

# Temas de patrimonio Cultural 30

## Argentina de Puertos

**Jefe de Gobierno**  
Ing. Mauricio Macri

**Ministro de Cultura**  
Ing. Hernán Lombardi

**Subsecretaria de Patrimonio Cultural**  
Prof. María Victoria Alcaráz

**Secretario General CPPHC**  
Lic. Ricardo Pinal Villanueva

**Secretaría de Investigación Histórica**  
Leonel Contreras

**Secretaría de Investigación Museológica**  
Liliana Mazetelle

**Secretaría de Preservación y Conservación**  
Javier García Cano

**Secretaría de Programación y Relaciones Institucionales**  
Estela Pagani

**Vocales Titulares**  
Magdalena Cordero  
Olivia Mac Kenna  
Jorge Mallo  
Liliana Barela

**Vocales Suplentes**  
Néstor Zakim  
Mónica Sanjurjo  
María Teresa Vera

Temas de Patrimonio Cultural 30 - Argentina de Puertos



Imagen: "Los trabajadores del Mar" de Víctor Hugo



Buenos Aires Ciudad



Comisión para la Preservación  
del Patrimonio Histórico Cultural  
de la Ciudad de Buenos Aires

*Temas de Patrimonio Cultural* **30**

*Responsable de edición: Marcelo Weissel*

*Diseño gráfico: María Eugenia Lisio*

Impreso en Argentina

Temas de patrimonio cultural N° 30:

Argentina de puertos : III Jornadas Red de Estudios Portuarios, Buenos Aires 2011 /

María Emilia Sandrín... [et.al.] ; compilado por Marcelo Weissel ; con

prólogo de Ricardo Pinal Villanueva y Marcelo Weissel. - 1a ed. - Buenos

Aires : Ministerio de Cultura - Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos

Aires. Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico-Cultural.

; Ministerio de Cultura - Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires,

2013.

Ebook - (Temas de Patrimonio / Ricardo Pinal Villanueva)

ISBN 978-987-1358-22-9

1. Historia Argentina. 2. Patrimonio Histórico. 3. Puertos. I. Sandrín, María Eugenia II.

Weissel, Marcelo, comp. III. Pinal Villanueva, Ricardo, prolog. IV. Weissel, Marcelo, prolog.

CDD 982

© Copyright 2012 by C.P.P.H.C.

Todos los derechos reservados

Queda hecho el depósito que marca la Ley 11.723

Este libro no puede reproducirse, total o parcialmente, por ningún método gráfico, electrónico, mecánico u oralmente, incluyendo los sistemas fotocopia, registro magnetofónico o de alimentación de datos, sin expreso consentimiento del autor.

**Una Argentina de Puertos - “Historia y Presente de los Puertos”  
III Jornadas de la Red de Estudios Portuarios Ciudad  
Autónoma de Buenos Aires - 2011**

Declarado de Interés Cultural por la Legislatura de la Ciudad  
Autónoma de Buenos Aires.

Red de Estudios Portuarios:

- Fundación de Historia Natural “Félix de Azara” - CEBBAD Universidad Maimónides.
- Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Programa Historia Bajo las Baldosas.
- Departamento de Historia, Universidad Nacional de Mar del Plata. Grupo de
- Estudios Sociales Marítimos.
- Estación Hidrobiológica Puerto Quequén.
- Centro de Estudios Históricos Navales & Biológicos, Necochea.
- Área de Arqueología y Antropología Municipalidad de Necochea.
- Instituto de Historia Argentina, Universidad Nacional de La Plata.
- Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional de Tres de Febrero.
- Centro de Estudios de Historia Americana Colonial, Universidad Nacional de La Plata.

### **Agradecimientos**

Agradecemos la colaboración del Diputado mandato cumplido Álvaro González (Director Comisión de Hacienda Legislatura Ciudad Autónoma de Buenos Aires). Asimismo agradecemos a Alberto Santoro de la empresa Arenera Pueyrredón, al Dr. Alfredo Vitullo director del Centro y al Sr. Adrián Giacchino de la Fundación de Historia Natural Félix de Azara y Universidad Maimónides.

III Jornadas de la Red de Estudios Portuarios – Ciudad Autónoma de Buenos Aires 2011.



## Indice

### Prólogo

Lic Ricardo Pinal Villanueva.

*Secretario General*

*Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad de Buenos Aires*.....9

### Dr. Marcelo Weissel

Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad de Buenos Aires convenio Fundación de Historia Natural “Félix de Azara” Universidad Maimónides..... 11

### Dr. Jorge Cholvis

Gerente General de Administración General de Puertos SE Puerto Buenos Aires.....15

### Lic. Rodolfo Páez

Universidad de la Marina Mercante.....20

## MESAS DE TRABAJO

I- Puertos en el Antiguo Régimen

II- Puertos Presente y Futuro

III- Los Puertos de la Incorporación al Mercado Mundial

IV- Puertos en el siglo XX

V - Puertos, Pesca y Sociedad.

### I- Puertos en el Antiguo Régimen

Sandrín, María Emilia (IdIHCS-UNLP-CONICET). “Análisis de las fuentes utilizadas y a utilizar para el estudio económico de los sectores sociales medios y/o bajos en el complejo portuario rioplatense. 1680-1810”.....37

Jumar, Fernando (UNLP/UNTreF/CONICET) “Fuentes y métodos para la elaboración de estudios macroanalíticos sobre el comercio hispanoamericano durante el Antiguo Régimen”.....57

Pereyra, Osvaldo Víctor (UNLP-UNMdP) “Del “buen gobierno de la ciudad”.

Elites urbanas, monarquía y dinámica transaccional en las villas portuarias septentrionales castellanas en la alta modernidad”.....77

Albertotti, Eleonora (FFyL UBA). “Maderas, astilleros y talleres de ribera en La Boca del Riachuelo: una tecnología a descubrir”.....87

Weissel, Marcelo y Rodríguez Basulto, Beatriz (Fundación de Historia Natural Félix de Azara - DECA – CEBBAD Universidad Maimónides). “Arqueología de la modernidad. La muerte del puerto del Riachuelo”. .....119

## **II- Puertos Presente y Futuro**

Weissel, Marcelo (CPPHC). “Refuncionalización de Barraca Peña, un inmueble en el Puerto de La Boca”.....141

Cañaverall, G. (AABP). “Corredor Turístico Productivo Riachuelo” .....149

Kleiman, Martín (CPPHC). “El Tango y el Puerto” .....155

Magallanes, Antolín (Fundación X La Boca) “Resumen Porteño: La pretensión de una isla” .....163

## **III- Los Puertos de la Incorporación al Mercado Mundial**

Caruso, Laura (UBA-CONICET / IDAES-UNSAM). “El Sindicalismo Revolucionario y los orígenes de la Federación Obrera Marítima en torno al Centenario” .....175

Gallego, Claudia Angélica (I.N.E.S. N° 1- UNLu). “Prácticas, obras y saberes en común: Los ingenieros responsables de la infraestructura portuaria de la Provincia de Buenos Aires”.....205

García, Susana (CONICET- Museo de La Plata, UNLP). “Los prácticos del Río Negro y la circulación de información (1820-1840)” .....225

Gilmes, Pedro (UROU). “Montevideo ciudad marítimo-portuaria”. .....245

#### **IV- Puertos en el siglo XX**

Chalier, Gustavo (Archivo Histórico Municipal de Punta Alta). “Guerra y conflictos: La Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca y la construcción del puerto de Arroyo Pareja (1912-1919)”.....269

Duffó, Analía (UNMdP). “Vamos a estudiar. Una aproximación histórica a las primeras escuelas del Puerto (1920-1940)” .....295

Favero, Bettina (CONICET – UNMdP). “Si ellos se divierten... nosotros también. El carnaval y sus festejos entre los salones de la aristocracia porteña y las calles del puerto. Mar del Plata en los años '30” .....324

Soraya González, Susana (GESMar-UNMdP) “Construcción de puertos en playas de arenas móviles. Los casos de Mar del Plata y Quequén a principios del siglo XX” .....341

#### **V- Puertos, Pesca y Sociedad**

Nogueira, María Luciana (RedeP-EHPQ). La recuperada. Crónica genética de una cooperativa pesquera de trabajadores”.....363

Mateo, José (UNMdP/CONICET-MACN-Estación Hidrobiológica Puerto Quequén). “La Comercialización primaria de la pesca costera Marplatense (1880–1980)” .....371

Nieto, Agustín (UNMdP, Gesmar). “Fileterxs y militantes gremiales peronistas: los orígenes de un vínculo perdurable”. .....395

Yurkievich, Gonzalo (UNMdP/CONICET). “Etnografía de “Norma M” Resistencia peronista, participación en el Sindicato de Obreros de la Industria del Pescado y titularidad de la cooperativa de pesca “San Julián”.....411



## **Prólogo**

**Ricardo Pinal Villanueva**

**Secretario General**

***Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad de Buenos Aires***

Una Argentina de Puertos - “Historia y Presente de los Puertos”, es un gran título para un libro que destaca la labor de la Red de Estudios Portuarios.

Desde esta Comisión y su Programa Historia Bajo las Baldosas, damos la bienvenida a esta publicación para que pueda ser usufructuada por las diferentes universidades, centros de investigación y apasionados de los puertos. Allende los mares, más allá del horizonte, entre el hinterland y el foreland, en el punto de conexión, allí están los puertos, grandes lugares desde donde parten y llegan los sueños.



## **Prólogo**

**Marcelo Norman Weissel**

Saludo con mucho agrado la publicación de los trabajos de estas III Jornadas de la Red de Estudios Portuarios desarrolladas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en el año 2011.

Casi como una arqueología portuaria, los trabajos que se presentan pasan a integrar una nueva herramienta de gestión urbanística inclusiva valiente en su pensar los roles de la sociedad. El caso más saliente es el de la ciudad portuaria de Río de Janeiro, declarada patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en el año 2012. Es que la discusión sobre la sustentabilidad y la consiliencia<sup>1</sup> de las ciudades puertos busca extender la mirada sobrepasando el corto plazo y la fragmentación social, para integrar una visión holística, abarcadora del arqueo de los barcos y los edificios, ampliando la capacidad de estudio y comprensión de los problemas pretéritos, presentes y futuros. Ejes y amarras de toda discusión sobre la preservación del patrimonio histórico cultural.

Estas jornadas de puertos metieron mano al trabajo. Las palabras de apertura convocaron bajo el lema “La Actualidad de los Puertos Argentinos”. Lema que fomentó un interesante intercambio de ideas con el Dr. Jorge Cholvis, Gerente General de Administración General de Puertos SE Puerto Buenos Aires, el Lic. Rodolfo Páez (Universidad de la Marina Mercante) y la Sra. Marcela Núñez (Museo de la Dirección Nacional de Puertos y Vías Navegables). Luego de sus palabras comenzó el trabajo en varias mesas de trabajo organizadas con un criterio cronológico general que sirvieron para

---

<sup>1</sup> Consiliencia es la disposición por la voluntad de unir los conocimientos y la información de distintas disciplinas para crear un marco unificado de entendimiento

subsumir una importante cantidad de temas. Entre ellos se encontraron los Puertos en el Antiguo Régimen; los Puertos Presente y Futuro; Los Puertos de la Incorporación al Mercado Mundial; los Puertos en el siglo XX; los Puertos, Pesca y Sociedad.

En la primera de las mesas de trabajo, María Emilia Sandrín realizó un detallado análisis de fuentes documentales resguardadas en el Archivo General de la Nación, para el estudio económico de los sectores sociales medios y/o bajos en el complejo portuario rioplatense entre 1680 y 1810. Fernando Jumar dirigió su atención a la caracterización de las fuentes y los métodos para un examen macro analítico sobre el comercio hispanoamericano durante el Antiguo Régimen. Y mientras Osvaldo Víctor Pereyra discurrió sobre la caracterización de las elites urbanas, monarquía y dinámica transaccional en las villas portuarias septentrionales castellanas en la alta modernidad; Eleonora Albertotti nos ilustró sobre las maderas, astilleros y talleres de ribera en La Boca del Riachuelo de fines de siglo XIX. La mesa cerró con un trabajo de arqueología interpretativa autoría de Marcelo Weissel y Beatriz Rodríguez Basulto: “Arqueología de la modernidad. La muerte del puerto del Riachuelo”.

La segunda mesa de trabajo buscó debatir conceptos internos del destino urbano portuario: su patrimonio histórico cultural, su reutilización y su sentido social presente y futuro. Así Marcelo Weissel presentó la refuncionalización de Barraca Peña, un sitio histórico en los muelles de La Boca y la primera parrilla ferroportuaria de la Argentina. Gustavo Cañaverall, planteó el uso de un corredor Turístico Productivo Riachuelo. Martín Kleiman se refirió a “El Tango y el Puerto” y Antolín Magallanes, presentó un Resumen Porteño que bajo la paradoja de la pretensión de una isla, discutió el rol social del agua y del puerto como algo alejado de nuestra cotidianeidad.

La tercera mesa discutió la incorporación de los puertos al Mercado Mundial durante los siglos XIX y XX. Laura Caruso desarrolló el rol del Sindicalismo Revolucionario y los orígenes de la Federación Obrera Marítima en torno al Centenario; Claudia Gallego expuso las prácticas, obras y saberes en común: Los ingenieros responsables de la infraestructura portuaria de la Provincia de Buenos Aires. Susana García, detalló los prácticos del Río Negro y la circulación de información (1820-1840) y finalmente Pedro Gilmes se refirió a Montevideo, ciudad marítimo-portuaria.

La cuarta mesa “Puertos en el siglo XX”, integró el trabajo de Gustavo Chalier: Guerra y conflictos: La Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca y la construcción del puerto de Arroyo Pareja (1912-1919). Analía Duffó, presentó una aproximación histórica a las primeras escuelas del Puerto de Mar del Plata (1920-1940). Bettina Favero expuso sobre el carnaval y sus

festejos entre los salones de la aristocracia porteña y las calles del puerto en la Mar del Plata de los años '30. Y finalmente Susana Soraya González comunicó su ponencia respecto de la construcción de puertos en playas de arenas móviles. Los casos de Mar del Plata y Quequén a principios del siglo XX.

La quinta y última mesa de trabajo discutió el estado actual de los puertos, la pesca y la sociedad. Luciana Nogueira, se refirió a “La recuperada. Crónica genética de una cooperativa pesquera de trabajadores”. José Mateo expuso bajo el título de “La Comercialización primaria de la pesca costera Marplatense (1880–1980)”. Agustín Nieto presentó su ponencia titulada “Fileterxs y militantes gremiales peronistas: los orígenes de un vínculo perdurable”. Y Gonzalo Yurkievich realizó una etnografía de la resistencia peronista y de la participación en el Sindicato de Obreros de la Industria del Pescado y titularidad de la cooperativa de pesca “San Julián”

En su conjunto las ponencias que se presentan en esta publicación discuten a fondo, con enfoques trans disciplinarios, los límites de las temáticas y los sentidos sociales de la investigación y la gestión de los puertos en la Argentina. Puertos que han sido, puertos que son, puertos que no son, ciudades, archivos e historias que existen en carne propia, en papel y en estadísticas como un gran barco y una gran maqueta de una ciudad portuaria como puede ser conceptualizada la Ciudad de la Santísima Trinidad y Puerto de Santa María de los Buenos Aires.

Para concluir este prólogo queremos agradecer la colaboración de todos aquellos que hicieron posible esta reunión; al Diputado mandato cumplido Álvaro González (Director Comisión de Hacienda Legislatura Ciudad Autónoma de Buenos Aires). Asimismo agradecemos a Alberto Santoro de la empresa Arenera Pueyrredón, al Dr. Alfredo Vitullo director del Centro y al Sr. Adrián Giacchino de la Fundación de Historia Natural Félix de Azara y Universidad Maimónides.

Nos encontraremos manejando redes en las IV Jornadas de la Red de Estudios Portuarios.



## **Buenos Aires: El Puerto Nacional**

Dr. Jorge Francisco Cholvis

Juan de Garay en la 2ª fundación de Buenos Aires enarboló como lema que es necesario “se abran las puertas de la tierra y el suelo florezca, que sus frutos sirvan a su pueblo y otros pueblos de la Tierra”. Ese también era el destino útil que tendría el puerto. Sin embargo, hasta 1770 se habían presentado más de 60 proyectos de puertos y malecones, fuera del Riachuelo sobre la ribera de la ciudad, pero no tuvieron mayor éxito y Buenos Aires siguió creciendo con un extraño designio: ser una ciudad portuaria sin un real puerto. Así es que hacia 1880 el Puerto contaba sólo con tres espigones; más que muelles se trataba de escolleras que sólo permitían el atraque de barcos pequeños o medianos.

Sin embargo, antes que la ciudad de Buenos Aires sea declarada Capital Federal, el Estado Nacional ya había adoptado la decisión de construir el puerto a su cargo, y a esos efectos había realizado estudios, autorizado empréstitos y contratado ingenieros para concretar el proyecto. Fue el 22 de diciembre de 1884 que el Presidente Roca firmó el contrato con Eduardo Madero, “*para la construcción de las obras del Puerto de la Capital de la República*”. En el singular acto firmaron como testigos los ex Presidentes Bartolomé Mitre, Domingo F. Sarmiento y Nicolás Avellaneda; el mismo también fue suscripto por el Ministro del Interior, Bernardo de Irigoyen. Este contrato está considerado como uno de los pocos documentos oficiales que poseen la firma de cuatro presidentes de la Nación.

Entre 1884 y 1897 se realizó la construcción del llamado “Puerto Madero”, obra que el 22 de octubre de 1882 ordenó la ley 1257. De los debates parlamentarios en la Cámara de Diputados surge claramente que la construcción del puerto tenía como finalidad solucionar un problema nacional,

y no uno meramente local; ya que el puerto era necesario para todo el comercio de la Nación. Observemos las opiniones del diputado Gallo, quien al referirse a la construcción del puerto expresaba: “soy partidario entusiasta de esta idea, porque creo que no hay en la actualidad en la República obra alguna que pueda servir de una manera más eficaz a los intereses más trascendentales de ella; creo que no hay ninguna otra de carácter más esencialmente nacional, ni que pueda tener una influencia más eficiente respecto de todos los problemas que afectan nuestro porvenir” (ver., *D. Ses. Dip.*, pág., 913).

El 28 de enero de 1889 cuando el vicepresidente de la Nación Carlos Pellegrini, declaró inaugurada “a nombre de la Nación la primera dársena del Puerto de la Capital”, calificó la dimensión de la obra con estas palabras: “Creo, en verdad, que de todas las obras públicas que puede haber realizado o realizará el esfuerzo nacional, ninguna más grande y más trascendente que ésta, pues importa no sólo un progreso más, sino que da a este emporio comercial el sello que le faltaba, extiende su benéfica influencia, a toda la República y alcanza con sus favores hasta las repúblicas vecinas”. En 1908, la ley 5944 autorizó la necesaria ampliación del puerto. Pocos años después -en 1911-, en base a conceptos técnicos similares a los preconizados por el Ing. Huergo se inician las obras del “Puerto Nuevo”, que son concluidas en 1926.

Así es que el puerto fue construido por la Nación. El espacio ocupado actualmente por el Puerto de Buenos Aires perteneció siempre al Estado Nacional Argentino, ya que éste efectuó su localización en un sitio históricamente ganado a las aguas del Río de la Plata mediante estudios técnicos realizados en la rada de Buenos Aires, e impulsados por el Congreso Nacional (ver, Jorge F. Cholvis, “*El Puerto Federal Argentino*”, noviembre de 2005).

Para que no queden dudas, en la casi totalidad de las leyes fundacionales que a este respecto sanciona el Congreso Nacional se lo denomina “*Puerto de la Capital Federal*”. También los decretos del P. E. N. dan al puerto el distintivo federal: de la “capital”. Los que dictó el Presidente Sáenz Peña, para poner en marcha las nuevas construcciones del puerto de la Capital, y que fueron refrendados por su ministro Ezequiel Ramos Mejía, ratifican esta iniciativa y ejecución por parte del gobierno federal. En todos ellos se hace referencia a obras para el puerto de la Capital Federal. Así es que el puerto y sus ampliaciones fueron construidos por decisión institucional de los poderes públicos nacionales; es decir, por quien es su titular de dominio y en jurisdicción nacional.

Los antecedentes históricos, constitucionales, económicos y culturales que lo han caracterizado virtualmente desde su fundación, como las distintas corrientes económicas que se desarrollaron en el país, motivaron

que las principales conexiones de transporte ferroviario, carretero y fluvio-marítimo convergieran hacia este puerto, con preponderancia sobre otro. *Es el puerto nacional de los argentinos.*

La trascendencia histórica del puerto Buenos Aires, la gran cantidad de pasajeros y cargas que por sus muelles ingresan y salen del país, y la cantidad de líneas marítimas que lo unen con todo el mundo, asegurando al comercio exterior argentino la disponibilidad de un servicio indispensable para el desarrollo económico nacional, impiden que se lo pueda calificar como espacio exclusivamente local, ya que es el vértice de una política portuaria nacional en el ámbito del gobierno federal.

Puerto Nacional, dada la amplitud del *hinterland* al cual sirve el que trasciende el mero ámbito de la Avda. General Paz y el Gran Buenos Aires, pues alcanza a varias provincias de nuestro país que lo pueden utilizar en forma amplia y sin ningún tipo de restricción, posibilitando su abastecimiento de insumos y dando salida a las producciones de alejadas regiones que integran el territorio nacional. Su ubicación como el intenso tráfico de cargas y pasajeros, avalan su condición de Puerto Federal de los Argentinos. *Hoy día el federalismo veraz transcurre por este puerto.*

Las significativas diferencias de la estructura productiva de la ciudad de Buenos Aires -con predominante participación del sector terciario-, respecto a la de la Nación, origina que las exportaciones porteñas tengan volúmenes muy reducidos, tanto en término de producto bruto geográfico como de las exportaciones totales argentinas. Ello contribuye a sostener que la pretensión de que se transfiera el puerto a la ciudad, no tiene bases sólidas de consideración en términos de mercaderías transportadas y originadas en su ámbito.

Sabido es que el impacto de las políticas de transporte por agua no puede ser analizado aisladamente, sin considerar el efecto de las diferentes medidas adoptadas en el marco de la política económica nacional. Es necesario un sistema integrado de trasportes y de transferencia de mercaderías en el ámbito portuario. Un servicio portuario concordante con una política en expansión del comercio exterior, que priorice su desarrollo acelerado a valores competitivos en el mercado internacional. Para ello el *rol del Puerto Federal* en el sistema portuario nacional es vital, como principal centro de transferencia de cargas y puerto integrador de las operaciones de transporte marítimo, fluvial y terrestre; es y será el puerto que debe mantener sus puertas abiertas para brindar servicios, y cumplir con su misión para que la Nación pueda ofrecer a las fuerzas productivas del país la presencia de un puerto moderno, eficiente y económico, que coadyuve al desarrollo económico nacional.



## **Los Puertos Argentinos. Situación Actual y Limitaciones Estructurales**

Lic. Rodolfo Páez, MBA  
Universidad de la Marina Mercante

### **Resumen**

El presente trabajo procura reflejar la evolución que ha manifestado el concepto de puerto marítimo a nivel mundial hasta convertirse en una plataforma logística. La evolución generacional de los puertos, potenciada por la globalización de la economía mundial, se ha desarrollado de una manera dinámica y hoy se proyectan nuevos cambios. Al mismo tiempo los puertos se han constituido en promotores de las ciudades y las ciudades de los puertos. Asimismo, el trabajo tiende a analizar la estructura portuaria argentina a la luz de esa realidad mundial, las limitaciones de navegabilidad, de accesos y de infraestructura, así como también las adecuaciones que deberían realizarse.

### **Los puertos en el concierto internacional**

Una importante característica de la economía mundial es la llamada “globalización”. Se trata de la vivencia de un mundo en el que la envergadura de la actividad económica traspasa las fronteras políticas nacionales y regionales. Se caracteriza, en relación con períodos históricos anteriores, por una mayor intensidad en el comercio internacional de mercaderías y servicios, una perfecta movilidad de los capitales – hacia inversiones de cartera e inversiones directas – y, frecuentemente, un importante flujo migratorio de personas. La globalización, está dirigida por agentes económicos, usualmente en la búsqueda de rentabilidad económica y financiera en un entorno de incertidumbre, y como una expresión de ella, de riesgo.

La globalización ha producido cambios trascendentes que condujeron a un creciente comercio internacional y de allí al tráfico marítimo. La relocalización de empresas multinacionales, en busca de un acercamiento hacia los insumos y al aumento de economías de escala y de aglomeración, la aparición de operadores integrales o “global players”, el fuerte incremento de la competencia en los mercados de mercaderías y servicios, la aparición y extensión de nuevas tecnologías y el incremento de las relaciones económicas y comerciales entre los países, condujeron a ello.

Como consecuencia de la globalización, el transporte marítimo se fue especializando en distintos niveles. A nivel de las mercaderías, se adecuó a una mayor variedad de productos a ser movilizados, al desarrollo de cargas unitizadas – fundamentalmente containerizadas – y a la clara asimetría de los mercados internacionales. A nivel de rutas, tuvo en su consideración la mayor especialización de las mismas, la concentración en determinadas direcciones y la especialización según los mercados. A nivel de puertos, consideró la reducción de escalas, la capacidad de movimiento de cargas y la selección según jerarquía portuaria. A nivel logístico, tuvo en cuenta su importancia en el mismo y por lo tanto el predominio de cadenas integradas de suministros, el reclamo de una demanda de servicios de alto valor agregado, la integración de los diferentes modos de transporte y la vinculación con el hinterland logístico.

A la especialización, se agregaron cambios en las estrategias empresariales. Surgieron alianzas entre empresas marítimas, en búsqueda de economías de escala, en el logro de mayor competitividad por el aumento del tamaño de los buques y disminuciones de costos operativos y, en la reducción de la inestabilidad de las compañías marítimas. Aparecieron procesos de cooperación entre empresas y se dinamizaron los de fusiones y adquisiciones, conformándose grandes conglomerados que aseguren economías de escala, cuotas de mercado y generen amplias redes de distribución. Las nuevas configuraciones empresarias dieron lugar a una oferta de mayores servicios y permitieron compartir terminales portuarias.

Conjuntamente con ello, se produjo un desarrollo de la logística terrestre en búsqueda de ahorros de costos en este tramo de transporte. El concepto tradicional en el transporte, de “puerto a puerto” se reemplaza por el de “puerta a puerta”, se expande el negocio logístico y se favorecen las inversiones ferroviarias con el propósito de construir redes de transporte intermodal.

Simultáneamente, con los cambios en el transporte marítimo los puertos fueron evolucionando en su caracterización y funciones. Según la Conferencia de las Naciones Unidas para el Desarrollo (UNCTAD), “los puertos marítimos

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 mercaderías son manipuladas, manufacturadas y distribuidas. En efecto, los puertos son sistemas multifuncionales, los cuales para funcionar adecuadamente deben ser integrados a la cadena logística global. Un puerto eficiente, requiere no sólo de infraestructura y equipamiento adecuado, sino también buenas comunicaciones, y especialmente un equipo de gestión dedicado y cualificado y con mano de obra motivada y entrenada”.

Una visión histórica, nos permite observar cómo se han ido ampliando las funciones básicas de los puertos.

Así, con anterioridad a los años sesenta se ha concebido una primera generación de puertos. En ellos, básicamente se ofrecían servicios a las mercaderías y a los buques, constituyéndose únicamente en nodos de transporte. Las actividades portuarias, generalmente, contenían un bajo nivel de valor agregado y se desarrollaban con una reducida integración entre ellas. Fundamentalmente, se manipulaba carga general y las terminales mostraban poca especialización. Así mismo, prácticamente no había colaboración entre las empresas portuarias, las administraciones, las autoridades locales y con el resto de la cadena logística.

Entre los años sesenta y ochenta, surgen los puertos de segunda generación. En los mismos se observa un mayor grado de integración entre sus actividades. Igualmente, se amplía la colaboración entre empresas, administraciones, autoridades locales y el resto del entorno logístico. Aparece una cierta especialización por tráfico, particularmente en materia de carga a granel, sólida o líquida. Surgen operaciones de transformación de cargas, conjuntamente con servicios industriales y comerciales a los buques y a las mercaderías, incrementándose el valor agregado.

A partir de los años ochenta, hasta mediado de los años noventa, aparecen los puertos de tercera generación. Se eleva la especialización, con terminales dedicadas a distintos predomios en materia de unitización de cargas, particularmente containerizadas. Los puertos se transforman en plataformas del comercio internacional y en centros de transporte intermodal. A sus servicios, se agregan actividades logísticas y de distribución, servicios avanzados de información y de comercialización. Se incrementa a integración entre todos los actores de responsabilidad en el quehacer de los puertos. Surgen así los conceptos de “comunidad portuaria” y “comunidad logística portuaria”, es decir, el puerto como promoción de la ciudad y la ciudad como promotor del puerto.

Desde mediados de los noventa hasta el año 2010, puede hablarse de puertos de cuarta generación. Aparecen los puertos en red. Distintos puertos,

centros intermodales y plataformas logísticas, se integran en una red de transporte multimodal. Tales redes, se organizan en una unidad comercial y de gestión, comparten sistemas informáticos y proceden a una estrategia de crecimiento común. Estas redes, son impulsadas por grandes operadores portuarios y marítimos a lo largo de todo el mercado mundial. Empresas marítimas son operadores portuarios simultáneamente.

Ya en el año 2011, se puede considerar un nuevo paso en el desarrollo de las funciones portuarias, una quinta generación. Entre sus características pueden mencionarse una logística colaborativa y de aprendizaje, inspección digital de contenedores (scanner) y una mayor aplicación de la tecnología informática y satelital.

En la actualidad, los puertos de mayor importancia son los de tránsito, que sirven de conexión intermodal con otros modos de transporte y los puertos de transbordos, donde las mercaderías pasan de un buque a otro y donde los puertos se constituyen en nodos de distribución de mercaderías. Surgieron así, los “puertos hub o puertos de transbordo” y los “puertos gateway”.

Los puertos hub marítimo, son aquellos en los que se desarrollan operaciones de concentración de carga cuyo origen y destino queda fuera del su hinterland. La mayoría de las operaciones se refieren a transbordos de mercaderías entre buques. El tráfico local con el área de influencia del puerto es de poca importancia. Estos puertos tienen que estar estratégicamente localizados, ofrecer un servicio completo al buque y a las mercaderías y constituirse en centros logísticos de transporte intermodal. Los puertos hub son propios del transporte de contenedores.

Los puertos gateway, presentan importantes volúmenes de transbordos pero, a diferencia de los puertos hub tienen un hinterland económicamente importante generador de grandes magnitudes de cargas. Generalmente, los puertos gateway se localizan en cercanías de importantes zonas industriales y de consumo, con excelentes conexiones terrestres que les permitan operar como centros de concentración y distribución de cargas.

En materia de administración o gestión de la actividad portuaria, actualmente se observan distintos tipos: por los gobiernos nacionales, por los gobiernos provinciales o estatales, por autoridades locales o municipales y por organizaciones o instituciones privadas. Pero desde el punto de vista de las decisiones, se distinguen particularmente tres tipos de gestión: el “puerto propietario o landford”, el “puerto instrumento o tool port” y el “puerto explotador o comprehensive port”.

En el puerto propietario, la autoridad portuaria observa en su poder la totalidad de las decisiones relacionadas con las inversiones y su financiamiento. Asigna los espacios para el desarrollo de los servicios y asegura la operatividad

de todas las instalaciones, ya sean públicas o privadas. Lleva a cabo funciones de exclusiva competencia tales como el control y la seguridad en el área portuaria.

En el puerto instrumento, la autoridad portuaria adiciona a sus funciones, poder respecto de las inversiones en las superestructuras, participando activamente. Así mismo, en general interviene en el financiamiento del equipamiento necesario para la prestación de los servicios, si bien sede la explotación de los mismos al sector privado.

En el puerto explotador, la autoridad portuaria, además de las funciones ya mencionadas, adiciona las correspondientes a la explotación y prestación de los servicios.

A partir de la comentada tercera generación, los puertos incorporaron entre sus funciones básicas la función logística. Los puertos pasan a ser plataformas logísticas. Se convierten en puntos nodales en la cadena de transporte, se integran en nuevos sistemas de producción, comercialización, logística y transporte internacional. Los puertos se constituyen en la interfase más importante entre modos de transporte.

### **Los puertos argentinos y su estructura según tipo de carga.**

Atendiendo a la especialización del transporte, tanto en materia de buques como de instalaciones portuarias, podemos distinguir tres tipos de carga: las cargas sólidas a granel las cargas líquidas a granel y las cargas generales. El sistema portuario argentino observa una estructuración en función de esta distinción.

Entre las cargas sólidas a granel sobresalen los granos y sus subproductos. En el año 2010, por puertos argentinos se embarcaron 66.116.297 toneladas de estas mercaderías. Más del 70 % de estos embarques se constataron a través de puertos situados sobre la margen derecha del Río Paraná, básicamente situados en los complejos portuarios de Rosario y San Lorenzo, en la Provincia de Santa Fe, en una extensión cercana a los sesenta kilómetros. El resto de los embarques se realizó a través de los puertos de Bahía Blanca y Quequén, en la Provincia de Buenos Aires.

Considerando el tamaño actual de los buques graneleros y su capacidad óptima, conjuntamente con las limitaciones de la vía fluvial en materia de profundidad, las embarcaciones que se dirigen a los puertos fluviales realizan una carga parcial y luego la completan en Bahía Blanca o Quequén (e incluso en el puerto de Montevideo, Uruguay, o en puertos brasileños).

Otro tipo de graneles sólidos los minerales. En el caso de la Argentina, los tráficos marítimos de minerales son de importación. Los flujos principales

de importación, se receiptan a través de los puertos vinculados con las acerías localizadas sobre el Río Paraná, Campana, San Nicolás y Villa Constitución, así como también por Puerto Madryn, en la provincia de Chubut. Los flujos más importantes de exportación, se refieren los de mineral de cobre, canalizados a través de una instalación especial – propiedad de Minera Alumbrera – en el puerto de San Martín.

En cuanto a los graneles líquidos, los principales se refieren a tráficos de cabotaje marítimo y fluviomarítimo de petróleo crudo y productos derivados. Uno de los flujos se constituye en un tráfico de subida de petróleo crudo, desde las Provincias de Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego hacia las destilerías situadas sobre los ríos de La Plata (Puerto de Dock Sud Y La Plata) y del Paraná (San Lorenzo) y en instalaciones ubicadas en la cercanía de Puerto Rosales en la ría de Bahía Blanca. Desde estas instalaciones, el petróleo crudo es inyectado en ductos para ser transportados a las destilerías. El otro flujo de transporte acuático se verifica en materia de productos refinados en las destilerías hacia puertos fluviales y de cabotaje marítimo.

Un tráfico de reciente importancia, vinculado al sector energético, lo constituye el proveniente de las importaciones de gas natural licuado (GNL). Este producto es descargado en instalaciones localizadas en el Puerto de Bahía Blanca y en Escobar. El GNL descargado de los buques es convertido al estado gaseoso y reinyectado a la red.

Entre las cargas líquidas a granel, son también de importancia las exportaciones de aceites vegetales. En el año 2010, se embarcaron 6.027.824 toneladas. Estos aceites se embarcan en un 90 % en los puertos de Rosario y San Lorenzo. El resto lo hace a través de los puertos de Bahía Blanca y Quequén.

El tercer gran grupo de cargas, la carga general, fundamentalmente se las transporta containerizada. Esta carga, en su gran mayoría se moviliza a través de las terminales portuarias del Puerto Nuevo de Buenos Aires y Dock Sud. En el año 2010, dichas terminales en conjunto, operaron un total de 1,7 millones de TEU's. Estas terminales están concesionadas a operadores internacionales.

Otros puertos argentinos, también operan cargas generales containerizadas, tales como Ushuaia, Puerto Deseado, Puerto Madryn, San Antonio Este, Bahía Blanca, Mar del Plata, Zárate, Rosario y Corrientes. En muchos de estos casos, las cargas son transportadas con destino u origen en estos puertos en buques alimentadores que recalán en otros puertos concentradores como Buenos Aires o Montevideo. Es aquí donde se produce el transbordo de los contenedores desde o hacia los buques alimentadores.

## **Los puertos fluviales argentinos. Limitaciones de las profundidades**

Uno de los factores que afectan el funcionamiento del sistema portuario argentino, en materia de adecuación a la realidad mundial, es el de las profundidades de la red fluvial.

Los ríos Paraná y Uruguay, con pendientes muy reducidas y cursos con gran cantidad de meandros, son de difícil navegabilidad. A ello se agrega que, millones de metros cúbicos de sedimentos, provenientes anualmente de la Alta Cuenca del Río Bermejo, se precipitan en forma irregular a lo largo del curso del Río Paraná y del Río de la Plata, reduciendo sus profundidades. Como consecuencia de ello, los canales navegables deben ser dragados constantemente para permitir el acceso y salida de los buques mercantes, a de los puertos fluviales.

Por otra parte, los buques son cada vez más grandes y por lo tanto exigen profundidades mayores. En el caso argentino, la situación no es de las mejores en esta materia, obligando a constantes dragados de mantenimiento y a inversiones en dragados de profundización.

El ingreso al sistema portuario argentino, y en particular al Puerto de Buenos Aires, se efectúa a través de canales del Río de la Plata que en la actualidad permiten la navegación con calados de hasta 34 pies es decir, 10,4 metros. Está previsto incrementar este límite cerca de 36 pies, unos 11,01 metros. Todo ello, frente a calados superiores a los 13 metros, usuales hoy para los buques mercantes.

Ya entrando en la vía fluvial del Río Paraná, hasta el puerto de San Martín, en la Provincia de Santa Fe, las condiciones para la Navegación son iguales a las mencionadas para los canales del Río de la Plata. Entre Puerto San Martín y el Puerto de Santa Fe, actualmente se mantienen que permiten una navegación con calados de hasta 28 pies, equivalentes a 8,5 metros.

Aguas arriba del Puerto de Santa Fe, entre los kilómetros 584 y 1240, en la confluencia del Río Paraná con el Paraguay (Confluencia), la navegación se torna muy dificultosa por los numerosos pasos críticos, su poca profundidad y/o insuficiencia de ancho de solera de los canales. La vía fluvial sólo permite desarrollar la navegación con calados máximos del orden de los 10 pies, unos 3 metros.

La navegación del denominado Alto Paraná, desde Confluencia (Km. 1240) hasta la Presa de Yacyretá (Km. 1465), está limitada a una profundidad de 8 pies, por el fondo rocoso. La esclusa de la presa permite la navegación de embarcaciones de 12 pies de calado, por lo cual el tramo hasta Confluencia debe ser derrocado de modo de permitir un tráfico ininterrumpido desde Iguazú (KM. 1927) hacia el Delta del Paraná.

Luego, aguas arriba del Km. 584 del Río Paraná y por supuesto a lo largo de toda la red fluvial, el transporte se realiza por el sistema de barcazas por empuje. Mediante este sistema se movilizan fundamentalmente graneles sólidos, como la soja y el mineral de hierro exportados por Bolivia, Paraguay y Brasil. Le siguen transportes fluviales de combustibles, en su mayoría para Paraguay, y cargas containerizadas consecuencia del comercio internacional de este país.

En lo relativo al Río Uruguay, la navegación sólo es posible hasta Concordia (Km. 471), debido a que la presa de Salto Grande los impide. No obstante tener construida una esclusa de salida del embalse, no se ha desarrollado un canal navegable paralelo a la costa entrerriana ni la esclusa de entrada al canal.

En el Km. 181 del Río Uruguay se ubica el Puerto de Concepción del Uruguay, al que pueden arribar buques de hasta 18 pies de calado, es decir 5,50 metros.

### **Los puertos marítimos argentinos. Profundidades limitantes**

Entrando al Océano Atlántico, las principales actividades portuarias se manifiestan sobre el litoral marítimo de la Provincia de Buenos Aires, en los puertos de Bahía Blanca, Quequén y Mar del Plata. Bahía Blanca y Quequén, observan actualmente profundidades que admiten la navegación, respectivamente, con calados de hasta 45 pies, o sea 13, 7 metros, y 40 pies, unos 12,2 metros.

En la costa patagónica, se sitúan diversas instalaciones portuarias entre las que se destacan por su actividad e importancia los puertos de San Antonio Este, Madryn, Deseado y Ushuaia.

El puerto de San Antonio Este, en la Provincia de Río Negro, muestra una especialización en el movimiento de frutas y jugos frutales, funcionando prácticamente seis meses por año (Enero-Junio), en función de la estacionalidad productiva y de exportación. No tiene acceso ferroviario. Se ha estudiado su profundización, concluyéndose en un proyecto de dragado y balizamiento del canal sobre el Banco Paliza, basada en la alternativa más conveniente en el costo en el mediano plazo: buque de diseño portacontenedores de 200 metros de eslora, 28 metros de manga, un calado máximo de 10,5 metros y un calado operativo de 9,6 metros para un nivel de marea de diseño de + 6,5 metros, el cual es superado por la totalidad de las pleamares. Asimismo los estudios incluyeron la conexión ferroviaria con el puerto y la captación de nuevas y mayores cargas que reduzcan o eviten la operatividad operativa del puerto.

Puerto Madryn, en la Provincia de Chubut, está asociado con las

operaciones de la empresa Aluar, importaciones de bauxita y alúmina, con cargas containerizadas y con la actividad pesquera. Puerto Deseado, en la Provincia de Santa Cruz, fundamentalmente está orientado hacia esta última actividad. Puerto de Ushuaia, moviliza mercaderías en contenedores, principalmente para la industria radicada en la Provincia de Tierra del Fuego, y muestra actividad pesquera y servicios para cruceros turísticos.

### **Restricciones operativas de los puertos argentinos**

En materia de carga containerizada, diversos estudios han proyectado saturación en la capacidad operativa portuaria.

Así, un estudio del Centro de Navegación, considerando tasas moderadas de crecimiento del Producto Bruto Interno (PBI) y el conglomerado Puerto Nuevo de Buenos Aires, Dock Sud y Zárate, proyecta una magnitud de cargas containerizadas de 3,5 millones de TEU's para el año 2022. En este contexto prospectivo, Puerto Nuevo mostraría en el año 2011 una saturación en la capacidad de muelles y en el año 2013 en el área actual y gestión documental eficiente.

En lo que hace a la terminal de Dock Sud, Exolgán, en la Provincia de Buenos Aires tiene proyectado incrementar su superficie actual y ampliar su capacidad instalada de movimiento de contenedores a 2 millones de TEU's en el año 2016. El puerto de Zárate, no muestra alarmas de saturación, estimándose una proyección de 50.000 y 90.000 TEU's para los años 2016 y 2022 respectivamente.

Según la Comisión Económica Para América Latina y el Caribe (CEPAL), el Puerto de Buenos Aires y la terminal de Dock Sud, en conjunto, se constituyeron en el 2009 se ubicó en el quinto lugar entre los puertos latinoamericanos, con 1.412.482 TEU's, ocupando el primer lugar el puerto de Santos, Brasil, con 2.255.882 TEU's.

Datos de la Administración General de Puertos, permiten observar que el Puerto de Buenos Aires, tuvo un movimiento de 909.500 TEU's en el año 2009 y de 1.127.400 TEU's en el 2010.

El puerto Nuevo de Buenos Aires hoy, según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, es considerado un puerto de segunda generación. Debe desarrollarse hacia estructuras generacionales posteriores. A pesar de la mayor productividad conseguida, su histórica ubicación estratégica se ha constituido hoy en una muy importante barrera para continuar expandiéndose: la Ciudad empuja al puerto cada vez más hacia las aguas.

Debido a las limitaciones de su geografía, el puerto debe pensar

en aumentar su eficiencia interna. Así, por ejemplo, hacia fines de 2011, se anunció la adjudicación de trabajos de acortamiento de la escollera este y la reconstrucción del morro con el propósito de ampliar el ancho de la bocana de acceso al puerto. Los nuevos buques y los estándares internacionales exigen que las dimensiones de acceso al puerto sean mayores a los 300 metros de eslora y 40 metros de manga, considerando un buque tipo. La boca de acceso, actualmente es de 200 metros. Así mismo, se reconstruirá el sistema de balizamiento correspondiente y se realizarán tareas de dragado, complementarias para el ensanche del canal norte del sector.

Pero, más allá de la capacidad operativa del sistema portuario de Buenos Aires, la Argentina muestra un déficit en materia de accesibilidad terrestre a los puertos, vial y ferroviaria. En particular, en lo que respecta a la accesibilidad ferroviaria a las terminales portuarias se observan dos restricciones principales: un déficit en el área de interfaz ferro-portuaria y la limitación en la accesibilidad del tráfico a la Zona Metropolitana. En esta materia son de destacar las recientes mejoras que permitieron la entrada del ferrocarril al Puerto Nuevo de Buenos Aires: desde el Polo Petroquímico de Bahía Blanca entró en forma directa a las terminales un tren con 30 vagones contenedores.

En el mes de Septiembre de 2011, en el puerto de Buenos Aires, se verificó la entrada del mayor buque portacontenedor recibido, el “Maersk La Paz”, de 300 metros de eslora, 45 metros de manga y 12,5 metros de calado, con capacidad para transportar 7.450 contenedores (1.700 contenedores de carga refrigerada, la mayor a nivel mundial). Entre 2016 y 2019 se esperan recibir buques mayores, con una capacidad de 13.500 TEUS.

En cuanto al otro gran tráfico, el de granos, la capacidad operativa de los puertos argentinos fue creciendo a lo largo de los períodos. Si bien con mayor ritmo de carga se reduce la estadía del buque en muelle, las terminales deben presentar una capacidad de almacenaje que permita el mantenimiento de un stock mínimo que garantice la continuidad de las operaciones y así se eviten los tiempos muertos en la cadena de abastecimiento. En los últimos años, las importantes inversiones permitieron aumentar el ritmo de carga y la capacidad de almacenaje. El sistema portuario argentino deberá acompañar la creciente producción de una manera eficiente y constante.

Los puertos argentinos deben adecuarse a las estructuras modernas. La Secretaría de Transporte de la Nación, en Noviembre de 2011, anunció un Plan Quinquenal de Transporte Argentino 2012-2016, destacándose la necesidad de avanzar en hubs logísticos, terminales intermodales de carga y zonas de actividades logísticas (ZAL) donde confluyen los servicios de distintos modos de transporte de carga, con operación de puertos húmedos y secos. Entre los

proyectos de hubs logísticos, vinculados con la actividad portuaria, son de mencionar: Barranqueras (Provincia del Chaco), Bahía Blanca (Provincia de Buenos Aires), San Antonio Oeste (Provincia de Río Negro), Concepción del Uruguay (Provincia de Entre Ríos). Además se proyecta concretar la extensión de la red ferroviaria Choel Choel – San Antonio Oeste.

## **La ciudad y el puerto**

Al hablar de puertos de tercera generación se mencionó el surgimiento de los conceptos de “comunidad portuaria” o “comunidad logística portuaria”. Es decir, la ciudad como promotora del puerto y el puerto como promotora de la ciudad. Teniendo en cuenta estos conceptos se conciben las ciudades-puertos.

Una ciudad-puerto constituye un espacio físico costero en el que conviven actividades marítimas portuarias, de connotación eminentemente económica y comercial, con otras actividades productivas y cívico-urbanas de mayor complejidad que las meramente residenciales. En tal sentido, un puerto inserto en una ciudad debe poseer una estructura armónica con la actividad urbana no portuaria, con accesos viales y ferroviarios directos, integrados en un plan de desarrollo compartido, en condiciones de seguridad tanto para las personas, sus actividades y el medio ambiente.

Las actividades marítimo-portuarias sustentan económica, ambiental y socialmente los modos de vida urbanos que le son propios, valorizando los recursos disponibles en el espacio común, generando oportunidades de empleo, generando beneficios económicos y sociales para la comunidad y preservando su patrimonio.

Una ciudad-puerto, debe concebirse como polos de desarrollo endógeno local y regional, aprovechando todos los impactos positivos (beneficios) y minimizando los impactos negativos (costos), generados económica y socialmente por las inversiones portuarias, proyectados sobre las urbes. Se debe incluir las posibilidades de utilización de los espacios portuarios para el desarrollo de distintos tipos de actividades ciudadanas.

Las inversiones portuarias generan impactos o externalidades ambientales, positivas o negativas, que deben ser contempladas en un análisis costo-beneficio. Estas externalidades no poseen un precio de mercado y no obstante ello deben ser valorizadas económicamente en forma conjunta con la evaluación de cualquier proyecto de inversión portuaria. Existen metodologías para hacerlo como la “valoración contingente” y los “precios hedónicos”, consultando a una muestra representativa de la población de la ciudad respecto de la compensación que desearía recibir o cuál es su disposición a pagar por un

determinado activo ambiental que es impactado por un proyecto de inversión portuaria.

El Puerto Nuevo de Buenos Aires, debería concebirse como integrante de una ciudad-puerto y efectuarse un análisis costo beneficio de realizar una reestructuración vía inversiones de su estructura ambiental respecto de la ciudad.

## **Transporte Marítimo Mundial de Mercaderías, Movimientos Portuarios Mundiales y de los Principales Puertos Argentinos**

Alrededor del 90 % del comercio internacional se transporta por la vía marítima. En la Tabla No. 1 se muestra la evolución del tráfico marítimo mundial de mercaderías para el período 2006-2010 y una estimación para el año 2011, según la Asociación de Navieros Españoles, en base a información de Clarksons PLC.

Como puede observarse, el tráfico marítimo ha manifestado un crecimiento del 2,3 % promedio anual acumulativo entre el 2006 y el 2010. También puede verse el efecto que tuvo sobre el año 2009, según la UNCTAD, “la peor recesión mundial en más de siete decenios”. En efecto, con origen en los Estados Unidos y repercusiones en los países europeos, se desató en el 2008-2009 una crisis financiera de gran magnitud con fuertes impactos comerciales. Conjuntamente con el derrumbe del crecimiento económico mundial, el comercio marítimo internacional manifestó una contracción del 4,4 % en ese año.

En el año 2010 el tráfico marítimo internacional mostró una recuperación importante del 7,6 %, retomando la senda del crecimiento. Si bien para el 2011, se estima que continuará esta evolución positiva, la crisis de endeudamiento que afecta a algunas economías europeas puede tener un efecto contrario cuya manifestación se sentiría en este año y se haría aún más visible en el año 2012.

En la Tabla No 2, se presentan los movimientos de mercaderías en puertos marítimos mundiales, según la UNCTAD. La Tabla, refleja también el efecto de la crisis 2008-2009.

En cuanto a la República Argentina, en las Tablas Nos. 3 y 4 se muestran los movimientos portuarios de mercaderías (cabotaje, comercio exterior y removido) en sus principales puertos fluviales y marítimos para el período 2005-2008, según últimas estadísticas globales compiladas. El movimiento de los puertos fluviales argentinos ha crecido, durante ese período, a una tasa del 5,1 % promedio anual acumulativo. En los puertos marítimos, se observa una cierta estacionalidad por la caída de los movimientos de petróleo

crudo desde las Caletas.

**Transporte Marítimo Mundial de Mercaderías  
(Millones de Toneladas)**

**Tabla No. 1**

Año	Graneles Líquidos	Granos	Otros Graneles	Cargas Generales Containerizadas	Cargas Generales Convencionales	Total Mundial
2006	2.887	290	2.500	1.134	829	7.640
2007	2.974	302	2.642	1.264	765	7.947
2008	2.975	322	2.716	1.319	803	8.135
2009	2.880	317	2.633	1.201	749	7.780
2010	2.998	343	2.953	1.347	732	8.373
2011 (est.)	3.072	355	3.137	1.477	798	8.839

**Fuente:** Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) en base a Informe Clarksons PLC.

**Movimientos de Mercaderías en Puertos Marítimos Mundiales  
(Millones de Toneladas)**

**Tabla No. 2**

Año	Mercaderías Cargadas	Mercaderías Descargadas
2006	7.682,3	7.885,9
2007	7.933,5	8.136,1
2008	8.210,1	8.272,7
2009	7.842,8	7.908,4

**Fuente:** El Transporte Marítimo 2010. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, Informe de la Secretaría de la UNCTAD.

**Movimientos de Mercaderías en Puertos Fluviales Argentinos  
(Toneladas)**

**Tabla No. 3**

Puerto	2005	2006	2007	2008
Barranqueras	1.011.197	1.237.474	1.082.124	1.314.154
Reconquista	321.764	250.423	287.595	149.412
Diamante	641.191	465.716	564.750	474.700
Concepción del Uruguay	392.479	339.721	368.189	325.088
Santa Fe	493.812	365.079	368.427	s/d
Villa Constitución	1.479.287	1.436.953	1.540.208	1.898.961
San Lorenzo/ San Martín	40.290.802	39.422.964	44.533.347	43.069.827
Rosario	14.051.696	13.364.696	18.443.182	23.265.683
Corrientes	41.870	44.028	43.813	28.959
Ramallo	684.758	972.490	1.345.645	1.172.462
San Nicolás	6.693.651	6.001.540	6.676.066	6.456.528
San Pedro	1.127.839	981-341	1.170.223	1.209.837
Campana	5.867.633	6.601.381	6.676.066	5.031.202
Zárate	1.847.654	2.469.795	3.062.841	3.681.845
Buenos Aires	9.777.470	11.216.400	12.276.539	12.746.737
Dock Sud	14.255.501	14.055.501	15.673.768	15.334.837
La Plata	5.411.995	5.019.014	5.252.830	5.086.183
<b>Total Puertos Fluviales</b>	<b>104.390.599</b>	<b>104.244.516</b>	<b>119.365.613</b>	<b>121.246.415 (parcial)</b>

**Fuente: Secretaría de Transporte de la Nación**

**Movimientos de Mercaderías en Puertos Marítimos Argentinos  
(Toneladas y Metros Cúbicos)**

**Tabla No. 4**

<b>Puerto</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Mar del Plata	778.967	751.155	672.844	645.731
Quequén	4.481.459	4.389.412	4.427.648	4.258.516
Bahía Blanca	13.322.740	12.217.936	13.410.207	12.611.616
Rosales	9.335.194	9.985.548	11.713.273	11.349.998
San Antonio Este	657.791	533.753	601.442	483.928
Madryn	1.082.358	1.231.305	1.177.819	1.557.732
Caleta Córdova (m3)	9.860.217	10.227.846	9.756.088	9.739.364
Comodoro Rivadavia	436.013	488.091	548.309	582.669
Caleta Olivia (m3)	6.959.621	6.505.580	6.183.989	5.423.269
Punta Loyola (m3)	695.829	780.504	823.392	687.183
Ushuaia	421.280	676.877	465.432	479.940
Total Puertos Ton.	30.515.802	30.274.077	33.016.974	31.970.130
Marítimos m3	17.515.667	17.513.930	16.763.469	15.849.816

**Fuente: Secretaría de Transporte de la Nación**

## **Conclusiones**

Actualmente, los puertos se constituyen en plataformas logísticas. Como tales, desarrollan actividades de carácter comercial prestando servicios; se integran a mercados de alta competencia, especializándose en la misma y en la rivalidad internacional; su organización y estructura se actualiza constantemente; incorporan actividades conexas con su hinterland y sus áreas próximas; se constituyen en puntos nodales en la cadena de transporte. En fin, los puertos se integran a nuevos sistemas productivos, comerciales,

logísticos y de transporte internacional. Los puertos representan la interface de mayor importancia entre modos de transporte.

Los puertos argentinos deben incorporar esta concepción moderna en su desarrollo. Para ello, deben superar restricciones tanto de las vías navegables fluviales y de cabotaje marítimo y de sus canales de acceso; mejorar sus accesos terrestres y conexiones ferroviarias, desarrollando la interfaz ferroportuaria; ampliación de sus áreas operacionales acorde con la demanda de servicios; desarrollar zonas de administración logística, ampliación de muelles y mejoramiento de obras de abrigo.

Los puertos argentinos deben funcionar sistemáticamente en conexión entre ellos y en acuerdo con otras terminales mundiales, particularmente con países vecinos a través de los corredores biocénicos. Todo ello, acompañado de reformas de gestión institucional. Los puertos argentinos deben transformarse rápidamente en puertos de cuarta generación, con una visión de extensión de la misma.

Finalmente, deben llevarse a cabo las reformas ambientales que permitan que los puertos sean promotores de las ciudades y las ciudades de los puertos, haciendo realidad el concepto de ciudades portuarias.

## **Bibliografía**

“Maritime Economics”, Martin Stopford, Routledge, Londres y New York, 2009.

“La Globalización y las Marinas Mercantes”, José Osvaldo Mazondo, Edit. J. M. & Partners, Buenos Aires, 2010.

“Los Puertos en el Transporte Marítimo”, Carles Rúa Costa, Universidad Politécnica de Cataluña, 2006.

“La Gestión Portuaria”, José Osvaldo Mazondo, Edit. J. M. & Partners, Buenos Aires, 2010.

“Marina Mercante y Transporte Marítimo 2010/2011”, Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), España, 2010.

“El Transporte Marítimo 2010”, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, Informe de la Secretaría de la UNCTAD. Nueva York, 2011.

“El Sistema Portuario Argentino: Análisis de Costos y Eficiencia en el Marco de la Estrategia Exportadora Nacional”, Informe Export-ar No. 34. Fundación Export-ar, 2008.

“El Transporte Marítimo y el Comercio Exterior Argentino, Situación Actual y Perspectivas”, Ing. Rodolfo García Piñeiro. Centro de Navegación. 2005.

*Capítulo I*  
*Puertos en el Antiguo Régimen*



**Análisis de las fuentes utilizadas y a utilizar para el estudio económico de los sectores sociales medios y/o bajos en el complejo portuario rioplatense. 1680-1810**

María Emilia Sandrín

**Presentación:**

En el marco de la tesis doctoral en curso, se propone un análisis de diversas fuentes que permiten abordar el estudio de los individuos que vivían de la provisión general de bienes y servicios para las tripulaciones de la navegación ultramarina y/o las tropas destinadas al Río de la Plata o en tránsito a otros destinos, en el período 1680-1810.

El objetivo general del presente trabajo es acercarse a las fuentes que permiten aproximarse a la estructura socio económica del Río de la Plata en el siglo XVIII, prestando especial atención a los sectores sociales medios y bajos.

El objetivo específico es analizar diversas fuentes que permiten abordar el estudio de los individuos que vivían de la provisión general de bienes y servicios para las tripulaciones de la navegación ultramarina y/o las tropas destinadas al Río de la Plata o en tránsito a otros destinos, en el período 1680-1810. Hacer un análisis crítico de estas fuentes y el modo de trabajarlas, servirá para ir delineando trabajos presentes y futuros dentro del mencionado estudio. Se propone entonces, presentar tales fuentes, su crítica y el modo de trabajarlas.

## **Las primeras aproximaciones a los proveedores de la navegación ultramarina**

El primer acercamiento a diversos proveedores de la navegación ultramarina en la primera parte del largo siglo XVIII (1680-1802) fue el fruto de un trabajo conjunto con el Dr. Jumar y un grupo de participantes de su Seminario<sup>1</sup>. Ese primer sondeo sobre algunas de las demandas del complejo portuario rioplatense permitió entrever que el abastecimiento de bienes y servicios necesarios para las tripulaciones de la navegación ultramarina, tanto en sus estadas en el Río de la Plata, como en sus viajes de regreso, fueron un importante estímulo a la economía local, no sólo para las capas sociales altas, sino que también generó una relativa prosperidad para las capas ajenas a la elite. En ese trabajo se pudo observar que la dinamización económica que el puerto generaba en la economía local era importante, y que eran muchas las personas y el dinero involucrados en esos abastecimientos de bastimentos y servicios necesarios para las tripulaciones de los barcos en sus tornaviajes. En ese estudio se tuvo acceso más a la demanda de bienes y/o servicios, que a los proveedores en sí; pues, si bien se identificaron a algunos proveedores, se analizó mayoritariamente la demanda potencial que estos bienes y/o servicios generaban en el complejo portuario.

Esto se logró primero, identificando las distintas embarcaciones salidas por el Río de la Plata; luego, se analizó la cantidad de tripulantes de cada una de ellas, para de esta manera tener una media de la cantidad de tripulantes por barco; a su vez se investigó la cantidad de días que duraba el tornaviaje y se pudo establecer (entre otros datos) la ración diaria reglamentaria que la Armada española disponía para su manutención. Con estas informaciones se pudieron hacer cálculos estimados de la cantidad de bienes necesarios para la alimentación, y de ahí poder imaginar la cantidad de gente que debería estar en el espacio rioplatense viviendo de abastecer esos bienes. También se establecieron los distintos servicios que las embarcaciones necesitaban para mantenerse en condiciones navegables. Pese a ser pocos los abastecedores identificados, el utilizado fue un valioso método para acercarnos a los proveedores de la navegación ultramarina.

### **El análisis de las fuentes utilizadas para relevar a los proveedores de los navíos de registro y las futuras fuentes a analizar**

Para relevar las demandas que en el complejo portuario rioplatense

---

<sup>1</sup> Jumar et al, [2004] 2006.

las embarcaciones de la navegación ultramarina generaban, se utilizaron los registros de navío existentes en el Archivo General de la Nación de Argentina<sup>2</sup>. En ellos se encuentran los legajos de documentos que reúnen todos los papeles relacionados con una expedición comercial. Al analizar estos registros se pudo constatar que cada uno de ellos cuenta con un expediente conformado por una copia del registro de ida y otro de salida y documentos originales generados en el Río de La Plata desde la llegada del navío hasta su salida.

En estos documentos se encuentra todo lo que las autoridades consideraron necesario agregar en previsión de la copia que debía hacerse para ser enviada a España junto con la embarcación. Aparecen listados de gastos y otras informaciones sobre la permanencia del navío en el Río y documentos que reflejan situaciones conflictivas; éstas van desde la justificación de gastos al parecer innecesarios, hasta problemas surgidos entre el capitán y el maestro. Estos documentos conflictivos en su mayoría se encuentran en los registros de navío de embarcaciones pertenecientes al Rey, donde además están los datos más interesantes, pues al estar al servicio real, deben dar cuenta al detalle de los gastos efectuados durante su estadía y para su retorno a España.

Cuando el maestro deseaba comenzar a constituir la carga de regreso solicitaba al Gobernador autorización para abrir el registro de tornaviaje (el registro de regreso propiamente dicho).

Independientemente de éste, como explicita Jumar<sup>3</sup>, el conjunto de documentos generados en el Río de La Plata durante la estadía de los navíos brinda información que raramente permite conocer las cargas de ida o su negociación. Sin embargo, algunos expedientes contienen datos relacionados con los gastos de todo tipo que generaban las largas estadías en el complejo portuario, así como los relacionados con el aprovisionamiento para el viaje de retorno; en particular aquellos informes donde el maestro, el capitán de la embarcación o el asentista general de víveres y pertrechos detallaban lo necesario para el mantenimiento de la misma en condiciones navegables, y los víveres y servicios requeridos por su tripulación, tanto en sus estadas, como en el tornaviaje.

De estas listas se pudieron sacar informaciones de diversos proveedores; por ejemplo: doña Agustina de Merlo, el 21 de diciembre de 1747 recibe del Tesorero de los Navíos de su Majestad Don Juan Bautista Barbachán, 635 pesos 7 reales<sup>4</sup> por el importe de 47 sacos de bizcocho ordinario con 84 quintales al respecto de 7 pesos quintal y sacos a 8 reales<sup>5</sup>; doña Josefa

---

2 En adelante AGN

3 Jumar, 2004.

4 En este trabajo la unidad monetaria es pesos de 8 (ocho) reales.

5 AGN, IX-43-1-10, leg. 13, exp. 2.

Barragán, al igual que Agustina, el 23 de diciembre de 1747 recibe del citado tesorero 552 pesos del importe de 41 sacos de bizcocho con 77 quintales neto al respecto de 7 pesos quintal y sacos a 8 reales<sup>6</sup>. Se le pagaron 5 reales a Francisco Serrano por diez cueros para torzales; 12 reales a este mismo por 2 fanegas de sal que se pagaron a 6 pesos cada una<sup>7</sup>. María Santuchos cosió colchones, lavó ropa y proveyó bizcochos para las tripulaciones de los barcos<sup>8</sup>. Gregorio Gorostegui, carpintero, aportó su oficio para las reparaciones de los navíos<sup>9</sup>.

La carena de un navío consistía en “... el reparo que se hace en los navíos, quitándoles la carcoma, y tapando, y calafeteando los agujeros y las grietas con estopa y brea, para que no reciban agua, y puedan navegar” (Diccionario de la Real Academia, edición de 1729, [www.rae.es](http://www.rae.es)). Aparentemente, se extendió la idea hasta abarcar todas las reparaciones y servicios necesarios para mantener a los barcos en “condiciones marineras”, como se solía decir.

En cuanto a los servicios destinados a las embarcaciones de la navegación ultramarina, además de estas informaciones que se pudieron rescatar de los navíos, una fuente muy fructífera fue el libro de carenas de las fragatas-correo entre 1767 y 1802, de Juan de Elía<sup>10</sup>. En esta fuente se detallan los balances del carenado de 30 fragatas-correo que realizaron en total 166 viajes entre Montevideo y La Coruña<sup>11</sup>. Pese a que quien redacta el documento durante los treinta y cinco años es siempre el mismo (don Melchor de Viana, el administrador de correo en Montevideo); a que los balances se hacen con referencia a los trabajos y las compras; y que las fechas especificadas son del momento en que se efectuó el pago y no del que se realizó el servicio y/o compra; esta fuente permitió reconstituir parte de las cuentas del aprovisionamiento de las fragatas del rey “Industria”, “Santa Rosa”, “Santa Cathalina”, el jabeque “Andaluz”, entre otras cuentas de otros navíos del rey<sup>12</sup>, y así poder acercarnos a los trabajos de distintos proveedores y los pagos por ellos recibidos. Se fueron levantando los diversos nombres de los actores involucrados en esos servicios, para poder luego analizar sus participaciones en el trabajo total; identificando sus diferentes labores, la cantidad de días trabajados, los pagos recibidos, la estacionalidad o no de su trabajo, entre otros datos.

---

6 AGN, IX-43-1-10, leg. 13, exp. 2.

7 AGN, IX-43-1-4, leg. 7, exp. 3.

8 AGN, IX 43-1-4, leg. 7, exp. 3.

9 AGN, IX 43-1-5, leg. 8, exp. 3.

10 AGN, XIII-15-4-1, libro 2.

11 Para una presentación general de las fragatas-correo y su importancia en el tráfico ultramarino rioplatense, ver: Jumar, 2002. Ver también: Belloto, 1971 y Álvarez, 1986.

12 AGN, XIII-15-4-1, libro 2. “Cuenta de los suministros de los navíos de guerra Astuto, Septentrión y fragata Santa Rosalía que fueron al Sur”.

Así se pudo establecer, por ejemplo, que Juan Ángel Embil fue un herrero que con lo ganado en 1771, 1772 y 1773 le alcanzaba (y sobraba al menos en 1771 y 1772) para cubrir el costo anual del alquiler de una casa digna de un gran comerciante porteño. También se pudieron evidenciar las tareas realizadas por el carpintero José Argote, quien fue uno de los 8 carpinteros de 1771 y de los 31 de 1772 que percibió 20 y 22 pesos respectivamente por reparaciones en fragatas que le llevaron 8 y 9 días de labor. Este interesante carpintero, si alquilaba el cuarto en que vivía, con el 60% de lo obtenido en 8 días de labor habría cubierto el alquiler de 1771<sup>13</sup>. Otro proveedor de servicios para el carenado fue Juan Bautista Osinaga, quien entre 1782 y 1802 monopoliza los trabajos de herrería para las fragatas correo.

Se investigó en diccionarios biográficos y/o padrones sobre estos diversos individuos, para poder tener más datos acerca de ellos. Por ejemplo: se pudo establecer que una de las doñas que entregó tanta cantidad de bizcochos, doña Agustina de Merlo, era posible sobrina del Alcalde de Hermandad en 1731<sup>14</sup>, con estos datos surge la duda acerca si habrá habido una relación entre los productores de bizcocho y los funcionarios reales, quienes tenían acceso directo al Cabildo, un acaparador de granos en este momento. Otro ejemplo es doña Josefa Barragán, quien es posible hija de un tahonero, Nicolás Barragán nacido en 1709, con varios esclavos en 1744 y casa propia<sup>15</sup>; esto permite preguntarnos si podrían ser los tahoneros los encargados de distribuir la harina para la producción de bizcocho, o podría haber estado a cargo de su red familiar, ya que estos individuos al poseer los medios de producción necesarios para la molienda del trigo y recibir la mayor de las veces el pago en especie, podían no sólo acaparar harina sino también granos.

Continuando con los ejemplos de los diversos cruces de fuentes, por el lado de los proveedores de servicios, se pudo establecer que Juan Ángel Embil tenía 50 años, y era calificado en un padrón como vecino de Montevideo aunque su esposa estaba en Vizcaya; además de declarar por oficio la herrería, tenía una pulpería en su casa y en un cuarto vivía otro natural de Vizcaya, José Argote (de oficio carpintero), de 25 años de edad<sup>16</sup>. Ambos trabajadores portuarios, además de compartir su lugar de trabajo, compartían el mismo hogar, con lo que hace pensar también en las posibles relaciones humanas y/o económicas que estos servicios iban generando. Por otro lado, Juan Bautista

---

13 Según datos que proporcionó Osvaldo Otero en su tesis doctoral "La vivienda porteña en el período virreinal", bajo la dirección de Silvia Mallo, el alquiler de un cuarto en Buenos Aires en 1773 oscilaba entre los 6 y los 8 reales por mes.

14 Molina, 2000.

15 Molina, 2000.

16 Apolant, 1966, p. 83.

Osinaga también aparece en el padrón de Montevideo de 1772-1773. Allí se consigna que tenía 34 años, que era natural de Vizcaya y estaba casado allí. Declaraba ser “oficial herrero” y en los cuartos de su casa vivían un zapatero (Santiago Ugalde), tres “oficiales” (un navarro y dos porteños) y un aprendiz mestizo nacido en Buenos Aires<sup>17</sup>, lo que probablemente revele la existencia de un importante taller.

Si bien en los trabajos especificados, la meta no era trabajar con los proveedores en sí; se pudo establecer que estos datos dispersos, si se juntaban, podían aportar datos muy significativos de los diversos abastecedores; a la vez que sirvieron como para identificar al actor colectivo, es decir, poder identificar los diversos servicios y reconocer al menos la existencia de este importante sector proveedor.

Los servicios evidenciados fueron:

a. Mantenimiento de los navíos en “condiciones marineras”: carenado, calafateado, reparaciones del casco, puentes y/o enseres (trabajo de caldereros, herreros, carpinteros, calafates).

b. Servicios al tráfico: transportes terrestres y fluviales (carreteros, lancheros), elaboración de embalajes (toneleros, costureros), embalaje y acarreo de mercaderías y bastimentos, carga y descarga de los navíos (diversos peones), servicios legales.

c. Servicios a la oficialidad y tripulación: alimentación en tierra y para los viajes de regreso (cocineros, bizcocheros, proveedor de miniestras, de carne salada), alojamiento, confección y lavado de ropa, esparcimiento, salud (boticario, cirujano).

Los nombres de los distintos proveedores identificados fueron retenidos para poder luego, utilizando otra metodología de trabajo, sacar así más provecho de ellos. El método a usar para adentrarme en su estudio más específico, será el mismo que utilicé para revelar los proveedores de las tropas, que se detallará en apartados siguientes.

Para los trabajos futuros tendientes a aproximarse a los proveedores de la navegación ultramarina, se utilizarán, fuentes relacionadas a libros de carenas de las fragatas-correo; manuales y/o libros de gastos de almacenes y de reparaciones de embarcaciones; contratos de asientos de víveres, de pertrechos, de herrería; conflictos por cobro de pesos; entre otras fuentes.

---

<sup>17</sup> Apolant, 1966, p. 83.

## **Las primeras aproximaciones a los proveedores de las tropas asentadas en el Río de la Plata o en tránsito hacia otros destinos**

En un primer momento pensábamos que esos proveedores que encontraban en el abastecimiento de los bienes y servicios necesarios para el funcionamiento de los navíos de registro una demanda en constante expansión, pertenecían a los sectores sociales bajos y que habrían alcanzado una relativa prosperidad.

Al seguir problematizando esta cuestión, pude observar que este sector social proveedor ajeno a la elite, no era homogéneo y que había que trabajarlo en profundidad para poder clasificarlo, y para poder tener un punto de comparación económica para poder saber si era mucha o poca la plata movida por la Corona en la satisfacción de alguna de las demandas evidenciadas en este complejo portuario<sup>18</sup>.

La gran demanda del comercio ultramarino, y esa relativa prosperidad, me generó preguntas en torno a la satisfacción de esa otra demanda fluctuante como es la de los soldados en tránsito hacia otras plazas, que si bien no hay cálculos estimativos sobre éstos, se conoce que no eran pocos<sup>19</sup>. Todos ellos, por más rápido que pasaran por al Mar del Sur. Subsidiariamente, y ya no en relación con la navegación ultramarina, se han visto algunas cuentas relacionadas con los abastos del “campo del bloqueo” en la Banda Oriental y los destacamentos de Maldonado, Canelones, San Carlos así como con las tripulaciones de las corsarias (nombre dado a unas embarcaciones menores que patrullaban el río para interceptar el contrabando). AGN, XIII-15-4-1, libro 2.

Buenos Aires, debían abastecerse de todo lo necesario para emprender sus futuros viajes; productos y/o servicios que no diferían en mucho con los demandados por las tripulaciones de la navegación ultramarina.

Para tener un acercamiento más directo a los proveedores en sí; es que decido realizar la tesis de Maestría<sup>20</sup>, para poder estudiarlos a través de sus actividades económicas; en particular a través de los pagos que cobraban por las provisiones y/o servicios que suministraban a las tropas destinadas al Sitio de Colonia de Sacramento entre los años 1735 y 1737. En el apartado siguiente, se presentarán las fuentes analizadas y la metodología de trabajo empleada.

---

18 Sandrín 2005, [2007] 2008.

19 Hubo varias expediciones a las Malvinas (al menos un viaje anual para renovar la guarnición y llevar alimentos); pero también varias flotillas que hicieron escala en Montevideo antes de seguir viaje para las costas de Chile y del Perú. En estos casos se trata no sólo de proveer alimentos para las tripulaciones sino también para el destacamento asentado en Malvinas en un caso, y en el otro, para las tropas que viajaban.

20 Sandrín, 2011.

## **El análisis de las fuentes utilizadas para aproximarse a los proveedores de las tropas y las futuras fuentes a analizar**

Las fuentes trabajadas para acercarse a los gastos totales y parciales del sitio de Colonia del Sacramento y a los proveedores de bienes y servicios para las tropas destinadas al mismo, fueron el Libro de Caja y el Balance General de Don Juan Antonio de Alquizaleté, Proveedor de los gastos hechos en la expedición al mencionado sitio, y los recibos individuales firmados por cada persona a la que Alquizaleté le pagó el producto o servicio.

La fuente base para aquella investigación fue el Libro de Caja<sup>21</sup>. En el citado libro Alquizaleté detalla día por día los gastos hechos en la provisión de víveres, servicios, géneros y pertrechos necesarios para la subsistencia de las tropas del sitio de la Colonia del Sacramento, la ciudad de Montevideo, de las baterías de la Ensenada de Barragán y las de las embarcaciones mayores y menores que sirvieron al Rey durante la contienda, además de los pagos a distintos individuos por los gastos extraordinarios ocurridos en ese momento. Figuran los datos de a quién se le pagó el producto y/o el servicio, la fecha de pago, el bien y/o servicio y a cuánto se le pagó, en casos excepcionales se menciona también el lugar de residencia del proveedor.

Se debe recordar que estos trabajos persiguen una aproximación cuantitativa a una realidad imposible de medir o cuantificar; y, si se tiene en cuenta que el objetivo particular es poder tener un acercamiento a los proveedores directos, a quienes produjeron y brindaron determinados bienes y servicios; se debe prestar atención a las limitaciones que la fuente presenta.

Una de ellas es que en el libro de caja figura el nombre de a quién le están pagando ese producto o servicio; lo que no quiere decir que sea la persona que lo haya producido o provisto. Otra limitación es que muchos pagos están registrados a nombre de un funcionario de la época, y no de los proveedores. Ejemplo: Don Jose de Echauri, capitán de la Artillería, a cargo de las providencias para la artillería y los pertrechos de guerra; o los innumerables pagos al guarda almacén Don Francisco de Zevicos.

Otra limitación es que en el libro de caja figuraban pagos a determinados proveedores, mencionando todos los datos anteriormente expuestos, pero no indicaban a qué producto en particular respondía ese importe en esos casos.

Para atenuar estas limitaciones de la fuente, se procedió a cruzar los datos del Libro de Caja con los datos registrados en el Balance General del citado proveedor<sup>22</sup>. En éste, están asentados los bienes que fueron suministrados

---

21 AGN, IX 4-4-2.

22 AGN, IX 4-4-2.

al Proveedor General, ordenados por producto, brinda la fecha, el proveedor, y la cantidad entregada del mismo; pero resta un dato importantísimo que es el valor pagado por cada uno de ellos, tampoco consta el importe total de los mismos.

Una información muy valiosa que sí aporta este Balance, son los datos de cargo y data de los productos; en el cargo figuran a quién Alquizalet le pagó el producto, y en la data a quién se lo entrega para su distribución. La mayor cantidad de las entregas de víveres y/o géneros por parte del Proveedor Alquizalet son para los lancheros; quienes tuvieron un rol fundamental en el aprovisionamiento del sitio, llevando los productos a las zonas donde fuesen necesarios: la Banda Oriental, las distintas compañías de soldados de número de la ciudad, a Montevideo, a la Ensenada de Barragán, entre otras.

Por último, la fuente más rica y fructífera para este trabajo son los recibos individuales firmados por cada persona a la que Alquizalet le paga el producto o servicio<sup>23</sup>. Estos recibos aportan la mayor cantidad de datos: fecha del pago (en algunos casos la fecha en que se suministró el bien o servicio y la cantidad de días trabajados); nombre del proveedor o de a quién se le está pagando esos víveres, géneros, pertrechos o servicios; producto y cantidad entregado; importe individual (en algunos casos donde se mencionan más de un producto) importe total en todos los recibos. Todas estas informaciones contenidas en esta tercera fuente, fueron cruzadas con los datos de las anteriores fuentes.

Pese a esas limitaciones, las fuentes permitieron obtener un total general de los gastos ocasionados por el sitio y revelar, mediante el seguimiento de la satisfacción de las diversas demandas, la dinamización que la contienda pudo originar en las distintas esferas económicas: la local, la americana extra regional o la extra americana; a la vez que se pudo registrar cada uno de los aprovisionamientos realizados por cada proveedor involucrado en la satisfacción de las distintas demandas. Una vez que se identificaron cada uno de estos proveedores de bienes y servicios, para empezar a reconstruir las redes de relaciones puestas en acción para satisfacer las respectivas demandas, se investigó sobre sus vidas en diccionarios biográficos, censos, padrones, fuentes judiciales, entre otras.

Primeramente, usando el libro de Caja, y aprovechando el día a día de todos los pagos detallados por el Tesorero, se armó una base de datos con todos los bienes y servicios brindados por cada uno de los proveedores. Para ello se

---

23 Estos recibos individuales se encuentran desordenados en varios legajos: AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3 y IX 4-4-4.

abrió una hoja de cálculo por cada bien o servicio revelado, 168 en total; en esas hojas se especificaron todos los datos necesarios para el futuro análisis. En el caso de los bienes, se identificaron: día, mes y año del pago; del proveedor: apellido y nombre, si tenía o no el calificativo don, el lugar de residencia; del producto: la cantidad de contenedores (si es que estaba este dato), el precio de este último en pesos y en reales, las unidades de medida del producto (unidad, fanegas, quintales, arrobas, libras, onzas), el precio en pesos y en reales; el uso del mismo; el importe total.

Si era un servicio el brindado, se especificaron: día, mes y año del pago; del proveedor: apellido y nombre, si tenía o no el calificativo don, el cargo que ocupaba, el lugar de residencia; del servicio: la tarea propiamente dicha, el pago en pesos y en reales recibido por ésta, marcando si era diario, mensual (en este caso se aclaraba el mes de pago) o anual; con respecto a los viajes (ya sea de lanchas, chasquis, carretas o demás) se especificaba el recorrido; en los casos de adelantos de dineros o socorros se reconocía también el motivo de los mismos, o para qué iban a ser destinados; el importe total.

Una vez identificados todos los bienes y servicios, para un mejor análisis, se analizó a los proveedores del sitio de Colonia del Sacramento dividiéndolos en categorías de acuerdo al producto y/o servicio que proveían. A partir de ello, se pudo establecer que hay proveedores de comestibles, de servicios relacionados con la logística y la gestión del sitio; y de bienes no comestibles y servicios relacionados con el “campamento” de la contienda. Como se observa en el Cuadro 1, se analizó dentro de cada una de estas categorías, qué porcentaje de productos y/o servicios eran dinamizadores de las distintas esferas productivas: local, americana extra regional, y extra americana; a la vez que se pudo establecer el porcentaje que cada una de estas categorías representaban del total de gastos.

**Cuadro 1: Gastos totales del sitio, divididos por categorías y porcentaje de las esferas económicas que dinamizan**

CATEGORÍA	pesos de 8 reales	% de las esferas económicas que los gastos dinamizan			% del total general
		Local	Americana extra regional	Extra americana	
Comestibles	122.010,00	25,46	28,35	0,03	53,84
Salarios y gastos de gestión	67.407,13	29,27	0,42	0,05	29,74

Gastos de campamento	37.202,31	6,31	7,07	3,04	16,42
TOTALES	226.619,44	61,04	35,84	3,12	100,00

**Fuente: Elaboración propia a partir de AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3; IX 4-4-<sup>24</sup>**

**Cuadro 2: Ejemplo parcial de la lista de proveedores de comestibles**

Apellido	Nombre	Don	Sexo	Bienes	Pesos	Reales
Abascal	Bernarda	si	f	1	193	7,5
Aleman	Juan José	no	m	1	1549	1,5
Álvarez de Salas	Juan	no	m	13	3919	3,5
Avalos	Margarita	si	f	1	309	
Barragán	Sabina	si	f	2	487	3,5
Barragán	María Josefa	si	f	1	661	1,5
Barrales	José Nicolás	si	m	1	1033	6
Basan	Juana	si	f	1	251	5,5
Bermudez	Pedro	si	m	1	300	
Bolaños	José	si	m	1	631	5,5
Bolaños	Mariana	si	f	1	316	1,5
Bolaños	María Josefa	si	f	1	195	2,5

**Fuente: Elaboración propia a partir de AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3; IX 4-4-4<sup>25</sup>**

<sup>24</sup> Para facilitar la presentación de los datos monetarios se redujeron las cantidades de pesos-reales-maravedís al sistema decimal a partir de la siguiente fórmula: n,00 pesos = [x pesos + (y reales/8) + z maravedís/272].

<sup>25</sup> Para facilitar la presentación de los datos monetarios se redujeron las cantidades de pesos-reales-maravedís al sistema decimal a partir de la fórmula mencionada en la nota 24.

Ejemplo del cuadro donde se especifican los proveedores de la categoría comestibles, distribuidos por cantidad de bienes provistos y peso económico de sus provisiones.

**Cuadro 3: Proveedores de la categoría “comestibles”, distribuidos por cantidad de bienes provistos y peso económico de sus provisiones**

bienes provistos	cantidad de proveedores	%del total general de proveedores	Pesos en 8 reales de sus provisiones	% dentro de la categoría	%del total general de gastos del sitio
1	129	78,20	56.741,81	46,50	25,04
2	23	13,95	31.319,81	25,67	13,82
3	5	3,05	10.397,81	8,52	4,59
5	3	1,80	9.369,75	7,68	4,13
6	2	1,20	7.277,81	5,97	3,21
4	2	1,20	2.983,57	2,45	1,32
13	1	0,60	3.919,44	3,21	1,73
Totales	165	100,00	122.010,00	100,00	53,84

**Fuente: Elaboración propia a partir de AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3; IX 4-4-4** <sup>26</sup>

Una vez analizados los proveedores por grupo (observando la cantidad de bienes por ellos provistos, estableciendo si había o no especialización; si había o no relación entre los productos abastecidos; la cantidad de proveedores involucrados en la satisfacción de esas demandas; la cantidad de dinero que cada grupo abastecedor representaba, entre otros datos), se procedió a cruzar la información obtenida, con censos, padrones, fuentes judiciales, y la base de datos de los abastecedores identificados en los registros de navíos.

<sup>26</sup> Para facilitar la presentación de los datos monetarios se redujeron las cantidades de pesos-reales-maravedís al sistema decimal a partir de la fórmula mencionada en la nota 24.

De esta manera, por ejemplo, siguiendo con el análisis de los proveedores de comestibles, se pudo establecer que 78,20% de ellos proporcionó un solo bien. De estas cifras se puede inferir cierto grado de especialización en el complejo portuario, ya que es mucha la gente que en el Río de la Plata (129 de un total de 165) vivió de abastecer un solo producto. Estos proveedores con sus provisiones se llevaban casi la mitad de la plata total para la categoría comestible. También se pudo observar el gran peso económico de estos “mono-proveedores” en relación a los gastos totales del sitio, ya que representaban un cuarto del total de esos gastos.

Los proveedores especializados en la provisión de 2 productos (13,95% del total de proveedores), proveyeron comestibles relacionados entre sí; los casos más característicos de esta especialización de productos fueron los proveedores de bizcocho ordinario y bizcocho blanco, ya que 10 de los 23 proveedores de 2 bienes fueron proveedores de ambos bizcochos (al margen de que nueve de estas 10 hayan sido mujeres). Otro ejemplo lo constituyeron los proveedores de vino y aguardiente, 5 de un total de 23 proveyeron estos dos productos asociados, entre ellos Esteban Lomez<sup>27</sup> y Juan de Monterola<sup>28</sup>. Hay quienes abastecieron conjuntamente bizcocho ordinario y harina ordinaria; tabaco y yerba; gallinas y huevos<sup>29</sup>, entre otras entregas. Sus provisiones económicamente fueron importantes, alcanzaron a sumar 25% de los gastos realizados en comestibles.

También estaban relacionados los comestibles entregados por los proveedores que abastecieron 3 bienes distintos (3,05% del total de proveedores). Se puede observar la relación en el caso de María Santuchos, proveedora de bizcocho ordinario, harina ordinaria cernida y harina floreada. María Santuchos<sup>30</sup> es una vieja conocida, la “vimos” también aportando sus servicios en los navíos de registro, cosiendo colchones, lavando ropa y proveyendo bizcochos para las tripulaciones de los barcos<sup>31</sup>. En la expedición al sitio de Colonia del Sacramento vuelve a aparecer entregando bizcocho,

---

27 Censado en 1738, con esquina y casa edificada en 35 varas en cuadro, en que vive con su mujer y ocho hijos, en esa esquina su tienda que el mismo administra (subrayado propio), en Documentos para la Historia Argentina, Padrones de la Ciudad y Campaña de Buenos Aires, 1726-1810, t. X, [Padrones] publicación del Instituto de Investigaciones Históricas de la Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Peuser, 1920-1955, pág. 223.

28 En el padrón de 1744 figura censado como “natural de Vizcaya, como de 40 años, viviendo en la zona de la barranca del río, en un cuarto de doña Catalina Moron, junto a otros mercaderes tratantes que están de viaje” (subrayado propio). [Padrones] t. X, pág. 464 y 465.

29 Es el caso de Felipe García, quien además de proveer gallinas y huevos, también provee cueros de novillos y de carneros, grasa, sacos de cuero. Figura censado en el padrón de 1744 con casa propia, con 50 años, casado con doña Francisca Flores, tiene una hija llamada María Josefa y un huérfano llamado Juan Antonio Santos de 9 años. [Padrones] t. X, pág. 451.

30 En el padrón de 1738, figura censada como parda, con casa propia. [Padrones] t. X, pág. 263.

31 AGN, IX 43-1-4, leg. 7, exp. 3

pero también abasteciendo distintos tipos de harina, comestible ligado al rubro panificados. Por ende, no estoy en condiciones de asegurar si esta señora es una de “mis entrañables y buscadas bizcocheras”, o es una más de las tantas personas que supo aprovechar las distintas posibilidades económicas que el puerto brindaba y ser un “poco de todo” según las circunstancias.

Esta metodología de trabajo se usó para los proveedores de cada una de las categorías, ya sea tanto para el análisis de los proveedores de bienes comestibles, como para los proveedores de servicios o bienes no comestibles.

Otro análisis especial fue el de los proveedores de bizcocho ordinario, por ser el comestible que más se proveyó para la contienda. Se confeccionó una lista de todos los proveedores de este bien, especificando el apellido, el nombre, si tenía o no la categoría de don atribuida por el proveedor real, el sexo, la cantidad de bienes por ellos entregados en la contienda, la cantidad de entregas de bizcocho realizadas, la cantidad de sacos abastecidos, los quintales y libras que éstos representaban, y el importe total en pesos y reales.

**Cuadro 4: Ejemplo parcial de la lista de proveedores de bizcocho ordinario**

Apellido	Nombre	Don	Sexo	Bienes	Nº de entregas	sacos	quintales	libras	pesos	reales
de Ramila	Manuela	si	f	2	3	245	437	7	2714	2,0
Pacheco Malaver	Andrés	si	m	6	3	154	318	69	1969	6,5
de Beresosa y Contreras	Ana	si	f	2	3	145	268	86	1667	3,5
Navarro	Luis	si	m	2	4	108	231	59	1429	7,5
Tirado	Juan	si	m	2	2	79	171	58	1059	0,5
de Oliva	Bárbara	si	f	1	3	86	166	90	1033	4,5
de Beresosa y Contreras	Petrona	si	f	1	2	87	166	76	1033	1,0
de Aldao	Jacinto	si	m	1	1	68	156	68	966	1,0

**Fuente: Elaboración propia a partir de AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3; IX 4-4-4<sup>32</sup>.**

Luego, para seguir el análisis pormenorizado de los proveedores de bizcocho ordinario, se los estudió distribuidos por la cantidad de bienes provistos y el peso económico de sus provisiones y se confeccionó el cuadro respectivo para un mejor análisis.

cantidad quintales provista	cantidad de proveedores	% del total de proveedores de bizcocho	quintales entregados	% del total de bizcocho entregado
437,70 a 150	9	8,33	2.068,13	29,24
149,99 a 80,00	17	15,74	1.882,53	26,62
79,99 a 55,00	13	12,04	850,23	12,02
54,99 a 40,00	24	22,22	1.112,68	15,73
39,99 a 25,00	23	21,30	737,92	10,43
24,99 a 13,17	22	20,37	421,15	5,96
totales	108	100,00	7.072,64	100

**Cuadro 5: Proveedores de bizcocho ordinario, distribuidos por cantidad de producto provisto.**

**Fuente: Elaboración propia a partir de AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3; IX 4-4-4<sup>33</sup>**

Una vez analizados los proveedores por grupo (observando la cantidad de bienes por ellos provistos, estableciendo si había o no monopolización del negocio; la cantidad de proveedores involucrados en la satisfacción de esas demandas; la cantidad de dinero que cada grupo abastecedor representaba, entre otros datos), al igual que para el resto de los proveedores, se procedió a

<sup>32</sup>Para facilitar la presentación de los datos monetarios se redujeron las cantidades de pesos-reales-maravedís al sistema decimal a partir de la fórmula mencionada en la nota 24.

<sup>33</sup>Para facilitar la presentación de los datos monetarios se redujeron las cantidades de pesos-reales-maravedís al sistema decimal a partir de la fórmula mencionada en la nota 24.

cruzar la información obtenida, con censos, padrones, fuentes judiciales, y la base de datos de los abastecedores identificados en los registros de navíos.

De esta manera, por ejemplo, siguiendo con el análisis de los proveedores de bizcocho ordinario, se pudo establecer que fueron apenas nueve los proveedores que entregaron el 29,24% del total de bizcochos provistos en toda la contienda. Sus provisiones oscilan entre los 437,70 a 150,00 quintales. Tanto la cantidad de entregas dadas y el volumen provisto en cada una de ellas fueron dispares en este grupo.

Doña Manuela de Ramila fue la mayor proveedora de bizcocho de la contienda, en sólo 3 entregas proveyó 437,7 quintales, contenidos en 245 sacos, es decir 6,19% del total de bizcochos provistos en todo el sitio<sup>34</sup>; estas provisiones le redituaron 2.714,25 pesos. Cobró el 15 de septiembre de 1735 por una entrega de 45 sacos de bizcocho ordinario, con 81,23 quintales; a los dos meses, el 22 de noviembre de 1735 vuelve a cobrar por una entrega de 78 sacos con 121,16 quintales<sup>35</sup>. La siguiente entrega la realiza con más de un año de diferencia; el 5 de diciembre de 1736, donde cobra por 122 sacos con 234,68 quintales de bizcocho blanco<sup>36</sup>.

Semejantes cantidades de bizcochos provistas son elocuentes y hasta difíciles de dimensionar. Son muchas las preguntas que esta doña y sus bizcochos generan. Si se toman los datos de la segunda entrega (los 121,16 quintales provistos con diferencia de dos meses con la primera entrega) puede observarse que realizó un promedio de 60 quintales de bizcocho ordinario por mes, es decir, a razón de 2 quintales por día<sup>37</sup>. ¿Habría amasado doña Manuela algunos de los tantos bizcochos por ella provistos? ¿Habría sido una producción doméstica? ¿Tal vez fue una producción familiar? ¿Habría dominado doña Manuela todo el proceso productivo? ¿Habría amasado y amasado semejante cantidad de bizcocho o sólo fue quien lo entregó y se encargó de hacerlo hacer, distribuyendo harina y pedidos entre sus bizcocheras y luego pasando a buscar el producto elaborado para después ser ella misma quien lo venda al Proveedor Real gracias a sus contactos?

Contactos a doña Manuela de Ramila no le faltaban, al menos si se toman los datos del padrón de 1744 (padrón más cercano al tiempo del sitio donde esta doña es mencionada); allí figura censada como soltera, viviendo en

---

34 Para tener una real dimensión de esas cantidades, doña Manuela entregó 20.107,938 kilogramos de bizcocho ordinario.

35 Es decir, que en el corto lapso de dos meses entregó 5.566,09 kilogramos de bizcocho ordinario. Además esta doña en el medio de estos dos meses, el 21 de octubre de 1735, realiza una entrega de 21,12 quintales de bizcocho blanco (970,25 kilogramos de bizcocho blanco).

36 Manuela en el poco más de un año transcurrido entre la segunda y la tercera entrega no se quedó sin realizar aprovisionamientos; proveyó bizcocho blanco: el 11 de enero de 1736 entrega 22 sacos con 41,16 quintales y el 24 de abril del mismo año entrega 18 sacos con 35,52 quintales.

37 Equivaldrían a una producción diaria de 91,88 kilogramos.

la casa de don Juan Antonio Alquizalet, quien fuera 6 años antes el Proveedor Real del sitio. Pero, parece que era grande la hospitalidad de don Juan Antonio, ya que en su casa eran muchas las personas que habitaban. También se mencionan viviendo en dicha vivienda doña Ana de Ramila, esposa de don Juan Antonio Alquizalet; un sobrino, Don Juan Bautista Alquizalet, de 32 años (viudo de Lucia de Ramila); doña Antonia Gallegos (sobrina de Manuela); María Josefa (no especifica apellido); y 16 esclavos<sup>38</sup>. Suponiendo que Manuela haya vivido en esta casa para los años del sitio, podría pensarse que seguramente usó las manos de alguno de esos esclavos, o tal vez de todos, para producir los bizcochos que luego ella figura cobrando. También Antonia Gallegos entregó en el sitio bizcocho ordinario. El parentesco de Manuela con el proveedor real seguramente le proporcionó ventajas a la hora de conseguir más pedidos de bizcochos; a la vez que se puede observar que “las redes de vínculos primarios cuyos núcleos eran las parentelas, constituían para los miembros de los grupos dominantes el principal recurso con el cual organizaban los negocios o, mejor dicho, la propia organización de sus empresas”<sup>39</sup>.

Para los trabajos futuros tendientes a aproximarse a los proveedores de las diversas tropas asentadas en el Río de la Plata, o en tránsito hacia otros destinos, se utilizarán, manuales de gastos y/o rendiciones de cuentas de las diversas expediciones y conflictos territoriales; rendición de cuentas de los almacenes de artillería; concurso de acreedores de bienes; entre otras fuentes.

## **Metodología de trabajo a futuro**

Como metodología de trabajo a usar con las fuentes anteriormente descriptas y/o alguna otra que pueda surgir en los distintos procesamientos, se pondrá especial atención en los papeles, recibos que evidencien cómo se satisfacían las diversas demandas -tanto de miniestras, carnes saladas, servicios, etcétera- que realiza el maestro o capitán del barco, el proveedor real de la expedición, o el “guarda almacén”. Allí se levantarán los nombres, ocupaciones, y demás datos de importancia de las personas vinculadas a la prestación de los servicios necesarios para alimentar a las tripulaciones de los barcos en sus estadías y viajes de retornos, como a las embarcaciones en condiciones de navegar, como a los integrantes de las diversas tropas presentes en el Río de La plata o en tránsito a otros destinos. Con estas informaciones de base se reconstruirá, al igual que lo realizado para el período 1680-1802, la forma en que fueron satisfechas las diversas demandas identificadas hasta

---

38 [Padrones] t. X, pág. 262.

39 Moutoukias, 1992, pág. 1.

1810. Luego, para poder identificar los diversos proveedores y reconstruir sus redes de relaciones, se investigará sobre sus vidas en diccionarios biográficos, censos, padrones y registros parroquiales. Otras fuentes que pueden resultar valiosas para recabar información de esta gente que no pertenece a los sectores dominantes son el juzgado de bienes de difuntos (los muertos ab intestato, por lo general externos a la elite) ubicado en Sala IX del AGN y las informaciones de pobreza. También se podría rastrearlos en las testamentarias, aunque se presupone que allí será más difícil encontrarlos. Otro camino a recorrer es buscarlos en los archivos judiciales, donde a través de sus conflictos, se podrá ver a los individuos en acción. Todas las fuentes mencionadas en este párrafo permitirán completar los resultados obtenidos y abocarse a la problemática de la categorización de esos sectores sociales medios y/o bajos en una estructura socioeconómica de Antiguo Régimen.

No se puede seguir haciendo trabajos de tanta minuciosidad que abarquen todo el período hasta 1810; es decir trabajos donde se analicen todos los proveedores con sus entregas (al igual de lo realizado para el Sitio a Colonia del Sacramento) de todas las expediciones realizadas o de todos los barcos salidos en este período por el Río de la Plata. Por esta razón es que se harán sondeos de determinados sucesos y se realizarán extrapolaciones. Por ejemplo, con tener los gastos detallados de una expedición a Malvinas y luego saber cuántas expediciones se hicieron, es posible extrapolar el resultado.

A partir del análisis de esta documentación, se continuará con el estudio de la estructura socio económica del Río de la Plata en el siglo XVIII, prestando especial atención a los sectores sociales medios y bajos, en particular a los individuos que vivían de la provisión general de bienes y servicios para las tripulaciones de la navegación ultramarina y/o las tropas destinadas al Río de la Plata o en tránsito a otros destinos entre 1680 y 1810. Se propondrá luego, yendo de un aspecto macro a uno micro, con la suma de los aportes de los casos particulares, caracterizar un caso testigo que refleje cada actividad: la/él bizcochera/o, el carretero, el lanchero, la costurera, por mencionar algunas.

## **Consideraciones finales**

El análisis de diversas fuentes y la metodología de trabajo empleada y a emplear para abordar el estudio de los individuos que vivían de la provisión general de bienes y servicios para las tripulaciones de la navegación ultramarina y/o las tropas destinadas al Río de la Plata o en tránsito a otros destinos, en el período 1680-1810, está hecho. Resta ahora, seguir trabajando para lograr desentrañar este, hasta ahora, poco conocido sector social.

## **Bibliografía citada**

- Álvarez, Luis Alonso. 1986. Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818). La Coruña: Xunta de Galicia – Consellería da Presidencia.
- Apolant, Juan Alejandro. 1966. Padrones olvidados de Montevideo del siglo XVIII. I y II. Montevideo: Imprenta Letras, Separata de: Boletín Histórico, Estado Mayor del Ejército, # 104-105 y 106-107.
- Belloto, Manuel Lelo. 1971. Correio Marítimo hispano-americano. A carreira de Buenos Aires (1767-1779). Assis (Brasil): Universidade de Assis.
- Documentos para la Historia Argentina, Padrones de la Ciudad y Campaña de Buenos Aires, 1726-1810, t. X, publicación del Instituto de Investigaciones Históricas de la Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires: Peuser, 1920-1955, pág. XX y XXI.
- Jumar, Fernando. 2002. “Algunas cifras del comercio ultramarino del Río de la Plata durante el siglo XVIII”, XVIII Jornadas de Historia Económica, Mendoza, 19 al 20 de septiembre.
- Jumar Fernando, Nicolás Biangardi, José Bozzo, Sabrina Orlowski, Roberto Querzoli y María Emilia Sandrín, [2004] 2006 “El comercio ultramarino y la economía local en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII”, Anuario del IEHS N° XXI, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, 2006, pp. 235-254. Investigación presentada en las XIX Jornadas de Historia Económica, San Martín de los Andes, 13 al 15 de octubre de 2004.
- Jumar, Fernando. 2004. “El comercio atlántico del Río de la Plata, 1680-1777. El circuito legal español. Las fuentes utilizadas y su tratamiento”, en: América Latina en la Historia Económica. Boletín de fuentes, Instituto Mora, México, #21. Enero-junio, pp. 11-35.
- Mallo, Silvia C. y Beatriz I. Moreyra (coord.). 2008. Miradas sobre la historia social en la Argentina en los comienzos del siglo XXI. Córdoba: Centro de Estudios Históricos, Prof. S. A, Segreti, La Plata: Centro de Estudios de Historia Americana Colonial.
- Molina, Raúl. 2000. Diccionario biográfico de Buenos Aires (1580-1720), Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia.
- Moutoukias, Zacarías. 1992. “Redes, autoridad y negocios: racionalidad empresaria y consenso colonial en Buenos Aires (segunda mitad del siglo XVIII)”, *Annales*, s/d. (traducción ¿informal?).
- Sandrín, María Emilia. 2005. “Comerciantes y sociedad”, en las X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, Universidad Nacional del Litoral, Universidad Nacional de Rosario. Rosario, 20 al 23 de septiembre. CD-ROM ISBN 950-673-479-3.

-Sandrín, María Emilia. [2007] 2008. “El abasto y la provisión de bienes y servicios en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII”, en Mallo y Moreyra (coord.). 2004, pp. 573-585. Investigación presentada en las I Jornadas Nacionales de Historia Social, La Falda Córdoba 30 y 31 de mayo y 1 de junio.

-Sandrín, María Emilia. 2011. El Sitio de Colonia del Sacramento, la economía local y su gente. 1735-1737. Tesis de maestría inédita. Maestría en Historia. Universidad Nacional de Tres de Febrero.

## **Fuentes y métodos para la elaboración de estudios macroanalíticos sobre el comercio hispanoamericano durante el Antiguo Régimen**

Fernando Jumar

### **Presentación**

Los análisis macroanalíticos que permiten el establecimiento de los contornos generales de la economía y sociedad rioplatenses constituyen, en mi opinión, la gran asignatura pendiente en el campo de estudios económico-sociales consagrados al Antiguo Régimen en el Río de la Plata. Sin esos análisis se torna imposible el juego de escalas que permite proponer explicaciones generales y los estudios de caso no logran superar el límite autorreferencial. Las contrastaciones se hacen con estudios producidos a partir de fuentes cualitativas o sondeos restringidos de otras cuantitativas y/o con explicaciones generales emergentes de la investigación sobre otras sociedades, lo que debilita seriamente los resultados propuestos.

Al mismo tiempo, las exigencias productivistas de los diversos organismos de control y financiamiento de la actividad académica, medidas primordialmente en función de la cantidad de textos producidos y publicados en cortas unidades de tiempo, tornan imposible para cualquier investigador individual el emprendimiento del procesamiento de la información disponible que permitiría el establecimiento de tales análisis macroanalíticos.

El modo de superar el impedimento es el trabajo en equipo, ya que el financiamiento obtenido por un investigador promedio -y el modo en que debe gastarlo- no le permitiría contratar asistentes como para que procesen la información necesaria para ser explotada por él en exclusividad. Así, la explotación de las detalladas informaciones relacionadas con el comercio durante el período virreinal, objeto de este texto, sólo es posible mediante la conjunción de voluntades que, mediante una suerte de cooperativa de

recopilación e informatización de datos, permita luego que cada investigador explote el conjunto en función de su propio proyecto de investigación.

En la ponencia se presentan las fuentes que, en mi opinión, permiten el establecimiento de marcos generales en relación a la circulación mercantil que tenía por base de operaciones la región Río de la Plata, analizar de modo conjunto los actores que animaban las principales esferas. Para la circulación ultramarina, se trata de la explotación de los registros de las diversas categorías de embarcaciones que circularon por dentro de los circuitos comerciales legales. Para la circulación interior, la fuente fiscal más rica son las notas o guías de aduana. También se presentan los medios a través de los cuales se espera alcanzar los objetivos, los problemas abordados y algunas de las hipótesis de trabajo.

### **La medición de la circulación ultramarina legal: los registros de navíos**

Se trata de una fuente que, salvo excepción, ha sido subutilizada. Por lo general, se ha retenido de la misma los documentos que permiten identificar los navíos, las fechas de sus viajes de ida y regreso y los resúmenes de las cargas transportadas. Estos datos no alcanzaban para satisfacer mis necesidades de información por lo que idee los medios necesarios para poder explotar la fuente en profundidad. Ya he completado de modo individual el estudio para el período 1680-1778<sup>1</sup> y en la actualidad, junto a otros integrantes de un equipo de investigación radicado en la UNLP, estamos procesando la información correspondiente al período 1779-1810.

Por la carrera de Buenos Aires circulaban distintos tipos de navíos pero en cuanto interesa aquí, cada uno de ellos en tanto que transportaba cargas en una u otra dirección generaba un “registro”, es decir, una lista numerada que daba cuenta en detalle de todo lo embarcado.<sup>2</sup> Por extensión, en los

---

<sup>1</sup>Fernando Jumar (2010[2000]) para los resultados y Fernando Jumar (2004) para la parte metodológica. En este último texto se brindan informaciones sobre las fuentes de sustitución existentes, con sus virtudes y limitaciones, para cubrir las lagunas dejadas por registros ausentes o parcialmente deteriorados. Jumar, Fernando. *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778*. Edición electrónica de una tesis de doctorado de igual nombre defendida en el año 2000. La Plata: Memoria Académica (FaHCE-UNLP), 2010, <http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.364/te.364.pdf>. Jumar, Fernando. “El comercio atlántico del Río de la Plata, 1680-1777. El circuito legal español. Las fuentes utilizadas y su tratamiento”. *América Latina en la Historia Económica. Boletín de fuentes*, Instituto Mora, México, #21. enero-junio, pp. 11-35.

<sup>2</sup> La navegación legal española en dirección del Río de la Plata estaba compuesta por los navíos de registro (desde 1622), los avisos, las fragatas-correo (desde 1768) y los navíos del servicio real. Si el objetivo es conocer las cargas salientes, entre dichas embarcaciones se deben incluir las que las autoridades españolas residentes en el Río de la Plata incorporaron al sistema de comercio oficial, desentendiéndonos -si el objetivo es analizar la economía americana- de saber si las cargas de retorno registradas llegaron a Europa o a qué parte de ella. En el sentido inverso de la circulación, es necesario incorporar al análisis los navíos de arribada, aunque la medición de sus cargas se torna problemática. Finalmente, aunque también pertenecen al circuito legal las embarcaciones de las compañías esclavistas francesa e inglesa

archivos suelen estar identificados como “registros de navíos” los expedientes que conservan toda la información relacionada con cada viaje. Para superar la cuestión semántica, simplemente denominé “registro propiamente dicho” a las listas detalladas de los embarques.

El registro de un navío se abre con la Real Cédula que concede la licencia de navegación y se termina con la *cancelación de las fianzas de maestraje*, es decir, la anulación de las garantías dadas antes de la salida de España por quien iba a ser el responsable de las cargas transportadas a la ida y al regreso. Entremedio se encuentra la historia completa de cada expedición.

La composición y la forma de los documentos incluidos en cada expediente cambiaron a lo largo del tiempo. *Grosso modo*, se puede afirmar que se incluyó en cada uno todo papel que se juzgó necesario en tanto que ilustrativo de los incidentes normales y extraordinarios relacionados con el viaje. Durante la Guerra de Sucesión los registros propiamente dichos comienzan a tomar la forma que se consolidará a partir de 1720. El conocido *Proyecto...* de ese año y las modificaciones menores que le siguieron dieron el marco legal a la navegación comercial hasta 1778. En cuanto interesa aquí, en 1720 se restablece la obligación de la elaboración de los registros detallados, que había sido dejada de lado en 1660, y se consolida un modo de confección de los registros de ida y de venida propiamente dichos que adquieren definitivamente la forma de listas numeradas en donde cada embarque es detallado.<sup>3</sup> Cada una de las anotaciones recibía el nombre de *partida* y en cada una de ellas la información que no podía faltar (y que permite la elaboración de series) era quién realizaba el embarque, quién corría con los costos del flete, los impuestos y los riesgos de mar (o “por cuenta y riesgo” de quién navegaba la partida), quién sería el destinatario en el punto de llegada y, ciertamente, la cosa embarcada. Con alguna frecuencia en las partidas de registro se consignaron informaciones complementarias, lo que sólo redundaba en beneficio de la investigación ya que aunque no permiten la elaboración de series, permiten conocer de más cerca qué reflejan esos embarques.

La información provista por las partidas de los registros de ida (dirección Europa-América) sólo resulta útil a partir de 1778. Antes de 1720 este registro está por lo general ausente, como se señaló. En el mejor de los casos, entre 1660 y 1720 para obtener informaciones sobre las cargas de los viajes de ida se cuenta con indicaciones sobre el valor total a precios de

---

de la primera mitad del siglo XVIII, no serán consideradas aquí, dado que generaban otro tipo de fuentes y la mejor información se debe encontrar en archivos franceses y británicos.

3 La única variación de importancia que encontré es que a partir de los años 1760 en los registros de tornaviaje (dirección América-España) comienzan a realizarse registros separados para los caudales y para los *frutos*.

compra en España, gracias a las condiciones de la concesión de la licencia o las certificaciones relacionadas con el pago de derechos. A partir de 1720 se generaliza el palmeo, practicado de modo intermitente desde fines del siglo XVII. Ello trae como resultado para el investigador que estos registros de ida de poco sirven para conocer el detalle de las cargas. Cuanto mucho se podría medir el volumen de lo transportado, dato que carece de toda utilidad si el objetivo es estudiar la circulación mercantil. Queda visible, sí, en cada partida que consigna x palmos, la red de relaciones personales entre cargadores, propietarios y destinatarios, pero al no poder saberse qué es lo que los vincula (los bienes o valores puestos en circulación), no me pareció de mucha utilidad recuperar la información. Sólo quedaban excluidos del palmeo los bienes denominados *enjunques*, *abarrotos* y otros pocos más<sup>4</sup>. Algún intento realizado para dar cuenta del tráfico en función de ellos arrojó, en mi opinión, resultados muy poco convincentes<sup>5</sup>. Luego de 1778, el paso al sistema de imposición *ad valorem* “abre” los fardos para el investigador y se puede acceder al detalle de lo transportado, con lo que la fuente adquiere una utilidad de primer orden.

En cuanto a los registros de tornaviaje (dirección América-Europa), también entre 1660 y la década de 1710 la información en cuanto a lo transportado es bastante opaca. Se depende de declaraciones de los maestros que deben ser complementadas con las aportadas con los *indultos* negociados una vez llegada la nave a los reinos peninsulares pero, aún así, la información obtenida es poco fiable. Para estos años sin registros confiables es que se tornan particularmente preciosos los datos aportados por Michel Morineau quien, nunca se insistirá lo suficiente, no torna visible ni el fraude ni el contrabando, sino lo “por registrar”, es decir, uno de los componentes del comercio legal.

Los registros propiamente dichos tienen la forma siguiente: una primera parte donde el navío y el maestro son identificados<sup>6</sup>, luego sigue la lista numerada de *partidas de registro*, es decir, de cada uno de los componentes de la carga registrada<sup>7</sup>. Una vez terminado el listado, el registro se cierra con

---

4 Los enjunques son metales ferrosos y amalgamas de gran importancia para el laboreo en las minas, como se sabe. Los abarrotos básicamente eran cera y papel. Unos y otros se consideraban lastre y no pagaban impuestos. Antonio García-Baquero González presenta la evolución del sistema impositivo en dirección del palmeo y el listado de bienes excluidos del mismo en 1720. García-Baquero González, Antonio. *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial bajo el monopolio gaditano*. 2 vols. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-americanos, 1976, I, pp. 197-201.

5 Arazola Corvera, María Jesús. *El comercio entre Cádiz y Buenos Aires bajo el sistema de los registros sueltos (1737-1757)*. Tesis de doctorado, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1997.

6 Por ejemplo: “Registró Don Juan Baupstista de Escarza, Capitán y maestro del Navío nombrado el Vigilante, que con registro de ropas, vino a este Puerto, y está próximo, para hacer su tornaviaje al de Cádiz, los caudales en plata, oro y frutos que abajo se expresarán, de cuenta de S.M. y de Particulares, que sus riesgos y consignaciones son a saber...” Archivo General de Indias (AGI), Contratación 2741. Registro del navío El Vigilante, 1761.

7 Un ejemplo de partida de registro: “72. De Don Domingo de Basavilbaso: trescientos pesos plata doble, de cuenta y riesgo de Don Juan Thomás de Segada, para entregar a Don Joachin Muñoz y Perez, vecino

una serie de fórmulas legales en las que el maestro se compromete entregar lo registrado a sus destinatarios.<sup>8</sup>

La lista numerada, que constituye la parte central del documento, retoma cada uno de los pedidos de licencia de embarque dirigidas a la autoridad competente por el maestro del navío, que a su vez retoman los pedidos dirigidos al maestro por las personas que querían embarcar algo en el navío, incluidos los armadores. Es decir, que en el mejor de los casos, se dispone de tres series de documentos para reconstituir la carga legal del navío.

A la hora de interpretar esas informaciones, una primera observación que se debe realizar es que en la mayoría de los casos es imposible saber a qué corresponden los envíos registrados, todas las posibilidades imaginables son plausibles. Si se focalizan los registros de tornaviaje, por ejemplo, por informaciones complementarias contenidas en las partidas de registro se desprende que la carga de un barco no es el *retorno* de la carga transportada a la ida. En el registro se mezclan parte de esos *retornos* con otros tipos de envíos, entre los que figuran *retornos* de expediciones comerciales anteriores (*rezagos*). También se puede estar ante un habitante de Buenos Aires que envía a España metales preciosos o *frutos* para que el destinatario se los devuelva convertidos en mercaderías (lo que se verá en los registros de ida cuando un rioplatense corra con los riesgos de mar de lo embarcado); en este caso, los comerciantes locales, en lugar de actuar en tanto que agentes de comerciantes residentes en España, estarían invirtiendo los papeles tradicionalmente adjudicados a cada parte. Igualmente puede tratarse de envíos a España de partes de herencia, de donaciones piadosas, de dotes para hijas o hermanas, de sumas destinadas para el mantenimiento de la familia (particularmente partidas identificadas en tanto que “ahorro sobre salarios” de militares y funcionarios) y de otros envíos que pueden ser leídos como pruebas tangibles del triunfo en Indias<sup>9</sup>. Ciertamente, la mayor parte de los metales preciosos involucrados provenían mayoritariamente del comercio, pero no se relacionan sólo con el pago de

---

de Cádiz, ausente a su poder.” AGI, Contratación 2741. Registro del navío El Vigilante, 1761. Este navío contó con dos registros de tornaviaje. El primero cerrado el 2 de junio de 1761 (con 190 partidas) y el segundo el 30 de junio del mismo año (con 22 partidas).

8 “De todos los cuales dichos caudales en plata, oro y frutos, se dio por recibido, y entregado a su satisfacción, y contento debajo de cubierta del expresado Navío, el referido Don Juan Bautista de Escarza, y otorgó recibo de ellos en forma y conforme a derecho, [...] y se obligó con su persona y bienes habidos y por haber, a que llevándole Dios nuestro Señor a salvamento con el citado Navío al Puerto de Cádiz, u otro cualquiera de los de Castilla, donde se diere por cumplido su registro, hará su puntual entrega a las personas a quienes van dirigidos según las partidas de registro aquí insertas a cuyo cumplimiento se obligó en forma y conforme a derecho, Y así lo otorgó, y firmó siendo testigos...” AGI, Contratación 2741. Registro del navío El Vigilante, 1761.

9 Particularmente la plata labrada y sobre todo cuando de la descripción surge que se trata de objetos destinados al culto católico para ser remitidos, por ejemplo, a alguna perdida iglesia en un no menos perdido paraje de las provincias vascas.

bienes, ya que hay sumas correspondientes a seguros o para saldar préstamos a riesgo de mar. En síntesis, se puede saber lo que cada navío transportó a España, pero sólo se pueden elaborar conjeturas sobre qué representan esos envíos, aunque no es temerario aventurar que, una vez despejados los caudales de la Real Hacienda, la mayor parte de esas cargas reflejan actividades comerciales. Independientemente de ello, esos totales se revelan como la forma más segura de conocer el tráfico legal, e inclusive son la fuente de información, según Michel Morineau, de sus *gazettes hollandaises*.<sup>10</sup>

De todos los cambios que podría haber generado el Reglamento de Libre Comercio si se hubiera podido aplicar de modo sostenido en el tiempo, interesa rescatar aquí uno que sí se aplicó hasta el fin de la sujeción a la Monarquía española, tanto en los navíos que circularon invocándolo como en los que lo hicieron bajo el amparo de las normas dictadas para hacer frente a las coyunturas de guerra: se abandona el palmeo para pasar a un sistema de imposición *ad valorem*. No sólo el procesamiento de la información permitirá medir las varas de sempiternas y otros textiles así como el resto de los bienes, teniéndose entonces la posibilidad de conocer la incidencia de los bienes extra-americanos en el mercado, sino que, además, del seguimiento de la relación sobre cargadores, propietarios y destinatarios, se podrán refinar las argumentaciones sobre las relaciones entre comerciantes instalados en Europa y en América.

Justamente, y como ya se adelantó, más allá de la obtención de los totales por embarcación, sea en sus viajes de ida o se regreso, las *partidas de registro* brindan la posibilidad de acercarse a los actores del tráfico, con informaciones que varían según el detalle con el que fue redactada la lista.<sup>11</sup>

---

10 Las cifras recogidas en las publicaciones periódicas que utilizó M. Morineau surgen de los registros. Seguramente se han utilizado sus cuadros sin leer el libro y presumiendo que las enormes diferencias con los datos de los Chaunu, por ejemplo, derivaban de que estaba dando cuenta fraudes y contrabandos. En repetidas oportunidades M. Morineau insiste sobre el hecho de que sus informaciones no revelan el fraude y que su principal virtud es la de ser una fuente de sustitución de los registros de navíos, que se transforma en indispensable para el período 1660-1720 cuando su confección no era obligatoria. Morineau, Michel. *Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*; Paris – Londres: Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme – Cambridge University Press, 1985, pp. 45-49, 221-224, 312-313, 353-354. En palabras del autor: "Las informaciones publicadas en las gacetas o contenidas en la correspondencia de los cónsules de 1717 a 1778 son informaciones de calidad, precisas en el recuento de los pesos, detalladas en el de las mercaderías. Hay pocas informaciones dudosas, y la única para la que se plantean dudas queda descartada por su fecha: 1740. Resulta entonces que en la confrontación que sigue [con las cifras de Antonio García-Baquero González], las informaciones sobre las que se construyó nuestro trabajo no podrían ser desacreditadas de entrada, bajo el pretexto de que ellas tendrían un origen menor cierto que los resúmenes conservados en el Archivo General de Indias [las *relaciones*]. En principio, deberían haber coincidido... Si difieren, debe buscarse una razón." Morineau, Michel, *op. cit.*, p. 523. Traducción FJ.

11 A veces la partida de registro, además de identificar a los interesados, da detalles sobre su lugar de residencia o de avecindamiento, relaciones familiares o el origen y/o destino de lo registrado.

En la elaboración de mi tesis de doctorado (v. nota 1), a partir de los registros de regreso y de las fuentes de sustitución, pude acumular una masa considerable de información para el período 1680-1778. Para tornarla utilizable, gracias a la ayuda inestimable de Alejandro Zurdo<sup>12</sup>, pude procesarla con una base de datos que reúne en unos 16.700 registros todo lo que pude saber sobre las cargas de retorno de 274 navíos que partieron (o intentaron partir) con una carga al menos en parte conocida de los puertos españoles del Río de la Plata entre 1680 y 1778. Dado que los registros asumen una forma regular desde 1715, los análisis estadísticos se refieren a dicho período. En 2009, y nuevamente gracias a la colaboración desinteresada de A. Zurdo, aquella base de datos se convirtió en una aplicación informática más compleja, RegNav®, que incorpora la posibilidad de procesar la información de los registros de ida posteriores a 1778.

Las imágenes 1 y 2 (al final del texto) muestran las pantallas principales RegNav en relación con la carga del contenido de cada partida de registro de tornaviaje.<sup>13</sup> A partir de allí se pueden estructurar diversas consultas que permiten abordar dos tipos de problemáticas, tanto sobre esos registros como sobre los de ida<sup>14</sup>. La primera relacionada con cargas transportadas y la segunda con los actores participantes en el tráfico.<sup>15</sup>

Aunque es obvio recordarlo, los totales generales que se obtienen sólo se refieren al tráfico legal. Se sabe –y se sabía en su momento– que lo consignado en los registros no era todo lo transportado, pero luego de varios intentos por dar caza al fraude creo que se debe hacer el duelo y continuar al respecto con suposiciones y estimaciones siempre dudosas y discutibles. Las correcciones matemáticas a las cifras surgidas de los registros se revelan muy frágiles, dado que se trata de porcentajes estimados a partir de índices más o menos fortuitos aportados por fuentes muy fiables, pero que sólo se pueden aplicar a casos muy precisos: el caso del que emanan. El mundo del fraude no se lleva bien con las medias, dado que depende de muchas variables y por ello elegí no realizar extrapolaciones que habrían tenido como resultado, sin

---

12 A. Zurdo construyó la primera estructura de la base de datos que me permitió dar un tratamiento informático a mis maravedíes, cueros y quintales de lana de vicuña. Sin las horas que invirtió en ese trabajo, intentando tornar posibles mis caprichos informáticos, no habría podido terminar mi investigación.

13 También hay otras pantallas destinadas a la identificación de los navíos, a sus movimientos entre España y América y a recoger los datos de los registros de pasajeros.

14 Las pantallas destinadas las partidas de los registros de ida, retoman la estructura de la aplicación destinada a procesar los datos de las guías de aduana, que se presentan más adelante.

15 Más allá de las obvias que permiten recuperar los totales por barco y generales, también es posible discriminar las cargas según el tipo de envío y establecer comparaciones entre ellas. En cuanto a los actores, las consultas permiten conocer la trayectoria de cada uno de ellos, las asociaciones y extraer informaciones de conjunto, organizando la información según varios parámetros (como por ejemplo los años en que cada uno está presente en los registros y su participación proporcional en el total de cada uno de esos años).

dudas, aumentar mis totales. Por otra parte, no puedo dejar de tener presente que, posiblemente, el fraude podría no haber sido muy importante en los navíos de registro españoles del período 1716-1777: para ese tipo de negocios estaba enfrente la Colonia del Sacramento, que suponía una notable reducción de costos y riesgos. Y para el período 1778-1810 manejo como hipótesis, emergente del trabajo de investigación relacionado con la circulación legal de bienes desde Buenos Aires hacia los mercados regionales y algunas aún groseras estimaciones sobre consumo, que tras 1778 el fraude y el contrabando “puro” tuvieron un peso cuantitativo menor en el mercado que el que les suele atribuir la historiografía. Dicho de otro modo, si al comercio legal se le suma un contrabando de proporciones fabulosas, hasta las vacas habrían podido lucir “mañanitas” hechas en encajes de Holanda.

Además, también entre los envíos legales hay una parte que queda oculta. Se trata de libranzas y otros papeles por medio de los cuales sumas importantes podían ser movilizadas. No ha sido posible hasta ahora entrar en ese mundo y sólo se puede constatar que existe gracias a un caso en que el contenido del *registro de pliegos* es detallado.<sup>16</sup>

Teniendo en cuenta las prevenciones apuntadas, las cifras que se obtienen deben estar precedidas de la mención “al menos...” sin que se sepa cuánto se está escapando en cada caso, pero presumiendo que lo conocido corresponde a la mayoría de lo transado, lo que permitiría extraer conclusiones sólidas, al menos, sobre tendencias, tipos de bienes, niveles de participación de los actores en los tratos y tipo de interacción entre ellos.

En cuanto a los actores participantes en los envíos, las partidas de registro sirven para conocer mejor a la comunidad mercantil gracias a los datos nominales que aportan. Básicamente, la información disponible se puede reducir a unos cuantos casos de figura (y en esto son iguales registros de ida, sólo que antes de 1778 el palmeo torna inútil el detalle, como ya se mencionó):

- 1) Fulano carga por su cuenta y riesgo y para entregar a Mengano...
- 2) Fulano carga, por cuenta y riesgo de y para entregar a Mengano...
- 3) Fulano, carga por su cuenta y riesgo y para entregar a sí mismo...

---

<sup>16</sup> Se trata del *registro de pliegos* del navío «San Juan Evangelista» (1764) y en él se consigna que se envía a Domingo de Vea Murguía una libranza contra el Consulado de Cádiz por valor de 53.144 pesos 5 reales y que otro tanto sucedió con Pedro Ignacio Cevallos, pero por 5.000 pesos (AGI, Contratación 2743). Sobre este tipo de transferencia de fondos sólo he podido imaginar su origen, como por ejemplo, la acumulación en España de beneficios por la venta de cueros pertenecientes a comerciantes instalados en el Río de la Plata y cuyo monto podría ser utilizado para saldar deudas emergentes de la compra de mercaderías o para hacer llegar a sus propietarios las partes que les correspondían por las ventas a comisión.

- 4) Fulano, carga por cuenta y riesgo de Mengano y para entregar a Zutano...
- 5) Fulano, por orden de Mengano, carga por cuenta y riesgo de éste y para entregar a Perengano...
- 6) Fulano, apoderado de Mengano, carga por su cuenta y riesgo y para entregar a Mengano...
- 7) Fulano, carga por cuenta y riesgo de Mengano y para entregar a Perengano...

Algunas otras variaciones son posibles, pero para mis objetivos aquí alcanza con las presentadas, que por otra parte son las más frecuentes. En esos casos de figura que presenté simplificados al máximo (se omitieron las variaciones que introducirían la inclusión de informaciones relacionadas con el lugar de residencia y/o de vecindad de los actores, de personas físicas o morales, de conjuntos de individuos, etc.) permiten extraer un cierto número de informaciones.

Como punto de partida aparecen tres actores. En primer lugar, el *cargador*, aquel que se encontraba en el punto de origen del tráfico y que solicitaba el transporte a flete; en segundo lugar, el propietario de lo embarcado, es decir, la persona por cuenta de quien se hace el embarque, corre con los riesgos de mar y con los costos derivados (pago del flete y las tasas) y, finalmente, el destinatario de la carga en el punto de destino. Del detalle de las variaciones de la estructura de las partidas se ve que estos personajes pueden ser siempre las mismas personas o que pueden variar, lo que se intenta aprovechar para obtener algunas informaciones sobre la manera en que los comerciantes establecidos en el Río de la Plata participaban en el comercio ultramarino y sus relaciones con los interlocutores externos al espacio.

Centrando el punto de vista en Río de la Plata, gracias a los registros es posible hacerse una primera idea de la carrera comercial de los individuos que operan como cargadores (en los registros de tornaviaje) o destinatarios (en los registros de ida), tratando de establecer (con la ayuda de otras fuentes) quiénes de entre ellos eran naturales o llegaron a ser residentes permanentes del Río de la Plata.<sup>17</sup> Los registros pueden permitir ver la inserción de un individuo

---

<sup>17</sup> Una cosa es segura, al momento de establecerse el registro el cargador debe hallarse en el Río de la Plata. Pero puede tratarse tanto de un natural de la ciudad como de un inmigrante o bien de un "comerciante golondrina", es decir, uno de los que había llegado en un registro y sólo esperaba finalizar sus negocios para regresar a España. A veces, esta fuente nos permite seguir la evolución de la propia percepción de los individuos en cuanto a su lugar de pertenencia. Así, alguien que comienza apareciendo, por ejemplo como "vecino de Cádiz y residente en Buenos Aires" al cabo de unos años aparece como "natural de Cádiz y vecino de Buenos Aires" para terminar siendo simplemente "vecino y del comercio de Buenos Aires".

en el comercio ultramarino, sus caídas, desapariciones durante años y nuevos intentos. También se puede esperar ver el paso del control de los negocios de una generación a otra, o ciertas especializaciones en el campo de acción relativamente estrecho que tenían ante ellos quienes cargaban metales y/o *frutos* en los navíos o tal vez especializaciones en las importaciones. Finalmente, se puede intentar percibir uno de los niveles de las redes de relaciones entre comerciantes.

Pero estos registros sólo permiten ver la participación directa en el comercio ultramarino. En el estudio ya concluido para el período 1715-1778 pude constatar que estaban ausentes de los listados emergentes, o que hacían tristes apariciones, individuos que por otros medios sé que eran respetables comerciantes y la gran mayoría de los cabildantes. Cada vez me convenzo más de que el comercio ultramarino no era la rama de actividad más atrayente para los comerciantes establecidos en el Río de la Plata. Su as de triunfo era el control del mercado local (el complejo portuario) y las relaciones con los mercados interiores, lo que permitirá observar el estudio sobre la base de las guías de aduana que se presenta a continuación.

### **La medición de la circulación interna legal: las guías de aduana**

En la edición previa de estas Jornadas presenté en detalle la fuente y el método puesto en marcha para explotarla<sup>18</sup>, y en otras reuniones dos versiones de los resultados parciales de un primer sondeo<sup>19</sup>. Por lo que me limitaré aquí a lo esencial para poder abordar lo que espero sea el resultado de la combinación de informaciones del circuito ultramarino y los interiores.

Fuente más conocida y explotada que los registros de navíos, las guías de aduana no necesitan mucha presentación. Interesa señalar que se trata de documentos en los que los agentes interesados en poner bienes en circulación los detallan para obtener la necesaria autorización, luego de ser fijadas las tasas a pagar por los funcionarios competentes.

La aplicación informática desarrollada, nuevamente gracias a la generosidad de Alejandro Zurdo, CaDO®, permite procesar en detalle dichos bienes, los actores intervinientes y los mercados puestos en relación. Las

---

18 Fernando Jumar y Alejandro Zurdo. "Problemas y métodos asociados al estudio de la circulación mercantil" (en colaboración con Alejandro Zurdo, programador informático). *XII Jornadas Inter-escuelas y/o Departamentos de Historia*, Universidad Nacional del Comahue, 28 al 31 de octubre de 2009.

19 Jumar, Fernando y María Emilia Sandrín, Nicolás Biangardi, Ricardo Bogosian, María Claudia Errecart, María Luz Jardón, Juan Pablo Jaury, Paula Pedrosa, Roberto Querzoli, José Tappatá. "La circulación mercantil revelada por las guías de aduana de Buenos Aires, 1779-1783". *Primeras Jornadas Interdisciplinarias de Estudios Portuarios*, Necochea, 26 al 28 de noviembre de 2009. Jumar, Fernando. "Los circuitos mercantiles revelados por los registros de aduana de Buenos Aires, 1779-1783". *II Congreso Latinoamericano de Historia Económica*, Ciudad de México, México, 3 al 5 de febrero de 2010.

imágenes 3 y 4 (al final del texto) reflejan las pantallas destinadas a la carga de datos, útiles tanto para esta aplicación como para el módulo de RegNav destinado a los registros de ida.

Como en el caso de los registros, las guías de aduana permiten identificar tres actores principales: el declarante (quien pone los bienes en circulación), el propietario (quien corre con costos y riesgos) y el destinatario. Las variaciones y relaciones posibles entre los actores son las mismas que las señaladas entre los revelados por los registros de navíos, sólo que hay que cambiar “cargador” por “declarante”.

Sin embargo hay que hacer una importante aclaración. No siempre se declara en las guías quién es el propietario del bien (por cuenta de quien se declaran los bienes y corre con costos y riesgos), cosa que sí sucede en los registros, por más que sea la misma persona que actúa como cargador y/o como destinatario. En el caso de las guías se podría llegar a pensar que el propietario es quien paga las tasas (está asumiendo parte de los costos), pero las contabilidades de comerciantes permiten advertir que al momento de cerrarse cuentas individuos que actuaron como declarantes cargan en la cuenta de sus corresponsales los costos incurridos en hacerles llegar sus bienes (fletes, tasas, embalajes) y para deducirlos de los beneficios como parte previa a la liquidación que permitía calcular el porcentaje perteneciente al comisionista. De modo que la única información segura que ofrecen las guías al respecto es la existencia de relaciones entre agentes en distintos mercados. Sin dudas este es uno de los principales elementos a resolver en la investigación en curso, para poder explotar en profundidad los datos obtenidos a la hora de evaluar el papel de los agentes en la circulación y la naturaleza de sus relaciones. Por el momento, se maneja como hipótesis (sólo verificable por acumulación significativa de casos) que las guías consignan quién es el propietario de la cosa cuando es alguien distinto que el declarante. Si ello fuera así, y si una vez procesado el conjunto siguen siendo escasas las especificaciones en torno al propietario de los bienes y, además, no hay coincidencia entre el declarante y el propietario declarado, se llegaría a la conclusión de que los comerciantes instalados en Buenos Aires detentan en sus manos la mayor parte del capital en giro hacia los mercados interiores del continente.

Independientemente de ello, el entrecruzamiento de informaciones entre RegNav y CaDO en relación a los actores permitirá sostener o rechazar las hipótesis que se manejan en torno a la participación de los actores en los circuitos ultramarinos e interiores. La principal es que en la medida que la inserción en el comercio por parte de un individuo es exitosa, ni bien puede abandonar el comercio ultramarino para concentrarse en el local y en dirección de los mercados interiores al tiempo que diversifica sus actividades y apuntando

a salirse por completo del comercio, si no es él, al menos su descendencia.<sup>20</sup>

Otra serie de informaciones de mucho valor que aportan las guías se relacionan con los medios de transporte y los transportistas, ya que siempre se los especifica. Hasta el momento se puede avanzar que se advierte la existencia de verdaderas empresas de transporte, tanto mediante la identificación de propietarios de carretas que parten en todas direcciones a cargo de diversos carreteros, como de recuas de mulas puestas al cuidado de capataces. Sin lugar a dudas, hay allí la base de un objeto de estudio que puede dar cuenta de la integración de los mercados, terminado de conformar con preguntas en torno a la circulación de información (utilizando fuentes de la Administración de correos marítimos y terrestres, por ejemplo) y la frecuencia de los contactos.

Finalmente, los datos sobre los bienes. Para tornar útiles las informaciones del conjunto finito de tipos de bienes presentes, pero enorme, se los está agrupando en categorías según su origen (extra-americano o americano, y si son americanos, regionales o extra-regionales) combinado con su tipo (textiles, quincallería, comestibles, bazar, herramientas, etc.) desagregado en función de su consumo potencial (textil basto, de lujo, por ejemplo) u otras variables que permitan determinar no sólo los bienes puestos en circulación sino qué tipo de mercados animan.

En relación a esos mercados, evidentemente lo primero será ver cuáles son puestos en relación (a partir de los destinos declarados de los bienes). La frecuencia de los contactos –tal vez más que el volumen de las operaciones involucradas- nos permitirá avanzar propuestas en torno a su grado de integración. Se parte de la idea de que la intensidad de las relaciones económicas que muestran integración se mide más por la frecuencia de los contactos que por la presencia de grandes operaciones aisladas en el tiempo. La cotidianeidad de los tratos acelera la circulación de informaciones de todo tipo, crea vinculaciones más sólidas entre agentes de mercados distantes y genera solidaridades y complementariedades abriendo paso, por ejemplo, al crédito y al intercambio de favores, elementos esenciales en las economías analizadas.

El seguimiento de los bienes también brindará informaciones sobre esas sociedades al ver qué consumen entre lo que podía aportar el circuito anudado en el Río de la Plata. Cuáles son los bienes de origen ultramarino demandados o americanos extra-regionales y, en la medida que se posean las

---

20 Para el período pre-virreinal la hipótesis fue puesta a punto mediante el seguimiento del caso de Domingo de Basavilbaso y su primer círculo de relaciones familiares, contextualizando a los actores en el conjunto de cargadores del período y retomando en 2011 trabajos previos en torno al sujeto y nuevas informaciones. Jumar, Fernando. "Comerciantes del Río de la Plata pre-virreinal. El caso de Domingo de Basavilbaso". Manuscrito enviado a evaluación, 2011.

informaciones necesarias, proceder a cálculos de consumo *per capita*. Esto último es una de las ambiciones mayores ya que algunas de las hipótesis en juego esperan demostrar que aún los estratos más bajos de la sociedad hispano-criolla *deben* consumir bienes que historiográficamente están destinados a las elites, a partir de una necesidad apremiante que pienso en términos de “subsistencia social”.

En la sociedad estamental americana, codificada por el sistema de castas y en donde el fenotipo no siempre da la clave de pertenencia, “el hábito hace al monje” tal vez más que en Europa. Es decir, que se es “español”, por ejemplo, en gran medida porque se consume lo que se debe consumir (y porque los otros dejan ser).

En los cuadros de castas<sup>21</sup>, por ejemplo, salvo en los casos más marcados resulta difícil determinar la pertenencia de los individuos a las castas resultantes de las mezclas por el fenotipo. Las mayores diferencias entre las variaciones representadas en tales cuadros se deben al vestido y a la actitud con el que artista las pintó. No hace falta abundar en explicaciones en torno a que la mayoría de los españoles americanos son mestizos que legalmente no lo son.

La cuestión no es baladí, ya que si bien raramente la historiografía toma en consideración estas variables a la hora de analizar las sociedades hispano-criollas (en donde más se las ve es en estudios en torno a la justicia), todo historiador se enfrenta en el archivo a que la pertenencia a una casta u otra ponía limitaciones o abría posibilidades de realización de, por ejemplo, objetivos económicos. Creo que especulaciones como estas y las demostraciones que se puedan aportar, colaborarían con la definición de la estratificación social al interior de la sociedad hispano-criolla en términos de un criterio clasificador que podría ser algo como la existencia de orden “estamento-clasista”, ya que la movilidad entre las castas la da en gran medida la ubicación de los individuos en función de criterios relacionados con su inserción en la estructura económica.

## **Conclusiones**

De los muchos aspectos apenas esbozados en las páginas precedentes a los que se espera poder acceder con el procesamiento de las informaciones aportadas por los registros de navíos y las guías de aduana y su entrecruzamiento, cierro este texto con algunas ideas en torno a dos: el papel del comercio en la economía regional de Río de la Plata y algunas consideraciones sobre los

---

<sup>21</sup> Katzew, Ilona. *La pintura de castas. Representaciones raciales en el México del siglo XVIII*. Singapur: Turner Publicaciones S.L. 2004.

agentes que lo animaban.

Desde hace algún tiempo estoy intentando identificar, dentro del conjunto que conocemos como el *espacio peruano*, los componentes de uno de los espacios económicos homogéneos que lo componían, la región Río de la Plata. Seguida esta última a través del tiempo, pienso que es posible brindar algunas precisiones en torno al proceso de crisis y desintegración de ese espacio peruano señalado por Carlos Sempat Assadourian en 1972<sup>22</sup>. En cuanto interesa aquí, alcanza con proponer que la conjunción de intereses entre comerciantes ultramarinos y la Corona dan forma a un *espacio económico rioplatense*, ubicándose en la región Río de la Plata su polo político (mediante la creación del Virreinato del Río de la Plata con Buenos Aires como capital) que articula un ahora doble polo económico, el viejo polo centrado en la minería de la plata y el ascendente animado por las actividades propias de la región Río de la Plata, dinamizadas por el comercio ultramarino.

Sin embargo, en mi opinión, el comercio ultramarino, con toda su importancia, no es el motor de la economía local. Se trata de una actividad con asiento en la región, que estimula la región, pero que acumula el grueso de sus beneficios fuera de ella y que está dirigida por agentes externos al espacio aunque con un alto grado de interdependencia con agentes locales. Se trata de la vía de realización de una de las ondas más extensas de los campos de fuerzas de los espacios económicos europeos y uno de sus puntos de enlace con las de los espacios americanos. Las actividades económicas que definirían el perfil de la región, estimuladas por ese comercio y de donde emergen actores locales con vocación política, habrían sido: a) la explotación del ganado bovino, b) la producción de mulas, c) la provisión de una muy variada ganancia de bienes y servicios necesarios para la satisfacción de las demandas generadas por la circulación mercantil y d) la satisfacción de las necesidades de la Corona en relación con la defensa y/o expansión y consolidación de su dominio en la región y en las costas e islas del Atlántico sur.

Sin embargo, resulta esencial comprender el papel de los agentes dinamizadores de los tratos en los diversos procesos que es necesario observar para aspirar a una explicación de la estructura socio-económica de la región Río de la Plata. Uno de mis objetivos, en función de discernir dentro del conjunto de intereses que buscan su realización en el comercio practicado en la región Río de la Plata y su complejo portuario, es poder llegar a distinguir entre los comerciantes *del* Río de la Plata de los que sólo operan *en* el Río de la Plata.

La pregunta central que orienta el delineamiento de los componentes

---

<sup>22</sup> Assadourian, Carlos Sempat. "Integración y desintegración regional en el espacio colonial. Un enfoque histórico". *EURE*, Universidad Católica de Chile, No. 4, 1972, pp. 11/23.

de ese conjunto es qué parte del capital en giro estaba manejada por intereses locales, entendiendo por tales los del conjunto de individuos arraigados en el espacio, y por tanto enlazados a los destinos de su sociedad. En este punto, se puede incorporar el comercio como componente de la economía local, toda vez que se pueda distinguir la parte de la circulación mercantil en manos de agentes locales y estimo que en su mayoría se relaciona con los tratos con los mercados interiores.

Lo más probable es que la realidad de por entonces presente una relativamente amplia gama de opciones en cuanto a la composición del giro de cada individuo y una complicación suplementaria deriva del hecho de que se está ante una sociedad de inmigración, en la que al mismo tiempo conviven personas que están en distintos momentos del camino o de los caminos que recorren los inmigrantes entre su llegada a su nueva querencia y el fin de sus vidas. Caminos determinados por numerosas variables, de las que intento rescatar los motivos que originaron el movimiento, las posibilidades ofrecidas por la sociedad de recepción y las coyunturas en las cuales el agente habría intentado alcanzar sus objetivos de máxima o de mínima. Doy por descontado que la mayoría alcanzó los de mínima: escapar a una pobreza segura y una miseria posible en economías sacudidas por las cíclicas crisis de subsistencia así como escapar de un sistema de dominación altamente opresivo. Entre los de máxima considero que ocupan un lugar central la búsqueda de compensación de una insatisfacción estamental.

Así, estimo que entre los que llegan a Río de la Plata en relación con el comercio ultramarino en un mismo momento pueden convivir: a) individuos que puntualmente han realizado un viaje al Río de la Plata y que al tener sus proyectos en otras sociedades sólo visitan el mercado para regresar a sus lugares de arraigo tras haber obtenido los mayores beneficios posibles; b) “comerciantes golondrina”, individuos que con alguna frecuencia visitan el mercado pero que comparten con los anteriores la cualidad de tener sus proyectos a futuro en otras sociedades. Sin embargo, hay casos de “golondrinas” que terminan por inmigrar y pasar a engrosar los intereses locales; c) inmigrantes recién llegados, cuyo giro se compone mayoritariamente de encargos a comisión por cuenta de casas radicadas en otros espacios; d) inmigrantes recién llegados, que operan mayormente por cuenta propia; e) inmigrantes en vías de arraigo, que siguen operando como comisionistas, pero que a medida que su arraigo se consolida incorporan el giro por cuenta propia y diversifican sus interlocutores, acceden a los mercados regionales, al comercio clandestino, a la vida política local o a las actividades productivas, dándose todas las permutaciones de variables posibles y con diverso grado de importancia cada una en la definición de la identidad del agente a lo largo de su vida.

Pero esos migrantes se incorporan a una sociedad compuesta por individuos que descienden de otros migrantes y que –si en el origen del linaje local hubo un comerciante- están insertos en el entramado social según haya sido la permutación de variables en el caso e) anterior de sus mayores y según se trate de una segunda o tercera generación. Lo que nos lleva a incluir a las familias descendientes de los primeros pobladores, que, lógicamente, a medida que avanza el tiempo están cada vez más diluidas en la sociedad emergente del permanente proceso migratorio y no sólo de origen ultramarino.

De modo que cada estudio de caso centrado en un comerciante debería poder brindar esas informaciones para poder determinar de qué es representativo y sabiendo que a lo largo de su vida el individuo seguido puede servir de *exempla* de diversos grupos, muchas veces con intereses antagónicos entre sí. El caso más simple: un migrante recién instalado, que medra de su papel en tanto que agente de casas radicadas fuera del espacio, necesariamente tiene más solidaridades con ellas y con los intereses que representan. El mismo individuo, si le sonrió la fortuna, es posible que varios años después arremoline sus intereses junto a quienes se oponen a los de las casas forasteras, tal vez enfrentándose inclusive a otros individuos con los que en algún momento compartió objetivos pero que no cambiaron, como el analizado, la composición de su giro.

De modo que finalizo escribiendo sobre individuos en un trabajo que intenta presentar las bases de una investigación conjunta que pretende arrojar resultados del orden general tendientes a conocer mejor la economía y la sociedad rioplatense. Los individuos a los que diversos historiadores nos hemos acercado, no fueron a lo largo de sus vidas lo que llegaron a ser para que retuvieran nuestra atención o para que dejaran suficientes papeles tras de sí como para poder dedicarles un estudio de caso. El tiempo muda todas las cosas en la larga duración y con una lentitud irritante, pero a escala de la vida humana no sólo el tiempo “*Sed fugit interea, fugit irreparabile tempus, singula dum captivum circumvectamur amore tempus fugit*”<sup>23</sup> sino que cada individuo en el tiempo que tiene *es* en las etapas de su jornada diferente de lo que llegó a ser para cuando se le acaba su turno entre los vivos. Una obviedad digna de Perogrullo, pero que debo obligarme a recordar para no permitirme seguir cometiendo el error de analizar los procesos por su desenlace<sup>24</sup>. Lo que querría

---

23 Virgilio, *Geórgicas*, III, 284-285. “Pero mientras tanto huye, huye el tiempo irremediamente, mientras nos demoramos atrapados por el amor hacia los detalles”. Ideas más bellamente expresadas, a mi juicio, por Jorge Manrique, pero la cita de una de sus *coplas* sería demasiado extensa.

24 Pecado nefando si los hay en nuestro oficio. *Mea culpa, mea máxima culpa*. Un ejemplo –entre los poco graves- de las veces que me doy cuenta de que incurrí en el error. Algunas veces utilicé como indicador

poder hacer en mis futuros trabajos es, simplemente, realizar adecuadamente el juego de escalas entre lo micro y lo macro que me permita a través de algunas vidas dar cuenta de conjuntos y de los contextos en que se desarrollaron. Dicho de otro modo, todo esto es culpa de Domingo de Basavilbaso.

## Imágenes

Archivo Edición Registros Ayuda

Introducir datos

**Partidas de Registro de Tornaviaje**

Seleccionar Partida

Seleccionar Barco

Partida:  Clave Barco:

F. Registro:  Codigo Cargador:

Cargador:

Cuenta y Riesgo:

**ENTREGAR A**

1ra.:

2da.:

3ra.:

Carga Particular

Cargas Reales

Otros

y elemento que eximiría de otras pruebas o que tiñó la lectura de algunas, sobre el papel central en la sociedad portañá alcanzado por Vicente de Azcuénaga, el hecho de que logró casar a una de sus hijas con el virrey Olaguer y Feliú, dato que para mi descargo se puede decir que forma parte del “fondo común de conocimientos” entre quienes nos interesamos la historia de Río de la Plata durante el Antiguo Régimen. Muy recientemente necesité ajustar lo que sabía sobre Azcuénaga y su familia y vi que en realidad don Vicente no casó a su hija con ningún virrey, sino que un año después de su muerte (acaecida en 1787) una de sus hijas se casa con un militar que había llegado en la expedición de Cevallos de 1777, bastante bien posicionado al momento del matrimonio, pero nada espectacular. Que Olaguer y Feliú haya llegado después a ser gobernador de Montevideo (1790) y que luego le cayera el virreinato en las manos de modo interino por muerte del propietario en 1797, no dice nada de Azcuénaga ni de su lugar en la sociedad. Cuanto mucho, y si el casamiento lo arregló Vicente de Azcuénaga antes de su muerte, mostraría que tenía buen olfato en la elección de yernos como lo tenía en los negocios. Pero de todos modos, si el Virrey del Pino no se hubiera muerto sin pliego de provisiones o si el virrey futuro ya hubiera estado en Buenos Aires, Ana de Azcuénaga no habría llegado a virreina, pero la tomé por tal desde que se casó. En nada tuvo que ver la posición de su padre en la sociedad local en tanto que gran comerciante y que con ese matrimonio habría consolidado posición en los negocios. Enlazando estas precisiones con muchos otros datos, es que ahora pienso –convencido por José Bozzo- que Azcuénaga lo que buscó en América no fue simplemente riqueza o ser un gran comerciante, sino sobre todo, nobleza que se concretaría en su primogénito, Miguel, destinado a ser cabeza de un mayorazgo que finalmente el propio Vicente de Azcuénaga anuló, cuando tuvo las primeras señales de que su hijo no compartía su mundo de ideas.

**Partidas Carga Particular CAUDALES** Partida: 001 Barco: VIGI

**PLATA AMONEDADA** \$  Reales:  Maravedies :

**PLATA LABRADA** Marcos  Onzas:  Adames :

**PLATA EN PASTA** Marcos  Onzas:  Adames :

valor marco Plata en \$:

**DOBLONES DE ORO** \$  Reales:  Maravedies :

**ORO EN PASTA** Marcos :  Onzas :  Adames:

Castellanos :  Tomines :  Granos :

valor marco Oro en \$:

**FRUTOS**

<b>CUEROS</b>	<b>Valor en Reales</b>	<b>LANA VICUÑA</b>	<b>valor libra en Real:</b>	<input type="text" value="12"/>
Toro : <input type="text" value="0"/>	<input type="text" value="8"/>	Arrobas : <input type="text" value="0"/>	Libras :	<input type="text" value="852"/>
Novillo : <input type="text" value="0"/>	<input type="text" value="8"/>	Sacos : <input type="text" value=""/>	Tercios :	<input type="text" value=""/>
Vaca : <input type="text" value="0"/>	<input type="text" value="8"/>			
Sin Dif.: <input type="text" value="0"/>	<input type="text" value="8"/>			

**Regresa Grabando**
**Regresa sin Grabar**

CaDO Usuario: Fernando JUMAR

Ingreso Datos de Guías de Aduana

Año: 1700 Guía: 1 Tipo Guía: Salida Terrestre Caja: Buenos Aires 0101:1700

Signatura: SM.33.10.7 Foto: A41700 1037 Fecha: 1 1 Inutilizada / Ausente

**Declarante**

Don

Vecino  Residente  Actividad  Cargo

Poderante  Vecindad poderante

**Transporte**

Medio  Don

Destino/Origen  Don  Destinatario

Car.  Don

Do.  Don

Cuenta y Riesgo

Imprentas
BIENES

CaDO Usuario: Fernando JUMAR

Archivo Edición Ver Generadora Ver Reg. Ver Datos Ver Seguridad

Bienes Usuario: Fernando JUMAR Año: 1790 Guia: 1 Tipo Guia: Entrada Maritima Caja R...

**Entrada de Bienes** Vista General

Contenedores

Nro.	Tipo	Cantidad 1	Unidad	Cantidad 2	Unidad	Cantidad 3	Unidad
0		23.00	varas	0.00		0.00	

Detalle **damasco**

Metales Preciosos

Tipo bien **Textil extra americano**

Subtipo **lajo**

Paga Impuestos **B**

Valor / Precio del Bien

	Pesos	Reales	Maravedes	Unidad	Valor	Resultado en \$
<input checked="" type="checkbox"/> Abro	0	0	0			0.00



## Del “*buen gobierno de la ciudad*”. Elites urbanas, monarquía y dinámica transaccional en las villas portuarias septentrionales castellanas en la alta modernidad

Lic. PEREYRA, Osvaldo Víctor

Dos son los ejes en los cuales se desenvuelve gobierno de las ciudades como tal: por un lado el **regimiento**, el cual es entendido doctrinalmente como una corporación constituida por un número variable de regidores que representaban el gobierno propio de la ciudad y, por el otro lado, el **corregidor**, agente representante del poder del rey. Según Castillo de Bovadilla: “*el corregidor es un magistrado y oficio real, que en los pueblos o provincias contiene en sí jurisdicción alta y baxa, mero y mixto imperio, por el qual son despachados los negocios contenciosos, castigados los delitos y puestos en execución los actos de buena gobernación*”<sup>1</sup>

En tanto oficio real el corregidor era en sí ajeno a la órbita del regimiento, y sólo podía ser considerado como parte de la ciudad en tanto durare su cargo, siendo su nombramiento facultad propia del Rey o del Consejo real. Como representante del rey el Corregidor portaba vara de justicia en señal de señorío real, lo que le permitía entender en cualquier asunto aún frente a jueces especiales abocados a las mismas, siendo por ello justicia mayor frente a las poblaciones en las cuales extendía su jurisdicción.

A pesar de ello la doctrina confiaba el gobierno mismo de la ciudad tanto al regimiento como al corregidor concibiendo (desde el origen de estas instituciones en el siglo XIV) que la complementación misma de estas dos

---

<sup>1</sup>CASTILLO DE BOVADILLA, Política para corregidores y señores de vasallos (1597). Edición de B. GONZALEZ ALONSO. Madrid, 1978, vol. I, Lib. I, cap. II, pp. 15-18.

magistraturas hacían al “*buen gobierno de la ciudad*”. Es interesante sostener la siguiente analogía, el esquema de gobierno municipal antiguo regimental basado en la unidad *corregidor-regimiento* puede reducirse al imperante al nivel global del *rey-consejos*. En cuanto el reino era entendido también como una *civitas* organizada y compuesta por una multitud de otras ciudades, y el rey era por ello contemplado como cabeza de un cuerpo político que era el reino, el corregidor, por ende, debía ser entendido también como cabeza de esos otros cuerpos políticos que era las ciudades. De esta forma, el gobierno de las ciudades en tanto *civitates* o “comunidades particulares” debía adecuarse al del reino concebido como *civitas*, en la medida en que las partes reproducen los rasgos de la totalidad en la que se integran.<sup>2</sup>

Entre las competencias principales que hacían al gobierno de la ciudad por parte del regimiento está la de establecer **ordenanzas** –capacidad autonormativa- que tiene su límite en el derecho del Reino al cual, los estatutos urbanos deben someterse en virtud del principio de jerarquía normativa al cual se encuentra sujeto. Esta potestad legislativa del ámbito urbano castellano aparece ya confirmada en las Cortes de Ocaña del año 1422 por el rey Juan II de Castilla:

*“Ordenamos y mandamos que todas las ciudades, villas y lugares de nuestros Reinos sean gobernados según las ordenanzas y costumbres que tienen de los alcaldes y regidores y oficiales de tales concejos...”*<sup>3</sup>

Sin embargo, el Rey se reserva el control y la confirmación de las mismas, según los propios intereses regios, aprobando o rechazando el contenido general presente en las ordenanzas lo cual otorga a su figura una doble condición la de legislador y la de juez supremo lo que, necesariamente, le coloca por encima de la propia autonomía local. Pero, en los hechos, la “normativa local” responde a las necesidades de ordenamiento propio del ámbito de la propia villa, es decir, son extensión del “derecho territorial” en cuanto el “derecho local” complementa –ante la imposibilidad de existencia de un derecho general y único del reino en la Edad Moderna- aquellas particularidades propias que debían ser contempladas en cada lugar específico.

De esta manera, la autonomía de las ciudades era en cierto sentido una exigencia de la propia naturaleza de las partes, en tanto solo eran las propias comunidades las que sabían de sus problemas y encontrarían las mejores disposiciones para el bienestar de sus miembros. La resolución de esta correspondencia entre la “autonomía natural” de la comunidad frente al

2 FORTEAPÉREZ, José Ignacio, “Principios de gobierno urbano en la Castilla del siglo XVI”, en MARTÍNEZ RUIZ, E. (ed.): *Madrid, Felipe II y las ciudades de la Monarquía*. Vol. I, Poder y Dinero.

3 *Nueva Recopilación*. Ley 7, tit. I, Lib. 7.

principio de jerarquización normativa hallaba su personificación en la relación *regimiento / corregidor* y en la analogía de éstos con el binomio *consejos / rey*. La base doctrinal de este planteamiento es, si se desea, claro. Si el Reino era idealmente concebido como una ciudad compuesta de muchas ciudades es porque Reino y ciudades eran entendidos como “comunidades perfectas” que se habían constituido para la consecución de un mismo fin: lograr el bienestar de sus miembros. Por lo tanto, sus gobiernos habrían de obedecer a similares principios normativos. De esta manera, si el rey era contemplado como la cabeza del cuerpo político del reino, el corregidor debía de ser también considerado como la cabeza de ese otro cuerpo político que conformaba la ciudad<sup>4</sup>. Dicha analogía encontraba su basamento en el principio teológico-filosófico cristiano por el cual las partes remiten, finalmente, al movimiento del todo: “*principium unitatis*,”<sup>5</sup> y es utilizada en la doctrina política de la época para entender tanto la superioridad soberana del rey frente a una civitas (=comunidad política ordenada y perfecta) como también para aceptar la auto-determinación normativa natural de las mismas.

Sin embargo, aún en esta resolución “*ideal*” -en el propio movimiento abstracto de la teoría política- la contradicción aparece en términos de si cualquier ciudad o villa puede auto-regularse ¿Qué rasgos tendrían que tener estas comunidades políticas ciudadanas como para entender que tienen el “**privilegio**” de generar normativa propia? Y la respuesta a esta pregunta adquiere mayor significado en cuanto se comprende, como habíamos establecido anteriormente, que la teoría política presupone al propio reino como “*la asociación de diferentes ciudades*”<sup>6</sup>

Es en el propio Francisco Suárez quien establece una “*jerarquización*” o “*gradación*” que nos permite acercarnos a las posibilidades diferenciales que enmarcaban los privilegios de los diversos núcleos urbanos. Para él las ciudades podían dividirse en tres tipos posibles: las “*máximas*”, las “*mayores*” y las

---

4 FORTEA PÉREZ, José Ignacio, “Principios de gobierno urbano en la Castilla del siglo XVI”, Op, cit, pp. 263. “*Existía, indudablemente, una correspondencia interna entre el gobierno de las ciudades y el del propio reino. Podríamos decir, en definitiva, que el esquema de gobierno municipal basado en el tándem corregidor-regimiento era un trasunto del imperante a la escala global del reino, que tenía en el binomio rey-consejos su pilar básico.*”

5“El principio constitutivo del Universo es, ante todo, el principio de unidad. Díos, el ser esencialmente unitario, está ante y por encima de toda la pluralidad del mundo, es fuente y fin de todo ser; la razón divina como ley del universo (**Lex aeterna**) penetra toda multiplicidad aparente; la voluntad divina actúa sin cesar, gobernando uniformemente el mundo, dirigiendo toda pluralidad hacia su único fin... Por ello, dondequiera que exista un todo parcial o particular con un fin subordinado al del Universo, deberá afirmarse en forma análoga el <<**principium unitatis**>>. Por doquier precede la unidad a la pluralidad: toda pluralidad tiene su origen en la unidad (**omnis multitudo derivatur ab uno**) y retorna a la unidad (**ab unum reducitur**).” (Tesis agustinianas sobre el principio de la unidad anterior a la pluralidad) Véase VON GIERKE, Otto, *Teorías políticas de la Edad Media*, Edición de F. W. Maitland, Edt. Centro de Estudios Constitucionales, Madrid, España, año 1995, pp. 74.

6 SUAREZ, F. *De Legibus. De civili potestate*. III, i, 3, p. 9. *Corpus Hispaniarum de Pace*. Vol. XV. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1975.

“menores”. Siendo así, las primeras representaban aquellas que eran capitales de pueblos, generalmente conjugaban en el interior del recinto amurallado tanto el poder temporal como el religioso, es decir, se constituían a través del valor simbólico que significaba contar con las instituciones cabeceras de los poderes provinciales y del mismo rey, como también por ser sedes obispaes (=en Castilla, si bien todas las sedes episcopales tenían la condición de ciudad, no todas las ciudades eran cabeza de obispado)

Las llamadas “mayores”, en cambio, eran aquéllos núcleos urbanos que eran sedes de tribunales de justicia, y de los cuales dependían las “menores” –sean ellas villas o aldeas- que recibían esta condición por la simple razón de depender de tribunales ajenos. Sin embargo, para nuestro punto de análisis, es necesario denotar que solamente las máximas y las mayores tendrían capacidad para dictar leyes que les fueran propias “*La situación era distinta en lo que se refería a las ciudades máximas o mayores. Tanto unas como otras podían dictar sus propias leyes, pero con condición de que versaran sobre temas que les fueran específicos y no comunes con las otras ciudades y que no fueran contrarios a las buenas costumbres, ni afectar a cuestiones reservadas al soberano*”<sup>7</sup> En cambio, las “menores”, sólo podrían redactar estatutos referidos a la forma de administración de sus bienes propios y comunales, pero que no tendrían la categoría de ley, en tanto las mismas no fueran ratificadas por el monarca.

Ahora bien, es posible también argumentar que aún dentro de las posibilidades inscriptas por F. Suárez a las entidades “menores” se inscribe la posibilidad de generar ordenanzas en la imposibilidad -dentro del derecho natural- de componer una idea de cuerpo político organizado –a pesar de sus funciones y su tamaño- sin reconocer la capacidad de su propia auto-regulación.

Es claro que en este sentido la potestad del regimiento de generar marcos normativos internos se centra en cuestiones propias de cada una de las villas, temas que tienen que ver con el gobierno propio de la villa, la organización de las elecciones, los asuntos económicos y la hacienda pública de la misma, la sanidad, el mercado, etc., materias -todas ellas- de las cuales el regimiento tiene plena capacidad de ordenamiento, según dispone –como hemos visto- la propia legislación del reino. Es que el “*bien público*” visto como propio de toda comunidad política organizada se cristaliza en estas regulaciones a partir de la potestad disciplinaria articulada en el regimiento y representada en la propia capacidad sancionatoria hacia los infractores a estos

---

<sup>7</sup>Véase FORTEA PÉREZ, José Ignacio, “Principios de gobierno urbano en la Castilla del siglo XVI”, Op, cit, pp. 270.

contenidos normativos.<sup>8</sup>

Sin embargo, ello no quiere decir que estas ordenanzas sean una creación *sui generis*. Se encuentran profundamente arraigadas en el cuerpo político urbano en cuanto a que muchas de ellas son puestas por escrito de viejas costumbres por las que se han regido los miembros de la comunidad, o bien remiten en su legitimación a ellas. La fuerza de estas formas ha sido observada muchas veces por parte de los historiadores como una resistencia del derecho local frente al territorial que patrocinaba la monarquía. Más bien se nos presentan como un complemento, es decir, una necesidad propia de toda comunidad política ordenada de revitalizar la vigencia del contenido del viejo derecho local adaptando, el mismo, a las nuevas circunstancias sociales, económicas y políticas de unas ciudades y villas en permanente evolución. Es en este sentido las ordenanzas pueden presentar, en muchos casos, una provisión o reproducción de un mandato regio sobre los asuntos mismos que conciernen a la vida comunal, encontrando así una coincidencia entre derecho territorial y derecho municipal que es el plano de la idealización propio del “*buen gobierno*”. Desde este punto de vista, tal vez sería necesario hablar sin más de “derecho territorial” castellano como un gran complejo articulado y heterónimo que puede tomar distintas formas jurisdiccionales precisas, todas ellas establecidas por gradaciones: derecho regio, derecho señorial y derecho municipal siendo todas ellas variantes articuladas de ese gran complejo.

Si tomamos, por ejemplo, el Libro de las Ordenanzas de la Villa marítima de Castro Urdiales<sup>9</sup> ubicada en el antiguo corregimiento de las Cuatro Villas de la Mar de Castilla (actual Cantabria) se nos aparece -en su morfología interna- la complementariedad existente entre el derecho municipal con las otras fuentes de derecho: autos o capítulos de buen gobierno, disposiciones dictadas por el corregidor, su teniente o el alcalde mayor o juez de residencia que a diferencia de las ordenanzas del concejo son disposiciones que aparecen elaboradas unilateralmente por las autoridades y justicias, y cuya fuerza normativa alcanza a los vecinos y habitantes de la jurisdicción propia de villa.<sup>10</sup>

---

8 La capacidad sancionatoria se establece a través de penas, que según las diversos colectivos urbanos pueden ser monetarias o en especie, o también condenatorias a penas de privación de libertad, a las que se pueden agregar el destierro –es decir, la expulsión de la propia comunidad- así como penas corporales o de escarnio público.

9 BARÓ PAZOS, J..., GALVÁN RIVERO, C., *Libro de la Ordenanzas de la Villa de Castro Urdiales (1519-1572)*, ed. Excmo. Ayuntamiento de Castro Urdiales y Universidad de Cantabria, año 2006.

10 Los barrios de la jurisdicción antiguo regimental de la villa de Castro Urdiales fueron: Allendelagua, Brazomar, Campijo, Portugal y Urdiales. Los lugares que alcanzaba la jurisdicción propia de la Villa eran Cerdigo, Islares y Santullán, por otro lado ejercía jurisdicción sobre la Junta de Sámano que se encontraba integrada por los concejos aldeanos de Agüera, Mioño, Otón, Lusa, Otañes y Sámano. Véase el trabajo de RODRIGUEZ FERNÁNDEZ, A., *Alcaldes y Regidores. Administración territorial y gobierno municipal en Cantabria durante la Edad Moderna*, ed. Institución Cultural de Cantabria, Ediciones de Librería Estudio, Santander, Cantabria, año 1986, pp. 181.

Sin embargo, los puntos en que estos *autos de buen gobierno* componían su acción, desde el punto de vista de su imposición por parte de las justicias reales, tienen como objetivo preciso y delimitado, diríamos en el caso que estamos estudiando de la Villa de Castro Urdiales, dos vertientes muy puntuales de intervención: por un lado, aquellas tendientes a la pacificación en las disputas entre los linajes, y por el otro, aquellas que tienden a “corregir” abusos permanentes por gastos excesivos por parte de las autoridades concejiles.

Es decir, tienen una función puntual que es actuar como correctivas cuando el plano de negociación, al interior propio de la comunidad política urbana, se encuentra superado y, por ende, ponen en peligro el “*buen gobierno*” y la armonía al interior de la villa. Esta necesidad era –en las sociedades urbanas Bajo Medievales y alto Modernas- diríamos permanente, la conflictividad es uno de los rasgos distintivo al interior de estos cuerpos políticos urbanos. Dicha conflictividad podía tener varios ejes de desarrollo –que muchas veces se encontraban superpuestos- entre el Concejo y los propios vecinos organizados en distintos bandos linajes<sup>11</sup>; o bien entre el propio regimiento y los intereses de los pescadores representados por la poderosa Cofradía de San Andrés<sup>12</sup> –teniendo en cuenta el perfil comercial y pesquero que caracteriza esta villa-<sup>13</sup> o bien entre diversos posicionamientos geográficamente distribuidos: entre la media Villa de arriba y la media Villa de abajo. Prueba de ello son los autos del buen gobierno de la villa dictados por el propio corregidor Bernaldino de Ledesma en el año de 1527 –siguiendo las *Instrucciones dadas a los corregidores por los Reyes Católicos*<sup>14</sup>- frente al conflicto desatados entre los linajes y bandos de la media villa de arriba contra la media villa de abajo, defensores de la propuesta de construcción del edificio del concejo y de la cárcel. La medida terminará siendo saldada por una ejecutoria real del día 17 de diciembre de 1527 que confirmaba la concordia en la disputa entre las partes que fuera motorizada por el propio corregidor.

---

11 Véase los trabajos de PEREZ BUSTAMANTE, Rogelio, *Historia de la Villa de Castro Urdiales*, ed. Resma, Santander, año 1980. Más modernamente DIAZ HERRERA, Carmen, “Ámbitos de dominio y ámbitos de dependencia. La Villa y su entorno rural en la edad Media” en FORTEA PÉREZ, José Ignacio, (Edit), *Castro Urdiales y las cuatro villa de la costa de la mar en la Historia*, ed. Universidad de Cantabria, año 2002. Para la visión de un contemporáneo y participe de esta lucha de bandos en la villa véase LOPE GARCÍA DE SALAZAR, *Las bienandanzas y fortunas*, código del siglo XV reimpresso en Bilbao, año 1967, con prólogo, introducción y notas de Ángel Rodríguez Herrero.

12 Véase el trabajo de Véase OJEDA SAN MIGUEL, Ramón, *Motines y alborotos en la marinería de Castro Urdiales al acabar el siglo XVIII*, Castro Urdiales, año 2006, versión electrónica.

13 Para una pormenorizada reseña de la conflictividad reinante en la villa de Castro Urdiales véase el trabajo de MARURI, Ramón, “Gobierno y administración e la Cantabria del Antiguo Régimen. El ejemplo de Castro Urdiales” en *Castro Urdiales y las cuatro villa de la costa de la mar en la Historia*, ed. Universidad de Cantabria, Op., cit.

14 Véase el trabajo de GONZÁLEZ ALONSO, Benjamín, *El corregidor castellano (1348-1808)*, Ed. Estudios de historia de la Administración, Instituto de Estudios Administrativos, Madrid, año 1970. <<Otro si se informe si hay casa de concejo y cárcel, cual convenga, e prisiones; e sino las hubiere, den orden como se haga>> Cit., pp, 303.

En estos casos el corregidor actuaba como oficial real, intervenía en los acuerdos entre las partes y entre las familias cabezas de los linajes de la villa. Al mismo tiempo, como parte del gobierno mismo de la villa –en tanto encabezaba el cabildo de la ciudad, pero sin voto- existían mecanismos de legitimación de estos arreglos entre las partes que involucraban a todo el edificio jurídico-político de la monarquía, llegando como pleitos -así como las soluciones de compromiso adoptadas- pasaban por la propia Chancillería Real y eran ratificados por el propio rey:

*“Don Carlos, por gracia de Dios rey de romanos, e enperador semper augusto... por la mysama gracia, rey de Castilla, de Leon, de Aragón, de las dos Secilias... (etc.) el pleito se trabto en la nuestra Corte e Chancilleria ante el presidente e oydores de nuestra Audiencia, que reside en la noble villa de Valladolid, el qual ante ellos vino en grado de apelación de ante Bernaldino de Ledesma, nuestro corregidor en las dichas quatro billas de la costa de la mar, y hera entre el concejo, justicia, e regidores, e fieles, escuderos, e omnes buenos de la villa de Castro de Urdiales e su procurador en su nombre de la una parte, e Juan de Marroquin de Mioño, e Lope d’Espalça, regidors del concejo de la dicha villa de Castro, e Pedro de la Torre, fiel de dicho concejo, vecinos de la dicha villa e su procurador en su nombre de la otra”*<sup>15</sup>

Como vemos, se encuentran allí todas las partes actuantes, los representantes de la villa de arriba y la de abajo (es decir la división al interior del regimiento) el propio corregidor (como oficial real) y las instancias superiores de la justicia del rey: la Chancillería real. En este sentido el sistema funciona como una especie de contrapeso que permite superar la conflictividad de las partes al interior de la propia comunidad urbana, permitiendo así una “salida” regulada que cristaliza consensos previos y acuerdos llevados adelante por el corregidor. Es ello parte del “buen gobierno de la villa”. Es claro también que este uso de la justicia estaba, de una u otra forma extendido como práctica social al interior de las sociedades antiguo regimentales, observarlo desde este sentido nos permite alumbrar el problema desde otras perspectivas, como cuando analizamos, por analogía, la utilización de la justicia por parte de los usuarios de la misma, es decir, del papel de la justicia en la vida cotidiana. Es del todo claro que el concepto propio de control social no puede ser entendido solamente como control practicado de arriba hacia abajo<sup>16</sup> ya que hay una

---

15 BARÓ PAZOS, J..., GALVÁN RIVERO, C., *Libro de la Ordenanzas de la Villa de Castro Urdiales (1519-1572)*, ed. Excmo. Ayuntamiento de Castro Urdiales y Universidad de Catabria, Fol. 34r y 34v., pp. 134-135. El traslado completo de la Carta ejecutoria se encuentra desarrollado entre los folios 34r al 57r. Pp. 134-166.

16 Para analizar el problema del uso de la justicia como forma control social y los alcances de estos problemas en Castilla ver los trabajos de DINGES, Martin, “El uso de la justicia como forma de control social en la Edad Moderna” y MANTECÓN MOVELLAN, Tomás, “El mal uso de la justicia en la Castilla del

“utilización” por parte de la sociedad que empleaban otras agencias de control social como la casa, la vecindad, las corporaciones, las cofradías, etc., y recurría a la justicia cuando consideraba que estas formas de control se encontraban inexorablemente agotadas. Es cierto también que los jueces mismos incitaban a la no utilización de los tribunales, especialmente cuando los querellantes eran pobres. Así las forma de control social se complementaban, siendo la utilización de los tribunales sólo un momento, entre otros, de la resolución de los conflictos. Sin embargo, ello no quiere significar que podamos equiparar uno y otro plano de conflictos, entre aquellos generados por las comunidades políticas urbanas (con capacidad de movilización de recursos para afrontar largos pleitos) y el de los vecinos y habitantes de una villa para resolver sus problemas “*particulares*”. Queremos significar, simplemente que, en la búsqueda de acuerdos sostenidos y la legitimación de los mismos había una visión instrumentalizada de las esferas judiciales y del derecho, que en la práctica servían para legitimar acuerdos, y que ello era una práctica extendida en estas sociedades.

Ahora bien, había otros momentos en los cuales la participación de arreglos por parte de la Corona eran significativamente importantes, aquellos que generaban contradicciones entre el regimiento y el común, sobre todo por los “*abusos*” cometidos al interior del cuerpo político de la ciudad y que pudieran degenerar en una alteración del orden público de la villa. Era claro que estas formas de actuación se reflejaban, contrariamente a la anterior -que habíamos visto, se basaban en la imposibilidad de acuerdos al interior del regimiento- estas tendían a limitar aquellos acuerdos “*fuertes*” que poseían los linajes patricios de la villa que eran considerados abusivos frente a la comunidad urbana en su conjunto. También ello definía el “*buen gobierno de la villa*”, un ejemplo de esta situación en la villa de Castro Urdiales la tenemos en la visita de inspección de cuentas realizada por el corregidor Diego de Soto el año de 1558. Éste determinó la elaboración de otro auto de buen gobierno “*para la buena gobernación y menos gastos de esta villa...*”<sup>17</sup> El mismo entendía sobre la necesidad de bajar los gastos excesivos de los cuales disfrutaban los miembros del concejo en la práctica de las visitas al territorio pertenecientes a la jurisdicción de la villa de Castro Urdiales. La periodicidad de las mismas y “*los grandes gastos en comida y bebida...*” que disfrutaban los comisionados a estas misiones establecían en sí un abuso permanente para las arcas públicas. Es por ello que el corregidor determina en el auto aclaratorio la forma que

---

siglo XVII” en FORTEA, J., I., GELABERT, J., E., MATECÓN MOVELLAN, T., A., *Furor et rabies. Violencia, conflicto y marginación en la Edad Moderna*, ed. Universidad de Cantabria, año 2002.

17 BARÓ PAZOS, J..., GALVÁN RIVERO, C., *Libro de la Ordenanzas de la Villa de Castro Urdiales (1519-1572)*, ed. Excmo. Ayuntamiento de Castro Urdiales y Universidad de Catabria, fol. 96r, pp 294.

adoptarán, de aquí en más, estas visitas:

*“Que la dicha visita de aquí adelante se haga en los meses de junio o julio de cada año y en ella se gaste tres mil y quinientos maravedies y no más... porque la visita general de términos y amojonamientos no es muy necesaria para la hacer a menudo y en ella se gastan cantidad de dineros de la villa, que esta dicha visita se haga de seis en seis años y no más”*<sup>18</sup>

Es claro que en este caso el auto de buen gobierno y la intervención del corregidor tiene que ver más con limitaciones propias al uso abusivo por parte del regimiento de sus atribuciones que podían generar un malestar social más amplio en el conjunto del núcleo urbano y, en este sentido, también puede entenderse otro de los ejes de complementariedad que comportaba la dupla corregidor-regimiento en el manejo de las ciudades en la Corona de Castilla.

Partimos pues de una idea de intervención en complementariedad tendida en un arco variable que van desde arbitrajes que tienen como fin la solución de conflictos al interior de la elite de poder local a aquellas que, más disciplinantes, tienen que ver con correcciones a abusos por parte de acuerdos fuertes de estas elites en el control de los resortes del gobierno de las ciudades. Es claro que ambas forman parte de realidades prácticas en que se veían involucradas las partes actuantes en el gobierno de las entidades urbanas castellanas. Es imposible hacer una tipología de ellas dada la variabilidad propia de cada situación urbana particular, tampoco es posible generalizarlas a partir de un caso concreto como las ordenanzas y autos de buen gobierno que hemos analizado. Pero sí es posible marcar ejes de trabajo con los cuales trabajar, primeramente, que analizar el gobierno urbano a partir de la evolución del regimiento es simplemente ver una parte del problema, en cuanto *“el buen gobierno de la villa”*<sup>19</sup> es tanto doctrinalmente como en la práctica la unión corregimiento-regimiento. Que las actuaciones del primero de los términos no son aleatorias, ni simplemente acciones disciplinantes impuestas como agentes de la Corona en una visión confrontativa entre Monarquía-ciudad con la consecuente pérdida de la auto-determinación por parte de esta última frente a un aparato de estado Monárquico que tiende a intervenir, cada vez con más éxito, en ámbito urbano, sino más bien un lento proceso de acuerdos y acoplamientos, en que el corregidor tiende a ser una figura clave del proceso. Al

---

18 Ibidem, ant.

19 El rasgo pre-formante de lo jurídico, más allá del elemento coercitivo del mismo es visto en los trabajo de HESPAÑA, Manuel Antonio, *A nobreza nos tratados jurídicos dos séculos XVI a XVIII*, versión electrónica, pp 3: *“dos textos jurídicos potencia enormemente a sua disseminabilidade social. Por um lado, os textos jurídicos traduzem, de forma compactada, aforística, compreensões (teológicas, filosóficas, éticas) muito elaboradas sobre a sociedade. Por outro, fornecem normas e esquemas classificativos claros e nítidos. Finalmente, são actuados (performed) com um forte envolvimento cerimonial e litúrgico que aumenta o seu impacto “educador”.*

mismo tiempo, creo que es necesario marcar que lo dicho tiene una localización temporal determinada, generada a partir del fortalecimiento mismo de la Corona que es otro de los elementos a tener en consideración, ya que el siglo XVI conforma una bisagra en la política de la Monarquía frente a los núcleos urbanos. Los cambios operados sobre la figura de los corregidores deben ser vistos a la luz de las transformaciones operadas a nivel de las condiciones y posibilidades de consolidación del poder de la monarquía siendo, por ello, diferentes en el reinado de los Reyes Católicos a los del momento de acceso al poder de Carlos I y la llegada al trono de Felipe II. Cada uno de estos momentos altera el equilibrio de esta relación ciudad-Monarquía y es necesario tenerlos en consideración para todo análisis del “*buen gobierno de las villas*” en la corona de Castilla<sup>20</sup>.

---

20 “*Isabel y Fernando no trataron de establecer una monarquía absoluta en Castilla y Aragón, pues tal concepto no se introdujo en España hasta el inicio de la monarquía borbónica, en el siglo XVIII. Su ideal político, según el lenguaje empleado en sus documentos, era la <<monarquía preeminente>>, superior en autoridad a todas las demás instituciones, pero respetuosa de las leyes del reino y de los derechos de los súbditos*” Esta ecuación política irá cambiando a lo largo de los posteriores reinados. PAYNE, Stanley, G., *La España Imperial. Desde los Reyes Católicos has el fin de la Casa de Austria*, ed. Globus, año 1994, pp. 13.

## **Análisis de fuentes documentales en el estudio de una tecnología por descubrir. Cuenca baja del Riachuelo, La Boca**

Albertotti, Eleonora Grisel

### **Introducción**

El presente trabajo forma parte de la investigación llevada a cabo para optar al título de Licenciatura en Antropología de la Universidad de Buenos Aires en el área de Arqueología. La cuenca baja del Riachuelo, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, constituye una importante fuente de recursos relacionados con la explotación ribereña, muchos de los cuales han sido utilizados desde tiempos prehispánicos por los grupos humanos que ocuparon la cuenca (Conlazo *et.al.* 2006). A mitad del siglo XIX, la abundancia de esta planicie dio lugar al nacimiento de un proceso de industrialización que convertiría a la cuenca en un importante polo de desarrollo. La explotación del puerto significó un foco de atracción tanto de emprendimientos industriales privados como de mano de obra, en su gran mayoría de origen extranjero, determinando el consecuente crecimiento de asentamientos de carácter comercial, industrial y doméstico. A las escasas ocupaciones de principios de siglo XIX le siguieron las grandes industrias, barracas y fábricas y, el desarrollo de diversos comercios conexos relacionados con las necesidades de la gran cantidad de inmigrantes que iban asentándose.

En la cuenca baja del Riachuelo, las actividades desarrolladas estuvieron principalmente relacionadas con la navegación, hasta el decaimiento del puerto hacia 1898, frente a la construcción de Puerto Madero y la creciente construcción de buques con hierro (González Climent 1973); ello dio paso a un proceso de empobrecimiento del sector. Este desarrollo tiene su expresión máxima en la producción naval. La modalidad para implementarla fue la

construcción de astilleros y talleres navales, dentro de los espacios laborales (Silvestri 2003) típicos y complementarios del sistema portuario de Buenos Aires. Estos espacios laborales estaban ubicados en una parte específica de la cuenca baja del Riachuelo, no muy lejos del estuario y en forma próxima al agua, en lo que se conoce como la ribera; es decir, la costa del río o albardón costero donde los grupos humanos desarrollan sus actividades, donde la ciudad se desarrolla (Fedele 1999). La existencia de los mismos implicó el manejo conductual previo de un conjunto de conocimientos. Algunos de estos, están relacionados con la industria artesanal de la producción y reparación de naves –i.e. organización de la producción, conocimiento tecnológico, organización de las actividades y del espacio, lugar específico de ocupación, edificación necesaria, tecnología naval. Consideramos a este conjunto de saberes, la herramienta conductual con la cual se desarrolló una forma de instalación espacial laboral por parte de los inmigrantes europeos.

Frente a esta realidad nuestra propuesta de trabajo se centra en plantear por un lado, a los paisajes arqueológicos ribereños como testimonio de la ocupación utilitaria del espacio; esto es, los suelos y las estructuras de depósitos arqueológicos fueron sujetos de conductas humanas organizadas en cadenas productivas que consolidaron espacios particulares, entre los cuales se cuentan los antiguos astilleros de La Boca, y brindaron continuidad al uso del espacio. Y, por otro lado, como segunda hipótesis, la continuidad de las técnicas de producción de embarcaciones tanto en tiempo como en espacio; ello, como una forma de consolidarse laboralmente en un espacio y generar una estabilidad con regularidades para el comportamiento humano en el sentido planteado.

De esta manera, nuestro objetivo es el estudio y caracterización del espacio laboral ribereño, tomando a los astilleros y talleres navales como espacios técnicamente consolidados, ubicados en un sector de alto impacto comercial e industrial de Buenos Aires. En segundo lugar, indagar en la manera de aplicación de los conocimientos tecnológicos a ámbitos ribereños, estableciendo de qué manera la instalación de astilleros y talleres navales dieron forma al paisaje urbano portuario-ribereno, en torno al cual se implementan, consolidan y mantienen actividades laborales de carácter artesanal.

## **Marco teórico, métodos y metodología**

### **Rango Medio en el Riachuelo**

El uso del espacio urbano es una característica habitual y constante en el desarrollo de las actividades diarias de los individuos que viven en una ciudad. Para realizar cualquier tipo de tarea los mismos necesitan apropiarse

de un lugar determinado al cual le imprimen cierta estructura propia. Cuando realizamos alguna actividad laboral, ya sea en una fábrica o en nuestra casa, el lugar por ocupar va a tener cierta delimitación, e instrumentos con los cuales llevar a cabo tal actividad. El tamaño de la estructura destinada como lugar de trabajo está relacionado con la actividad, tecnología y cantidad de gente. Este conjunto de procedimientos organizativos, que conllevan una toma de decisión, se entienden como la consolidación laboral de un lugar puntual del paisaje urbano. De tal manera, queda expresado que la misma es natural en el individuo como lo es alimentarse o protegerse de las condiciones medioambientales.

Dentro del paisaje urbano existen ciertas delimitaciones -i.e. diagramación municipal de cuadras y calles, casas, estructuras industriales o comerciales, estructuras naturales- que restringen y condicionan las posibilidades de consolidación laboral del individuo; por otro lado, las condiciones socio-económicas y la actividad por llevar a cabo también influyen a la hora de tomar decisión alguna. Todo ello genera una estructuración particular que luego se expresará en la cartografía, fotografías, iconografías, imaginario colectivo y registro arqueológico.

El surgimiento de las grandes urbes generó la aparición de determinados oficios, los cuales están íntimamente relacionados con las necesidades que se crean en cada centro urbano. La inmigración europea del siglo XIX en la cuenca baja del Riachuelo, estableció un nuevo conjunto de condiciones en las que el paisaje urbano y el espacio urbano portuario-ribereno significaron un ámbito de opción para el desarrollo e instalación de una gran cantidad de actividades humanas, y se conjugaron con la capacidad técnica de cada persona, en relación al conocimiento previo. Binford (1983) y O'Connell (1995) sugieren que la teoría de Rango Medio es un marco apropiado para explicar las relaciones entre las conductas humanas y sus consecuencias materiales, por ello en este trabajo la mencionada teoría enmarca nuestro análisis.

Desde el punto de vista de esta teoría, el comportamiento humano se inscribe dentro de un sistema cultural tendiente a la estabilidad, caracterizado por un alto grado de regularidad. Por lo tanto, se plantean esas regularidades como útiles a la hora de inferir aspectos de las culturas que no son directamente observables en el registro arqueológico. El sistema productivo, desarrollado por el comercio fluvial en la cuenca baja del Riachuelo, asentó las bases para la generación y perduración de un sistema cultural particular. Las actividades desplegadas por los habitantes en el espacio urbano portuario ribereño resultaron ser exitosas y eficaces a la hora de llevar adelante una industria, comercio, u otro emprendimiento, por más de un siglo, como lo fue las relacionadas con la navegación. De este proceso es que quedan las regularidades que nos proponemos determinar.

De acuerdo con el problema planteado enfocamos nuestro trabajo en el estudio de producción de embarcaciones de madera en la zona de Vuelta de Rocha, en lo que hoy es el barrio de La Boca, específicamente la avenida Don Pedro de Mendoza con numeración 1987 y 1993. La vía analítica para contrastar el planteo del trabajo tiene tres ejes teórico – metodológicos: -el análisis de las fuentes históricas y orales; -el estudio etnoarqueológico; y, -la investigación arqueológica. En esta oportunidad serán desarrollados los resultados del análisis de fuentes documentales que aportaron al conocimiento sobre el funcionamiento de una organización productiva desarrollada en La Boca del Riachuelo en el pasado. Para esto, ha sido necesario consultar los fondos documentales acopiados por el Archivo General de la Nación, la Academia Nacional de Historia, el Archivo Histórico del Instituto Histórico de La Ciudad, la Biblioteca del Congreso, el archivo del Dpto. de Estudios Navales de la Armada Argentina y, la Biblioteca “Esteban Echeverría” de la Legislatura Porteña.

#### 1º Eje: Las fuentes históricas

El manejo de fuentes escritas (Orser 2000) brinda información adicional del problema arqueológico. De su integración, el investigador logra proponer interpretaciones relevantes y potencialmente significativas en cuanto a las historias de los habitantes del lugar y sus características particulares, así como los usos y costumbres y su manera de delimitar un espacio: ello permite inferir diferentes características poblacionales en cuanto a su ocupación laboral, sexo, edad, nacionalidad, vestimenta, entre otros, así como la forma que adquirió su permanencia en el lugar (domicilio particular o laboral). El universo de fuentes analizadas, referentes al área de estudio y a la industria naval, está constituido por: documentos escritos (relatos de viajeros, cronistas, constancias del Cabildo, guías de la industria y empresa, censos, entre otros); documentos cartográficos (planos, mapas); documentos iconográficos (pinturas, litografías, grabados); y, documentos fotográficos.

Las fuentes fueron interrogadas teniendo en cuenta los siguiente objetivos: 1) determinar la dinámica del proceso de conformación urbano-portuario para la zona de la ribera del Riachuelo(para ello: establecer las características ambientales del Riachuelo y su área de influencia, así como su importancia en el desarrollo de la ciudad-puerto y en la instalación de astilleros; identificar la instalación urbana y su proceso de consolidación espacial; caracterizar el conjunto poblacional; y, puntualizar en la relación puerto-actividades laborales); y, 2) evidenciar el proceso de modificación espacial a partir de la instalación de industrias marítimas.

Los documentos escritos, tanto primarios como secundarios, fueron analizados discutiendo los datos y conceptos que comprenden y mediante el uso de su propia heurística, al momento de determinar el contexto y desarrollo histórico del área de estudio. Consideramos a las fuentes históricas como fuente de hipótesis y elemento de refuerzo en argumentos arqueológicos (Zarankin 1994). Las fuentes iconográficas argentinas del siglo XIX, tanto de extranjeros como de artistas locales, representan un registro importante de los usos y costumbres de los habitantes de la ciudad y del campo, del paisaje urbano, rural y natural, así como también de los mismos habitantes. Las tareas navales fueron escasamente representadas y, cuando lo eran, no se abundaba en detalles, pese a que era una de las actividades más importantes de la ciudad de Buenos Aires. Esa arquitectura, producción y oficio poco perdura actualmente: solo se conservan algunos edificios de fines del siglo XIX y principios del XX. De allí el valor de estas ilustraciones cotidianas, como obra de arte y como un particular registro de las características de la industria naval en madera del siglo XIX y de los oficios y conocimientos que implicaba, hoy en día casi perdidos en el ámbito estudiado; en algunos casos únicos testimonios para reconstruir el comportamiento que implica la instalación de una industria naval. De esta manera, es posible reconstruir los procesos espaciales desde lo sincrónico a lo diacrónico.

## **La boca del Riachuelo en las fuentes documentales. Resultados de su análisis**

### **Características ambientales y dinámica del Riachuelo**

El valle del Riachuelo se extiende entre las barrancas del parque Lezama -CABA- y la vía de Pedro Lozano -Lanús-, abarcando una superficie de 6 kilómetros de ancho. Pertenece a la región pampeana, (Cagliani 2000) región de baja topografía y anegadiza, delimitada por la barranca del Parque y orillas de la meseta ribereña. Es una terraza de acumulación marina de baja productividad, del estuario del Río de la Plata, y de acumulación eólica (Auge, 2004). El Riachuelo tiene su nacimiento en el interior de la provincia de Buenos Aires donde se erigen los pagos de Cañuelas y de La Matanza.



**Figura 1. 1634. Mapa Jesuítico que representa el cauce Matanza-Riachuelo y la ubicación de “Buenos Aires Ciudad de la Trinidad”**

De cauce angosto, su curso se caracterizó por su sinuosidad, definido por meandros, presentes en la Vuelta de Rocha, la Vuelta de Badaracco y la Vuelta de Berisso. Se encuentra influido por el comportamiento del estuario del Río de la Plata y los vientos, que le provocan periódicas inundaciones cuando ocurre la sudestada (Zabala y Gandía 1936).



**Figura 2. Antonio Sanches, 1641-Koninklijke Bibliothek – Den Haag Estampa 530. Museo Portugués.**

Hacia 1634 el mapa jesuítico (figura 1) identificó la ubicación, su curso y sinuosidad; además, en 1641, los mismos fueron plasmados en un plano portugués (figura 2), en donde se observan, tanto el cauce angosto en comparación con el Paraná y el Uruguay, así como su sinuosidad. Su identificación en mapas tan antiguos señala su importancia como punto de unión y vía de comunicación. Por otro lado, en ambos la Ciudad de la Santísima Trinidad de los Buenos Aires, se encuentra a la entrada de la cuenca baja del Riachuelo, asentada sobre su ribera.

Desde el punto de vista de su dinámica, el Riachuelo tiene poca pendiente hacia la desembocadura, de poca energía y caudal irregular (Frenguelli 1946), lo que explica su dificultad natural para impedir, en épocas de lluvias, el

desborde que produce inundaciones constantes hacia las márgenes e incorpora sedimentaciones tanto en las orillas como hacia el fondo, lo que provoca el taponamiento de la entrada del Riachuelo. Finalmente, las tierras cercanas al Riachuelo -planicie de inundación y ribera- se conformaban con una vegetación abundante, típica de bañados, juncales y totorales (Frenguelli 1941), los que pueden verse hoy en día en lo que es la Reserva Ecológica Costanera Sur.

Estas condiciones ambientales favorecen la utilización de los espacios fluviales para ser habitados (Brown 1997) y transformados tecnológicamente (Weissel 2007); así mismo, las propias riberas fueron utilizadas tecnológicamente por la industria de construcción naval, la cual presenta sus propias características y dinámica.

## **Sociedad y Espacio Urbano**

### **Algunos Protagonistas**

La historia de la ocupación humana del espacio ribereño del Riachuelo tuvo su comienzo con poblaciones de pueblos nómadas, los “*Carandíes*”, *Guaraníes* y los *Quilmes* (Zabala y Gandía 1936). Luego, con la expedición de don Pedro de Mendoza y la fundación de Juan de Garay, comenzó a poblarse por españoles, principalmente (Bucich 1971). Los primeros, navegaron las aguas del Riachuelo mediante la piragua, su medio de transporte habitual; los segundos, intervinieron en este espacio surcando sus costas y aprovechándolas para calafatear, reparar y construir sus naves (Florit 1970). Esta situación se mantuvo por casi 200 años (Sanz Comenarejo 2005) debido a las distintas políticas adoptadas por España.

Hacia el siglo XIX, la situación comienza lentamente a cambiar. Se produce la apertura a la inmigración, enmarcada dentro de un proyecto político que comenzó con la presidencia de Bernardino Rivadavia. En una primera etapa, se observa la presencia mayoritaria de lígures (Devoto 1989), dedicados a tareas marítimas -artesanos y marineros-. Durante la segunda mitad del siglo XIX arribaron genoveses dedicados al tráfico fluvial, industrias navales y sus conexiones (Silvestri 2003). Fue así como, “el ámbito costero en dirección sudeste denota [*ba*] una clara presencia italiana, en su mayoría originaria de la región de Liguria, e importantes núcleos de vascos, gallegos y portugueses, dedicados a las actividades navales” (Massé 2006:14). El Censo General de la Nación (1869) recuperó como habitantes de Buenos Aires 177.787, de los cuales 88.126 son de origen extranjero. El desarrollo mantenido que presentó el comercio marítimo y su puerto en las costas del Riachuelo motivó la confluencia de la ocupación humana. Por ello, fueron mayoritariamente los italianos y españoles, navieros y constructores de barcos (Pillado 1864;

Furlong 1946), los protagonistas del espacio ribereño del Riachuelo durante casi todo el siglo XIX. Ellos integraron las filas de los obreros, patrones y propietarios de los astilleros y talleres navales y quienes se instalaron en la zona ribereña (Devoto 1989), para generar la ampliación paulatina del espacio ocupado. Hacia 1880, el Censo del Consejo Escolar IV (antes Distrito XIII del Consejo General de Educación) relevó que el oficio principal era el de marinero (491), luego estaban los changadores (203) y, con 163 personas, los carpinteros de ribera (Bucich 1971 p: 74). De esta manera se evidencia el proceso de modificación espacial, consecuencia de la instalación humana en su nivel habitacional y ocupacional, que se ve reflejado en la variabilidad y diversidad arqueológica. Así mismo, se vislumbran los protagonistas junto con su orientación laboral.

### **La Cartografía y el proceso de conformación urbano-portuaria**

Lo antes dicho quedó reflejado en la información cartográfica (Taullard 1940); a través de los datos plasmados en los planos se evidencia un proceso de desarrollo urbano y el modo en que se va construyendo la particular relación de La Boca con el Riachuelo. Del análisis de los datos cartográficos podemos observar que hacia 1814 se produce el comienzo del planeamiento territorial, con el trazado de la bifurcación de los caminos -de la ribera o camino nuevo, actual Avenida Almirante Brown, camino viejo, calle Necochea y la calle Larga- (figura 3); paralelamente persistía el paisaje de un bañado poco habitado y edificado (figura 4). Para 1850, la zona comienza a tener un vigor social importante: esto se desprende del análisis del plano de Sordeaux (figura 5). Se observan las calles principales y las casas de los habitantes, y ellas indican la intencionalidad de la gente de permanecer en el ámbito urbano, más allá de que esto sea o no por un espacio de tiempo determinado.

La ocupación del espacio se realizó de manera particular, siguiendo la ribera y el espacio productivo de la misma. Es decir, se produjo un ordenamiento propio de la instalación humana, *“las calles se van abriendo, las manzanas van cubriéndose de encaramares -casuchas, ranchos, viviendas más firmes-”* (Bucich 1971:126). No existían reglamentaciones municipales en cuanto a la construcción y ubicación edilicia (Pillado 1864); los terrenos fueron siendo ocupados paulatinamente por los inmigrantes, dado que estas tierras eran las más baratas o porque estaban desocupadas (Municipalidad 1858:30/31).



**Figura 3. Plano Pedro Cerviño año, 1814. AGN. Figura 4. Plano de J. M. Manso, 1817. AGN.**



**Figura 5. Plano Adolfo Sordeaux ca., 1850.**



**Figura 6. Plano Aymez, 1866.**

En los planos de 1866 de A. Aymez (figura 6) y, de 1882 de Bianchi (figura 7), se observa un ámbito más urbano reflejado en el avance continuo de la población, y de las manzanas en donde construían sus casas y negocios; la construcción del ferrocarril y del tranvía, así como los trayectos bien precisados de las calles y avenidas fueron dando la imagen de una activa habitabilidad y tecnificación del espacio urbano portuario-riberaño.



**Figura 7. Plano Bianchi, 1882.**

En esta urbanización también tuvo participación el Estado, en sus diferentes conformaciones coloniales e independentistas, el que implementó diversas medidas para ir mejorando la habitabilidad. Durante el período colonial no se llevaron a cabo grandes obras de infraestructura. En sus inicios de independencia, el desarrollo estuvo guiado por intereses netamente comerciales, surgidos de la necesidad de una vía hacia el mar. En esta primera etapa los avances a nivel tecnológico fueron bastante escasos y de poca duración, debido a que dependieron de las condiciones propias del curso del Riachuelo y de los materiales con los cuales se contaba. Hacia 1826, Rivadavia decreta la autorización de las obras para un muelle de 40 varas por lado y un camino; se proyectó la posibilidad de un reacondicionamiento del puerto, por iniciativa de Rosas; y, la Municipalidad, en la década del 70, decidió adoquinar las calles (Romay 1964; Bucich 1971).

Hacia 1880, se proyecta la Capital Federal como salida de los productos argentinos y receptora del movimiento de ultramar (Silvestri 2003), respondiendo a las ideas imperantes en la clase dirigente de entonces. Consecuentemente, se desarrolla la infraestructura adecuada para proporcionar un puerto con características internacionales, lo que originó un gran debate del que surgieron varios proyectos: de ellos, los más significativos fueron el de Eduardo Madero y el de Luis Augusto Huergo. El proyecto que triunfó fue el primero, aunque pocos años después se implementó la idea de Huergo debido a que resultó ineficaz el puerto de Madero. En las décadas finales del siglo XIX (1870) se convirtió en el foco del tráfico portuario y llegó a ser el más vital camino fluvial de la metrópolis, con el establecimiento de empresas de gran volumen comercial (Silvestri 2003). Entonces, entre el período de 1820-1885, la población había crecido y los astilleros, los almacenes navales, las barracas y los comercios cubrían sus orillas (Pillado 1864; Guía Kraft 1885).

## Instalaciones públicas y privadas

Una de las primeras actividades que implicó una instalación estructural, fue la que se desarrollaba en las pulperías (Pillado 1864; Zabala y Gandía 1936). Para 1807, la ubicación de estas quedaron plasmadas en la denuncia del comandante Martín Thompson, las cuales estuvieron “*situadas en la ribera de la Boca del Riachuelo*”, específicamente “*dos que [...] están en la de su boca, [y] las demás que hay desde dichos parajes hasta el puente de Gálvez*” (Cabildo de Buenos Aires 1807). Eso denota la existencia de una población estable que encontraba un lugar de sociabilidad, tanto para los inmigrantes como para los criollos que las visitaban. El establecimiento de astilleros y talleres navales fue otra modalidad de ocupación, apropiación y aprovechamiento del espacio. Mayoritariamente fueron construidos y ocupados por individuos que contaban con un conocimiento relacionado con la actividad marítima -carpinteros de ribera, calafateadores, marineros-. Con el tiempo, este proceso produjo también un centro destinado a actividades comerciales y artesanales que giraban en torno de la navegación fluvial (Devoto 1989). Ambas márgenes del río contenían un número importante de edificaciones dedicadas a satisfacer las necesidades que requería el intenso comercio fluvial, los usuarios y los habitantes portuarios. Existían almacenes, depósitos de maderas, fierros y carbón, talleres, barracas, tabernas, mataderos, aserraderos, conventillos, muelles (Pillado 1864).

Específicamente, las instalaciones relacionadas con las actividades marítimas, entendidas estas como aquellas destinadas a la producción de embarcaciones y su acondicionamiento, el amarre, embarque y desembarque de los bienes transportados así como su almacenamiento, las que hacen a su administración y jurisprudencia, fueron aumentando con el transcurso de los años, motivados por el comercio y la inmigración (Tabla 1). Las fuentes registran hacia 1810, en la zona cercana a la cuenca baja del Riachuelo, el Arsenal de Marina de Barracas: un espacio destinado a la construcción y reparación de artillería y otros efectos de los buques de guerra (Rodríguez *et.al.* 1999); contenía oficinas y talleres en los cuales los técnicos –i. e. carpinteros de ribera, cabilladores, herreros, veleros, calafates- elaboraban las piezas para la terminación de las naves. Hacia 1825, con motivo del conflicto con el Brasil, se mandan a construir 12 cañoneras y, en el Arsenal, se completó el armamento y demás efectos necesarios para la navegación, con ocupación para 12 capataces y un centenar de obreros, todos ellos a las órdenes de Manuel Pita, un maestro mayor de ribera (Pillado 1864; Rodríguez *et.al.* 1999). Según E. Pinasco (1968) el Arsenal desaparece posteriormente a Caseros. En el ámbito privado los astilleros y talleres navales fueron la “primera evidencia de una industrialización regional y el barco, junto con todo lo que involucra, el factor

fundamental de su desarrollo” (Bucich 1971:118), productos del creciente contrabando y, posteriormente, del comercio internacional.

### **Vuelta de Rocha. Una vuelta por los planos**

Vuelta de Rocha (VR) fue un lugar estratégico y significativo para el desarrollo del barrio de La Boca (Bucich 1971; Guevara 1988; Pinasco 1968), en tanto que albergó instalaciones de carácter portuario, laboral, doméstico y recreativo (Weissel 2007). En relación directa se presenta su característica de fondeadero y abrigo para las embarcaciones de poco calado (Pillado 1864). Se plantea a VR como un lugar de importancia en cuanto a lo histórico y arqueológico, dado que allí se produjo un proceso de progresiva ocupación y modificación del ámbito ribereño.

Registros de la instalación de industrias relacionadas con tareas de producción de embarcaciones se derivan de la información relevada de guías comerciales (1885, 1887, 1895, 1900) y de la industria (1881, 1894), Censo Nacional (1869) y municipales (1855), y relatos de pobladores (Cunietti-Ferrando 2008a, b). Un ejemplo de estos es el de Agustín Pavía, que señala su instalación en forma de enfiteusis, en terrenos de James Brittain, para la construcción de buques, “de suerte que con el tiempo otros varios se han colocado en el mismo paraje del Riachuelo con igual objeto, y otros distintos negocios” (Cunietti-Ferrando 2008a:7), antes de 1853. Hacia 1845, José y Santiago Badaracco inician las actividades relacionadas con el negocio de la navegación: para provisiones marítimas primero; luego, corralón de maderas, aserradero a vapor, almacén naval y astillero; “la principal actividad fue la construcción de buques y vapores de hierro y madera, contando con la experiencia que les daba su conocimiento en los astilleros genoveses” (Cunietti-Ferrando 2008b:55). Los Badaracco fueron adquiriendo fracciones de lotes en toda la ribera norte del Riachuelo (pertenecientes a la familia Ballester), desde Pedro de Mendoza al 1700 hasta el 2600, de los cuales 2476 metros cuadrados fueron expropiados por el Gobierno Nacional en 1888, para el ensanche del Riachuelo (Cunietti-Ferrando 2008b).



**Figura 8. Eustaquio Giannini, 1806. Archivo IHCBA.**

Los datos cartográficos de VR. registraron un paisaje natural en donde la mano del hombre no ha dejado elementos estructurales visibles en el espacio (figura 8); con el avance de los años comienza un proceso de progresivo desarrollo de las instalaciones antes mencionadas (figuras 9 a 12). Para 1895, la ribera se presenta como un eje de distribución de mercaderías, información y personas, todas ellas insertas en un espacio urbano portuario-ribereno perteneciente a un paisaje urbano de mayores dimensiones y complejidades.



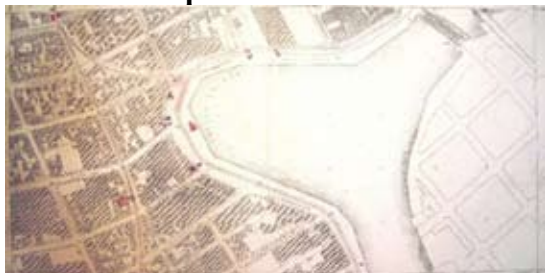
**Figura 9. Año 1867. Departamento Topográfico Carlos Glade Geodesia OP PBA en Bucich, 1971.**



**Figura 10. Plano Garmendia, 1879. Vuelta de Rocha.**



**Figura 11. Plano del Municipio de la Ciudad de Buenos Aires, Oficina de Obras Públicas de la Municipalidad. 1880.**



**Figura 12. Plano catastral de la Ciudad de Buenos Aires, Circunscripción 4 – secciones 6-10. 1940.**

### **Cuenca baja del Riachuelo y su relación con la industria naval**

Los antecedentes de la industria naval en Argentina tuvieron sus inicios con la llegada de las expediciones de Don Pedro de Mendoza, Juan de Garay, Magallanes y Sebastián Caboto (Tanzi 1986). Con la conformación del Virreinato del Río de la Plata se posibilitó un mayor control al comercio marítimo, así como el incremento de naves que llegaban al puerto de Buenos Aires. Esta afluencia quedó reflejada por los viajeros y pintores, que arribaban a la ciudad y plasmaban sus experiencias en distintas imágenes. El análisis de *La Monumenta Iconographica* (del Carril y Aguirre Saravia 1964) nos permitió identificar los problemas heurísticos.



**Figura 13. Aguada de Brambila, 1794. Monumenta Iconographica. Lámina 10.**



**Figura 14. Litografía de Fernyhough, 1807. Monumenta Iconographica. Lámina 56.**



**Figura 15. Litografía de Chappelle, 1823. Monumenta Iconographica. Lámina 141.**

Observamos en las sucesivas reproducciones el incremento en la cantidad de naves que calaban las aguas del puerto. Desde la aguada de Brambila (figura 13), a fines del siglo XVIII, hasta la de Brayer (figura 18), en 1858, es notable la representación del cambio a través de los años y su íntima relación con los sucesos socio-políticos de la ciudad-puerto. Así mismo se advierte la variabilidad tipológica de naves, representada por la cantidad de mástiles, tipo y cantidad de velamen, tamaño y calado de las embarcaciones. También queda evidenciado el avance a nivel tecnológico de la industria naval

junto con la funcionalidad de cada embarcación. La situación antes descrita, implicó la necesidad del mantenimiento de las mismas y el desarrollo de una industria de construcción naval para la zona.



**Figura 16. Acuarela “Vista de Buenos Aires” D’Hastrel, 1839. Monumenta Iconographica Lámina 109.**



**Figura 17. “La Boca”. Litografía de Julio Daufresne, 1844. Monumenta Iconographica Lámina 275.**



**Figura 18. Vista de Buenos Aires. Acuarela, Brayer, 1858. Monumenta Iconographica Lámina 187.**

La litografía de Pellegrini (figura 19) de 1832, “Puerto de los Tachos” (del Carril y Aguirre Saravia 1964), refuerza lo que se viene planteando. En tiempos de Rosas, era denominada de esta forma lo que hoy se conoce como Vuelta de Rocha hasta Vuelta de Berisso (del Carril y Aguirre Saravia 1982). Se ha representado el punto más abrigado de este curso de agua, en donde se llevan a cabo actividades de pesca, navegación, embarque de mercaderías, recreación y trabajos en madera. Este trabajo, sobre listones de madera, está siendo realizado por un hombre en la ribera, en lo que parece ser una pequeña lagunilla; a su derecha se encuentran sus herramientas y, esparcidas en el terreno, cerca de dos barriles, maderas de menor tamaño posiblemente resultado del trabajo sobre los listones. Esta imagen comprende un dato muy importante ya que confirma lo que fuentes escritas, tanto de viajeros como de los propios habitantes, plasmaron como experiencia del paso por estos lugares, cuando mencionan que en su ribera fueron carenadas las obras vivas de los navíos que fondeaban sus aguas (Furlong 1946).



**Figura 19. “Puerto de los Tachos”. Litografía, Pellegrini, 1832. Monumenta Iconographica. Lámina 208.**

Otra fuente corresponde a un dibujo realizado desde el sur de la ciudad de Buenos Aires (figura 20 y 21). En ella, Auguste Borget, además de la ciudad y el paisaje ribereño, representó unos cuantos maderos flotando en lo que parece ser el Riachuelo o el arroyo del Piojo, por la orientación y la distancia a la ciudad. Una vez más, queda evidenciada la utilización de la zona para la instalación de una industria naval y, así mismo, se está en presencia de la forma en que trabajaban la madera y su corte.



**Figura 20. “Vista de Buenos Aires desde el Sur”. Dibujo de Borget 1837. Monumenta Iconographica. Lámina 98.**



**Figura 21. Detalle de maderos flotando cercanos a la ribera del Riachuelo.**

Los datos históricos dan cuenta que, hacia fines del siglo XIX y principios del XX, ya existían verdaderas organizaciones industriales relacionadas con el rubro de la construcción naval. Las fuentes (Pillado 1864; Gandía 1939; Pinasco 1968; González Climent 1973; Memorias de la Capitanía del Puerto, de Arcos 1984; Bucich 1971; Silvestre 2003) mencionan diferentes aspectos relacionados con este tema: ubicación geográfica, cantidad, y nacionalidad de los dueños de los astilleros y talleres navales de la cuenca baja del Riachuelo. Así, se elaboró la presente Tabla 1:

Año	Tipo de industria	Ubicación	Propietario
1590-1852	Arsenal de Barracas Maestranza (Guardia del Riachuelo)	Inmediaciones de Vuelta de Rocha	Cabildo
1825	Astillero	Vuelta de Rocha -ribera norte-	Tomás Amigo
1841	Astillero	Vuelta de Rocha -ribera norte-	Hermanos Craviotto
1845	Almacén naval		Santiago y José Badaracco
1848	Astillero	Pedro de Mendoza al 2600, Vuelta de Badaracco -ribera norte-	José de Badaracco e Hijos

*Argentina de Puertos*

1858		Vuelta de Rocha -ribera norte-	Santiago y José
1861	Astillero	(las fracciones de la familia	Badaracco
1866		Ballester	
	Varadero	Riachuelo	Eduardo Magne
	Varadero	Riachuelo	Pedro Mans.
1863	Taller naval y herrería	frente a la quinta Lezama	Hermanos Schwartz
1863	Establecimiento de construcciones navales y mecánica general.	Vuelta de Rocha -ribera norte-	Fader y Peña
1865	Astillero	La boca del Riachuelo	Guillermo Sherman.
1865	Astillero		Sociedad Progreso Argentino
1866	38 astilleros	Zona del Riachuelo	
1869	52 astilleros y varaderos	zona ribereña del Riachuelo	
1870	Astillero	Vuelta de Rocha -ribera norte-	Constantino Devoto
1879	más de 30 astilleros	de La Boca y Barracas	
1882	Astillero	Ribera sur	José de Badaracco e hijos
1882	Establecimiento naval	La boca del Riachuelo	Lloyd Argentino
1886	Establecimiento naval	La boca del Riachuelo	Juan Berisso
1887	Astillero		Lucich -Alianza-
1890	26 astilleros y varaderos	La boca del Riachuelo	
1894	Varadero	Ribera sur del Riachuelo	José de Badaracco
1898	Sociedad de Navegación		Nicolás Mihanovich

Sin fecha exacta (circa. 1848)	Astilleros y taller naval	Vuelta de Rocha -ribera norte-	Cichero, Lamburschini, Fava, Scala, Costa, Ratto y Baglietto -Tatto, Muncing-Pons
--------------------------------	---------------------------	--------------------------------	---

**Tabla 1. Presencia de Astilleros y Talleres Navales en el Riachuelo.**

Se observa un lento desarrollo de estas industrias hasta mediados del siglo XIX, cuando comienzan a tener una expansión importante con un gran incremento hacia fines del mismo. Su dinámica estaría dada por el control y manejo exclusivo que tenía el Virreinato del Río de la Plata, ejemplo de ello fue la Maestranza que, hacia 1783, no constituía un desarrollo importante en sus funciones como a nivel técnico-estructural; en ella *“solamente se llevan a cabo simples recorridas y carenas ligeras. Hasta entonces estas tareas estaban confinadas a dos ayudantes de construcción”* -Romero Landa, ingeniero naval español en Ferrol de 1773 a 1784- (Juan-García Aguado 1998:306). La imagen fue variando con los gobiernos del período independentista, mediante la apertura a la inmigración y el desarrollo comercial. Finalmente, la conformación del modelo agro-exportador permitió que las embarcaciones, que comercializaban las mercaderías argentinas en el mercado mundial, se volvieran un factor clave para el desarrollo económico y, en consecuencia, para la industria que las producía y mantenía.

### **Características estructurales y espaciales en construcción naval**

Para este tema también fueron tomadas como herramienta de análisis las fuentes iconográficas. La Figura 22, representa la reutilización de la madera de otras naos -varadas en las rocas e inutilizables- para la producción de una carabela (Artiñano y Galdácano 1920:113). Se observa el espacio destinado para llevar a cabo la construcción de la nave y la preparación de las diferentes piezas: se trata de un lugar inmediatamente próximo al curso del agua, sin delimitación estructural entre las actividades -el casco de la nave y la confección de las piezas-; expone tanto la variabilidad del instrumental necesario y la cantidad de personas destinadas para estas tareas, como las características estructurales que se conforman y los espacios de actividad; y, refuerza la presencia de carpinteros y calafateros al interior de toda embarcación y, la técnica de impermeabilización y tratamiento de los listones bajo el agua.



**Figura 22. Construcción de una carabela (Artiñano y Galdácano, 1920).**

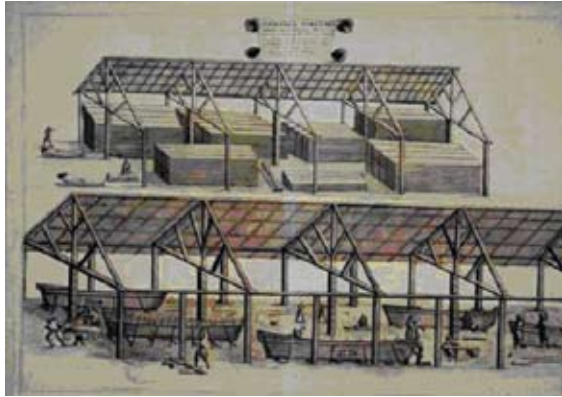


**Figura 23. Astillero español a mediados del siglo XVIII (Artiñano y Galdácano, 1920).**

La segunda imagen (figura 23), representa el trabajo desarrollado en un astillero español, según el grabado al aguafuerte de “Los Tratados de las Ordenanzas de su Majestad para el Gobierno Militar, Político y Económico de su Armada Naval” (Artiñano y Galdácano 1920:209). Se trata de un espacio organizado y delimitado, de mayores dimensiones, de cierta permanencia, con estructuras fijas y cercanas al curso del agua. También, fueron incluidas algunas de las herramientas utilizadas para la construcción naval, así como la cantidad de personal destinado para tal actividad.

La Figura 24, forma parte del Diccionario de Arquitectura Naval Antigua y Moderna, el cual fue confeccionado por el Marqués de la Victoria - Juan José de Navarro de Viana y Búfalo; durante la primera mitad del siglo XVIII (1719-1756). Del análisis de la misma se desprende la forma que adquirirían las construcciones estructurales necesarias: dos estructuras similares, en madera, de techo a dos aguas, sin paredes y de amplias dimensiones; la misma podía ser destinada, tanto para almacenamiento y conservación de materia prima (con una primera intervención), que a su vez respondía a una lógica y ordenamiento propios, como para el corte y unión de las piezas -construcción-, calafateado y carenado, pintado y reposo de la nave; y, se observa el conjunto de herramientas

y la cantidad de individuos destinados a estas tareas.



**Figura 24. Vista de dos tillados o tinglados. Colección Marqués de la Victoria. Lámina 49 (Museo Naval - Madrid).**

Finalmente, la Figura 25 corresponde a una litografía de un viajero, P. Mousse, quien representó la “Vista del Puerto de Santa Fe en Paraná” hacia 1858 (del Carril y Aguirre Saravia 1964). Se plasmaron las actividades cotidianas llevadas a cabo en este puerto -tráfico fluvial, comercio, transporte por carretas, entre otras-. Es preeminente el lugar que ocupó en su dibujo la construcción de ribera, dado que la ubicó en primer plano y con una tonalidad más oscura, lo que refleja la intencionalidad del autor por resaltar la escena por sobre las demás del conjunto. Habla de la importancia de esta actividad laboral para la ciudad-puerto y el comercio fluvial. Además, refleja la ubicación -en la ribera-, la organización laboral -distribución de tareas-, los distintos espacios de actividad -al menos cuatro-, la falta de estructuras que delimiten las distintas actividades -se mencionarán más adelante- y, la cantidad de personas dedicadas al trabajo constructivo.



**Figura 25. Vista del Puerto de Santa Fé en Paraná, Litografía de P. Mousse, 1858 (87). Monumenta Iconographica. Lámina 162.**

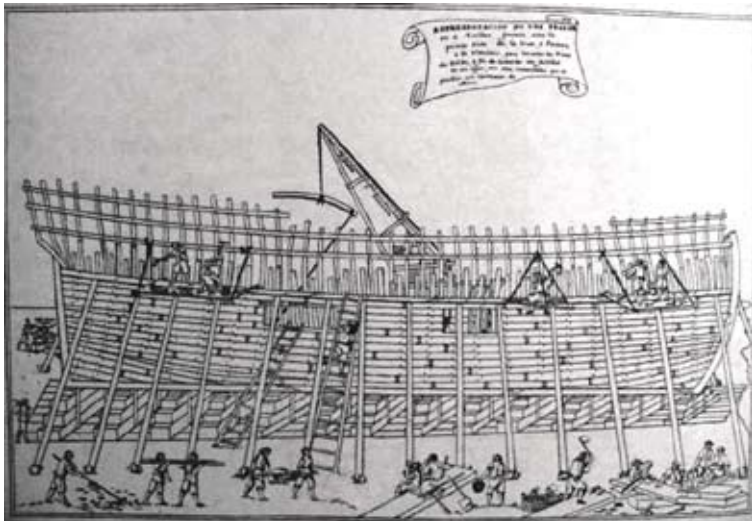
Así como los viajeros representaron en sus pinturas lo que veían de las costumbres y paisajes de los lugares de la Argentina, también lo plasmaron en forma escrita. Del análisis de esas páginas surgen algunos resultados. En cuanto a la infraestructura de los astilleros de los lugares ribereños, a comienzos del siglo XIX, unos viajeros de origen inglés, los hermanos Parish Robertson, describieron a un astillero como un espacio cercano al espejo de agua y desprovisto de edificación alguna. Hacen referencia a “sus dos muellecitos o dársenas -uno de ellos seco- [que] estaban formados por una ensenada del río Paraná y separados por una esclusa toscamente construida” (1920:52). Por otro lado, otro viajero inglés, hacia 1806 nos informaba que “el Riachuelo desagua en el Plata a unas dos millas y tiene un astillero cerca de la boca” (Gillespie, 1986: 37). Nos habla de cantidad y ubicación específica -esa boca en donde el suelo era inundable, irregular y fangoso-, por lo que podríamos comenzar a conformar una primera imagen de la estructuración del espacio de producción naval en la cuenca baja del Riachuelo. Esta imagen seguirá, avanzada la mitad del siglo XIX, para la zona (Bucich 1971; Silvestri 2003).

## **Herramientas y desechos de producción naval**

Las fuentes documentales también aportaron información relativa a las herramientas utilizadas por los carpinteros de ribera y desechos de producción. Escasas fuentes mencionan la presencia de estos en la ribera. De las fuentes primarias escritas se obtuvo la información de reutilización de los desechos botánicos. La gente de la zona recolectaba la madera como combustible para la preparación de alimentos y para la calefacción del ambiente (Alsedo y Herrera [1741] 1946; Castanedo Galán y Palacio Ramos 1998), dado que, “*quando*

*la fabrica sale del astillero, dexa en la playa copiosa porción de leña, en las brozas del destrozo, que aprovecha la vecindad en el consumo de los hornos, y de las cocinas” (de Alsedo y Herrera [1741] 1946:23).*

En la Figura 26 observamos el proceso de labra y unión de una embarcación de madera. Los dos detalles (figura 27 y 28) fueron seleccionados dado el valor documental único que tiene a nivel iconográfico, en donde fueron plasmados los desechos de producción. El primero, representa a dos trabajadores que cortan los listones de madera, de izquierda a derecha, uno con un hacha y el otro con serrucho. Se ven claramente los desechos de producción, la manera del corte y posición de cada carpintero así como el espacio destinado a esta actividad -periferia de la propia embarcación- y, la dispersión de los desechos al momento del corte.



**Figura 26. Representación de una Fragata en el Astillero “con otras curiosidades que se practican en la Construcción de Navíos”. Colección Marqués de la Victoria. Lámina 15 (Museo Naval - Madrid).**

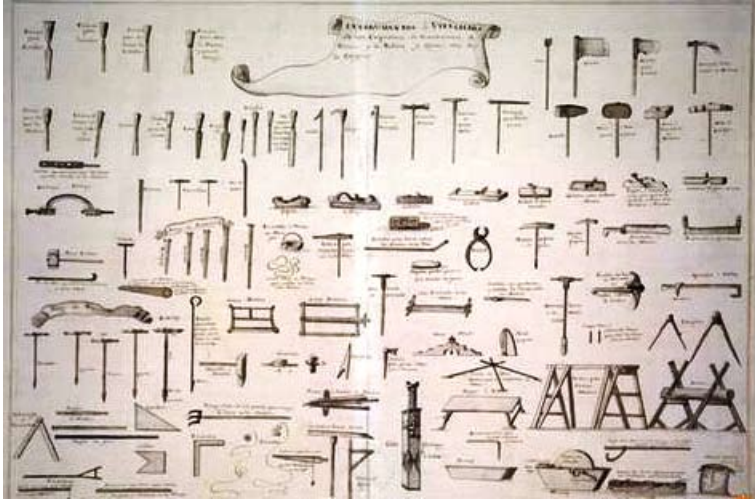




**Figuras 27 y 28. Detalle de corte de madera; desechos del mismo; y, limpieza del lugar.**

El segundo, refleja la actividad de limpieza del espacio de trabajo, utilizando el “Biergo” -especie de rastrillo- y dando cuenta de una de las actividades que se llevaban a cabo en todo astillero. La “limpieza de basura y astillas del buque y la grada u otra zona donde se trabaje” (Juan-García Aguado 1998:311) constituía uno de los puntos de un pliego de condiciones técnicas para contratar por asiento la manufactura de las construcciones, redactado por Romero Landa -ingeniero naval de la Corona- hacia 1783. Se evidencia, también, variabilidad en cuanto al tamaño de los desechos, grandes, medianos, pequeños y muy pequeños.

Referente a las herramientas se ubicaron algunas fuentes. El *Diccionario de Arquitectura Naval Antigua y Moderna* de Juan José Navarro de Viana y Búfalo, primer Marqués de la Victoria, capitán general de la Real Armada (figura 29), indica los instrumentos y utensilios de los carpinteros de construcción de ribera hacia la primera mitad del siglo XVIII. Los mismos aparecen en las figuras 22, 23, 24, y 26 antes mencionadas. Todas estas fuentes confirman la pervivencia en el tiempo de una industria, de un conocimiento tecnológico y de una tecnología naval y devela su permanencia en distintos espacios.



**Figura 29. Instrumentos y utensilios de los carpinteros de construcción de ribera hacia primera mitad del siglo XVIII. 1: azuela de pie, 2: sierra tronzoadora. Colección Marqués de la Victoria -lámina 27 (Museo Naval - Madrid).**

## **Conclusión**

Los resultados del estudio de fuentes históricas indican la aplicación de un conocimiento tecnológico por parte de los habitantes históricos en un espacio determinado del paisaje urbano. Así mismo, el resultado material de este conocimiento es visible arqueológicamente, por lo que, los resultados también indican patrones de conductas humanas organizadas en cadenas productivas que consolidan espacios particulares y generan paisajes arqueológicos ribereños factibles de ser interpretados como testimonios de las mismas. En este sentido, hemos identificado mecanismos de ocupación, apropiación y dinámica de un espacio urbano portuario-ribeño a través de la historia de los astilleros, talleres navales y varaderos de la cuenca baja del Riachuelo (tabla 1). Consecuentemente, se profundizó en la caracterización del conocimiento aplicado en el trabajo de embarcaciones navales de madera.

Observamos el continuo desarrollo de una zona de la ciudad por su importancia comercial y características geográficas. La creciente ocupación del espacio mediante industrias, comercios y fábricas, fue completada con edificaciones domésticas y de servicios. Específicamente, identificamos la importancia del Riachuelo, tanto como fondeadero de naves para el tráfico fluvial, como para el asentamiento y desarrollo de la primera industria artesanal de construcción y calafateo de embarcaciones, y para su posterior desarrollo como polo urbano portuario-ribeño. Identificamos un lugar estratégico del

curso del Riachuelo: Vuelta de Rocha, en donde se distribuían mercaderías, información y personas, todas ellas insertas en un espacio urbano portuario-ribereno perteneciente a un paisaje urbano de mayores complejidades. Este lugar específico está caracterizado por el desarrollo de una gran actividad, que relacionaba tanto instalaciones portuarias, comerciales y habitacionales como transportes marítimos y terrestres, con individuos implicados en el trabajo portuario. También quedó plasmada la importancia del oficio de carpintero de ribera dentro de una embarcación como dentro de un astillero y la profundidad en el tiempo del mismo en todo puerto, implicando la eficacia de las embarcaciones de madera como tecnología de transporte.

Los resultados del estudio histórico del conocimiento tecnológico y de la tecnología naval permitieron registrar el corpus de información y conductas involucradas en un oficio: carpintero de ribera. Se identificaron herramientas, acciones, decisiones, materias primas, desechos, ubicación espacial de distintos elementos, estructuras y usos y permitieron componer una imagen más clara de la tecnificación del espacio urbano portuario-ribereno y del trabajo de los carpinteros de ribera: un trabajo organizado, que involucra: espacios, quit de herramientas, materias primas, personas y acciones determinadas. En este sentido, las fuentes documentales iconográficas fueron de gran relevancia ya permiten una primera aproximación al problema planteado y apoyan los registros de viajeros, cronistas o relevamientos públicos. Pudimos observar el comportamiento de limpieza, las herramientas y, los tamaños de los desechos de producción, como parte integrante de una imagen que transmitieron esos personajes interesados en las costumbres de los habitantes de ciudades portuarias.

En la cuenca baja del Riachuelo existió un importante número de oficios relacionados con el ámbito marítimo, así como, edificaciones destinadas a tal fin, lo que refleja la significación histórica. Los paisajes arqueológicos ribereños, al ser el testimonio de la ocupación utilitaria del espacio por parte de los habitantes del lugar, reflejan la estructura compleja que implica un registro material de un sitio de ocupación de un astillero, taller naval y, o, varadero, en donde los agentes principales de acumulación y modificación del material son los carpinteros de ribera. La investigación permitió abordar cuestiones, hasta ahora no tenidas en cuenta, mediante la indagación de diferentes fuentes de conocimiento disponibles en tiempo y espacio para la observación del registro arqueológico urbano portuario-ribereno, necesarias al momento de pretender una comprensión de conductas pasadas.

## Bibliografía

**Artiñano y Galdácano, G. de.** 1920. La arquitectura naval española (en madera): bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución. Madrid.

**Aspell de Yanzi Ferreira, M.** 1991. Los trabajadores del mar de las Provincias Unidas del Río de La Plata. Realidad social y regulación jurídica 1810-1853. *Revista de Historia del Derecho* 19:9-29. Buenos Aires.

**Auge, M.** 2004. Hidrogeología de la ciudad de Buenos Aires. *Facultad de Ciencias Exactas y Naturales, Dto. de Ciencias Geológicas*. Buenos Aires.

**Binford, L.R.** 1983. In Pursuit of the Past: decoding the Archaeological Record. Thames and Hudson, Nueva York.

**Brown, A.G.** 1997. Alluvial archaeology. Floodplain archaeology and environmental change. Manuals in Archaeology. Cambridge.

**Bucich, A.** 1971. La Boca del Riachuelo en la historia. *Asociación de Amigos del Museo-Escuela de Bellas Artes de La Boca*. Buenos Aires.

**Cagliani, M. A.** 2000. Historia del Riachuelo. *Círculo de Historia*, 57. Buenos Aires.

**Carril, B. del y A. G. Aguirre Saravia.** 1982. Iconografía de Buenos Aires. La ciudad de Garay hasta 1852. Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires.

**Conlazo, D., Lucero, M. M. y Authié, T.** 2006. Los Querandíes. Tras las huellas de su cultura. Desde Sudamérica Galerna, Buenos Aires.

**Cunietti-Ferrando, A. J.** 1999. James Brittain y el parcelamiento de la Boca del Riachuelo. *Historias de la Ciudad. Una revista de Buenos Aires*. Año I, 2:7-25. Buenos Aires.

2008 a. La Boca: de Diego Brittain a la Sociedad Anónima Terrenos de Puerto Madero. *Historias de la Ciudad. Una revista de Buenos Aires*. Año VIII, 47:7-11. Buenos Aires.

2008 b. La botadura del “Calcáreo” en La Boca del Riachuelo. 28 de diciembre de 1879. *Historias de la Ciudad. Una revista de Buenos Aires*. Año VIII, 47:55-57. Buenos Aires.

**Devoto, F. J.** 1989. Los orígenes de un barrio italiano en Buenos Aires a mediados del siglo XIX. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*; 3ª serie, primer trimestre, Buenos Aires.

**Fedele, J.** 1999. La ciudad y el río en Santa Fe (Argentina): las transformaciones materiales del paisaje costero provocadas por el puerto de ultramar. *Scripte Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, N° 45 (4), Universidad de Barcelona. <http://www.ub.edu/geocrit/sn-45-4.htm>, (ingreso: 2019).

**Florit, E. R.** 1970. Historia de los astilleros argentinos. Estado actual

– plan para el futuro. *Universidad Provincial de Mar del Plata*, fasc. N° 3. Buenos Aires.

**Frenguelli, J.** 1941. Rasgos principales de fitogeografía argentina. *Revista Museo La Planta (N.S.), Bot.*, 3:65-181. La Plata.

**Furlong, G.** 1946. Artesanos argentinos durante la dominación hispánica. Editorial Huarpes, Buenos Aires.

**Gandía, E. de.** 1939. Historia de la Boca del Riachuelo. Ateneo Popular de La Boca, Buenos Aires.

**González Climent, A.** 1973. Historia de la industria naval argentina. AFNE S.A., Buenos Aires.

**Guevara, C.** 1988. La Boca. Su historia urbana y su composición étnica. *Anales del instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzo"* N°26:52-62. FADU UBA. Buenos Aires.

**Juan-García Aguado, J. M. de.** 1998. José Romero Fernández de Landa. Un ingeniero de marina en el siglo XVIII. *Monografías n° 59*, Universidade da Coruña. La Coruña.

**Liernur, J. y G. Silvestri.** 1993. El umbral de la metrópolis. Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires (1870-1930). Sudamericana, Buenos Aires.

**Massé, G.** 2006. Inmigrantes y nativos en la Ciudad de Buenos Aires al promediar el siglo XIX. *Población de Buenos Aires*. Año 3, N° 4, octubre. Dirección General de Estadística y Censos, Secretaría de Hacienda y Finanzas del GCBA. Buenos Aires.

**O'Connell, J.** 1995. Ethnoarchaeology needs a general theory of behavior. *Journal of Archaeological Research*, N° 3:205-225.

**Orser, Ch. E.** 2000. Introducción a la Arqueología Histórica. Asociación amigos del Instituto Nacional de Antropología y Ediciones del Timbre. Buenos Aires.

**Pinasco, E. A.** 1968. Biografía del Riachuelo. EUDEBA. Buenos Aires

**Rodríguez, H. y P. Arguindeguy.** 1999. Buques de la Armada Argentina. Sus comandos y operaciones. 1810-1852. *Instituto Brouniano*, Buenos Aires.

**Romay, F.** 1964. Historia de la Policía Federal Argentina. Biblioteca Policial, vol. III. Buenos Aires.

**Sanz Comenarejo, C.** 2005. *Tecnología constructiva de las buques de pasaje de mediados del siglo XIX*. Tesis de Doctorado, Departamento de Arquitectura y Construcción Navales – Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales. España. <http://oa.upm.es/mwg-internal/de5fs23hu73ds/progress?id=v3Ue5KcWXO>.

**Silvestri, G.** 2003. El Color del Río: historia cultural del paisaje del Riachuelo. Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires.

**Tanzi, H. J.** 1986. La navegación colonial en el Río de La Plata. *Historia N° 21*, año VI, pp: 78-114. Buenos Aires.

**Taullard, A.** 1940. Los planos más antiguos de Buenos Aires. Editorial J. Peuser, Buenos Aires.

**Weissel, M.** 2007. *Arqueología de la Boca del Riachuelo. Puerto urbano de Buenos Aires, Argentina*. Tesis Doctoral. Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras. Buenos Aires.

**Zabala, R. y E. de Gandía.** 1936. Historia de la ciudad de Buenos Aires. 1536-1718. *Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires*, Tomo 1, Buenos Aires.

**Zarankin, A.** 1994. Arqueología urbana: Hacia el desarrollo de una nueva especialidad". En: *Arqueología Histórica en América Latina* N° 2:31-40. Editado por S. South. University of South Carolina, Columbia.

### **Fuentes Primarias**

**Alsedo y Herrera, D. de.** 1741[1946]. Compendio histórico de la provincia, partidos, ciudades, astilleros, ríos y puerto de Guayaquil en las costas de la Mar del Sur. Tipografía Clásica Española, Madrid. MDCCXLI.

**Archivo General de la Nación.** Año 1822 a 1838 Arsenal de Marina Barracas Registros de Benito José de Goyena X.4.4.7, X.4.5.2 y X.22.5.7. Planos de Cerviño, Manso y Sordeaux.

Cabildo de Buenos Aires, Archivo. 1807 S IX, C, XXXI, A 2, N° 8, fol. 61.

**Carril, B. del y A. G. Aguirre Saravia.** 1964. Monumenta Iconographica. Paisajes, ciudad, tipos, usos y costumbres de la Argentina. EMECÉ, ejemplar N° 18. Buenos Aires.

**Gillespie, A.** 1986. Buenos Aires y el interior. Colección Biblioteca Argentina de Historia y Política N° 22, Hyspamérica Ediciones Argentina, Buenos Aires. 1818 "*Gleanings and remarks Collected During many Months of Residence at Buenos Ayres and within the Upper Country*". Traducción Carlos Aldao.

**Guía Comercial Kraft de la Ciudad de Buenos Aires.** 1885, 1887, 1895, 1900. AGN.

**Guía del Comercio y la Industria de la Ciudad y Provincia de Buenos Aires Missolz.**

1881. Biblioteca Nacional.

**Guía Descriptiva de los principales establecimientos industriales**

**de la República Argentina. Unión Industrial Argentina.** 1894. Biblioteca Nacional.

**Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires:** Planos de Aymez y Bianchi.

**Memorias de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.** Años 1856/57/58. Buenos Aires.

**Navarro de Viana y Búfalo, Juan J. de.** 1719-1756. Diccionario de Arquitectura Naval Antigua y Moderna (Primer Marqués de la Victoria, capitán general de la Real Armada. [http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/armadaEspañola/ciencia\\_museo/06\\_documentacion--02\\_archivo--01\\_del\\_deposito\\_hidrografico--coleccion-marques-victoria](http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/armadaEspañola/ciencia_museo/06_documentacion--02_archivo--01_del_deposito_hidrografico--coleccion-marques-victoria)

**Parish Robertson, J. y G.** 1920. La Cultura Argentina. La Argentina en la época de la revolución. Cartas sobre el Paraguay: comprendiendo la relación de una residencia de cuatro años en esa república bajo el gobierno de Dictador Francia. Traducción y prólogo de Carlos A. Aldao. Administración General Vaccaro, Buenos Aires. "Letters on Paraguay" 1838, Londres.

**Pillado, A.** 1864. Diccionario de Buenos Aires o Guía de Forasteros. Imprenta del Porvenir, Buenos Aires.

**Primer Censo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.** 1855. Legajo 1041 cédulas censales correspondientes al Juzgado de Paz de Barracas al Norte. Legajo 1042 cédulas censales. AGN

**Primer Censo Nacional.** 1869. Archivo General de la Nación. Sala IX / X. Documentos Históricos. Tomo 1. Legajo 41 cédulas censales Sección XIX. Legajo 42 cédulas censales Sección XX. AGN.



## **La muerte del puerto del Riachuelo. Arqueología de la modernidad.**

Dr. Marcelo N. Weissel<sup>1</sup>

Mgstr. Beatriz Rodríguez Basulto

### **Introducción**

La propuesta, plantea evaluar la semiotización diacrónica de la muerte del puerto del Riachuelo, considerando los usos históricos como patrimonio cultural integral, tanto aquellos referidos al bienestar como a la degradación socio ambiental. La base es explicar la muerte del puerto del Riachuelo. El paso siguiente será el planteo de la recuperación del puerto por la recurrencia de oportunidades de infraestructura y de proximidad agua/ tierra, puerto/ ciudad. En este sentido, el patrimonio cultural que estudia y pone en valor la arqueología, puede activar habilidades e identidades a diferentes escalas, volcadas a la educación y las tradiciones que promueven la preservación, el fortalecimiento y la gobernanza ambiental del puerto basadas en la gestión del conocimiento. Conocimiento entendido en el marco de la sociedad de la información, tal como propone Timothy Darvill (2007) para los sitios patrimoniales de la humanidad, que como el Tango, implican producción y gestión de conocimientos, que den valor a las habilidades y los conocimientos locales.

---

<sup>1</sup>Programa Historia Bajo las Baldosas Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad de Buenos Aires convenio Fundación Félix de Azara “ CEBBAD/DECA Universidad Maimónides. Permiso ICPBA 20103A150-1 “Antropodinamia de la cuenca Matanza “ Riachuelo. Herramientas para la gestión de recursos arqueológicos”, integrado al Proyecto “Rehabilitación ambiental urbana”, IP-PRH - 2009 ANPCyT - UNLZ. [weisselmarcelo@hotmail.com](mailto:weisselmarcelo@hotmail.com)

## Idea central: Muerte del Riachuelo

Partimos del sentido social de la palabra Riachuelo. La mayoría de los argentinos escucharon o leyeron sobre el Riachuelo. Los más chicos, cosificaron la palabra, sin saber qué hacer, pero entendiendo que se trata de contaminación. Así, el Riachuelo es una palabra cercana a la peste. Y en torno a ella se desarrolla una intensa lucha de intereses, como siempre sucedió con las pestes y las curas, se trate de urbanismo, salud pública, cobro de derecho de piso, de muelle o de transporte con un rol central por parte del estado (Ojeda 2011). Lo más grave es que sobre el Riachuelo pesa la maldición para la vida humana. Simboliza la muerte del ambiente y el acortamiento de la vida, las enfermedades congénitas, el sufrimiento, el pesar.

Sin embargo, la sola existencia del canal del Riachuelo también posibilita la existencia de la ciudad. Hoy, si no estuviera, no habría dónde evacuar las aguas servidas. Y aún así, a pesar de la relevancia pública y de haber sido un tema tradicional de la historiografía argentina, recibe poca participación o poca atención por parte de la arqueología. Es que el Riachuelo de Buenos Aires se sitúa en una región arqueológica mayor, sobre la cual sí han discutido muchos arqueólogos y paleontólogos desde el nacimiento de esas ciencias en nuestro país, con Florentino Ameghino y Carlos Rusconi a la cabeza. El Riachuelo se encuentra dentro de lo que podemos denominar como región Arqueológica Pampeano – Platense. Abarca 10.000 años hasta la historia del presente. La región es un gran rompecabezas. Las piezas que lo componen presentan contradicciones de ausencias y presencias, y muchos registros perdidos o desconocidos de diferentes épocas de ocupación humana del paisaje. Conocerlos significa identificar los valores que componen su historia cultural y darles sentido en un colectivo social con planteo científico.

Es que no hace mucho, todo a lo largo del valle, se expandían actividades que sostenían a muchísimas familias, allí donde bajó la luna de Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora y todos los barrios y ciudades al sur. Fueron las ciudades que fueron llamadas las capitales de la industria... y del trabajo. Al decir de Alberto Boselli: *“los shoppings, las autopistas, las villas y la contaminación serán la nueva imagen del Riachuelo”*.

El Riachuelo tiene vocación de cruce de límites y de unión de dos riberas en ilimitados cruces, como historias unidas a caras de una misma moneda. Pero, desde hace algunos años prima la idea de la ausencia de vida, sustentada en la revisión ecológica de su historia y en los indicadores sociales, edilicios, sanitarias. Antonio Brailovsky y Dina Foguelman (1992) hicieron referencia a las muertes del riachuelo. La primera de ellas es la de los saladeros asesinos desde inicios hasta mediados de siglo XIX, la segunda

durante la fase de integración a la división internacional del trabajo hasta la década de 1930, luego vendrá otra muerte con la industria pesada generada por la sustitución de importaciones (1930-1976), llegando a la muerte a causa de la desindustrialización y la globalización. Se ha aseverado la muerte del Riachuelo en el pasado y en el presente alegando evidencias desde las ciencias duras, como la biología, la física, la ecología. Un río muerto es un río eutrofizado (Brailovsky 2010:14). Es decir, un río que ha recibido un exceso de aportes de sustancias químicas que es incapaz de asimilar sin alterar la calidad del agua. Cuando el agua tiene mal olor, significa que la cantidad de oxígeno disuelto en ella ha disminuido por debajo de los niveles que permiten la vida de los organismos animales y vegetales, los que han sido reemplazados por organismos anaerobios. En este caso se trata de la fermentación anaeróbica -capaz de producirse en ausencia de oxígeno- de los barros de fondo, formados por la descomposición de algas y la materia orgánica arrojada como efluente a las aguas.

Desde la arqueología de la modernidad, como construcción semiótica del conocimiento, asumimos una noción que construye el significado “río”, a través de la experiencia de la observación de los mismos, como algo saludable a los seres humanos a partir del reconocimiento en él de la existencia de vida. Cuando esta vida, por el contrario, está compuesta por microorganismos dañinos a la salud humana, la noción de vida se transforma en muerte, claro ejemplo de que lo que asumimos sobre el río no es más que una construcción gnoseológica sobre el mismo obtenida a lo largo de nuestra vida a través de la experiencia de la observación. Desde una Arqueología Postmoderna nos replanteamos estas construcciones y asumimos como tesis la siguiente idea: se trata realmente de la muerte del Riachuelo? o de la muerte de la concepción de salubridad que sobre él teníamos en tiempos remotos? El Riachuelo de aguas limpias, navegable, convertido en puerto, como señal de vida, e infraestructura al servicio del hombre ha cambiado, y ese cambio de concepción fue el efecto directo del uso y el abuso humano durante siglos, pero no se trata de muerte física, sino de transformación, pasamos de un Riachuelo benigno para el hombre a otro dañino, por lo que cambió nuestra concepción sobre él, cuando ahora lo que mueren son nuestros cuerpos humanos y nuestras concepciones anteriores.

A Manera de glosa podemos decir: el Riachuelo nunca murió. Murieron las personas a su lado, las que lo vieron fluir, las generaciones de nativos, originarios, gentilicios etnográficos, españoles, familias patricias, concesionarios de puentes, troperos y cuarteadores de la calle larga de Barracas. Mucha gente que conoció y vivió el Riachuelo con sus usos y necesidades. Los gauchos de los mataderos, ¿sabían algo de paisajes tóxicos? No, las

muerdes del Riachuelo no son tales, sino que son las muertes de las ideas y representaciones sociales, que estuvieron con las personas. Las muertes son semióticas, las muertes del Riachuelo son por tanto culturales y a través del tiempo se presentan como contrarias, llenas de incógnitas y misterios que se esconden detrás de los mitos tradicionales sobre su historia. Hoy podemos reconocer las malas pasadas de la historia, el triunfo de la ciudad sobre el puerto y la desaparición de las grandes industrias empleadores de mano de obra masiva en las dos orillas del Riachuelo. La pequeña moneda del río y el derecho a la vivienda, el trabajo y la recreación; reconocida como eje social y paisaje cultural (Silvestri 2004) han sido derrotados por el triunfo de una moneda más grande, la del consumo urbano y la especulación inmobiliaria cortoplacista. Así, en esas contradicciones podemos reconocer las presencias y ausencias de un río biológicamente saturado y preparado como una mortal bebida cultural por los desagües de todos y de todo.

### **Modernidad del ambiente**

Dada la intensidad de la ocupación moderna, se debe considerar la transformación producida por la ocupación histórica, especialmente la que produjo un modo de asentamiento ribereño, para el cual el Riachuelo fue un eje longitudinal clave. Es así como frente a los restos arqueológicos que se reconocen en la región, se infiere un gran proceso de formación y transformación de las relaciones sociales durante la constitución de la modernidad durante casi 500 años, entre los siglos XVI y XXI.

Modernidad para la arqueología, se basa en la palabra que proviene del latín modo, que quiere decir ahora. Pero, ¿cuándo empieza ese ahora y cuáles son sus manifestaciones materiales? Enrique Dussel (2000), piensa que la modernidad es un fenómeno europeo que se expresa en el pensamiento moderno como ideología que justifica sentirse en el centro del mundo, o eurocentrismo. Es decir, que la constitución de las relaciones sociales en el mundo moderno hace visible cuestiones de inequidad y conflicto. La arqueología del mundo moderno caracteriza su objeto de estudio dentro de una economía única, colonial, internacional y en expansión (Orser 2000). Presta atención a las fuerzas sociales como el colonialismo, el eurocentrismo, la producción industrial en serie, la formación de clases sociales y el racismo. Dado que los arqueólogos trabajan con sitios europeos generados entre los siglos XV y XX, emplean diferentes fuentes de conocimiento y delimitan estudios sobre la materialidad del capitalismo, la creación de roles de género, el uso de teorías racistas, la interacción de indígenas con colonizadores, las condiciones culturales e históricas que dieron forma a nuestro mundo. Dentro

de ese esquema, las nociones de individualismo, segmentación, estandarización y consumo, son claves para analizar las transformaciones sociales. El nuevo orden implicó nuevos patrones de disciplina individual acordes a las formas de pensamiento del capitalismo (Senatore 2007); factores cruciales para la definición del estado de la cuestión en la arqueología histórica latinoamericana (Hernández Mora 2011).

### **Riachuelo construido**

La hipótesis establece que el Riachuelo se construyó a todo nivel ontológico y cognitivo envolviendo las formas de pensar y hacer de cada época y lugar en el marco de la modernidad de las relaciones sociales. En este contexto entendemos el Riachuelo, como territorio o paisaje cultural (Silvestri 2004). Más aún como territorialidad geopolítica (Lavandero y Malpartida 2003), donde la territorialidad es “un proceso de equivalencia efectiva en el intercambio de configuraciones de significado, a partir de la actividad generada, en la actividad de los observadores en los entornos en comunicación”. Territorio se define como efectividad cognitiva, basada en la experiencia subjetiva, que representa una cuestión geopolítica posmoderna. Los estudios tradicionales, enfatizaron aspectos etnocéntricos del término Riachuelo, produciendo generalizaciones eurocéntricas. El territorio es un término que precisa ser trascendido para incorporar la multivocalidad de los pueblos del pasado, de sus herencias y pre existencias. En este sentido, desde la arqueología, toma especial relevancia la noción de la comunicación no verbal, representada en el paisaje y las materialidades culturales, como componentes de las cosmovisiones y situaciones que produjeron la historia de ocupación arqueológica de cada espacio socio cultural.

### **Diagnóstico del Riachuelo**

En la actualidad cuando, un investigador de cualquier disciplina científica se acerca a un sitio multitransformado, pluriestratificado, o tecnificado en exceso por la acción humana, debe tratar de comprenderlo desde la integridad de todos sus componentes para poder explicar o comprender ese dinamismo interno, que no es otra cosa, que una semiotización de las intervenciones humanas ocurridas diacrónicamente. (Elissalde 2010; Rodríguez y Hernández Mora 2009)

Son las ideas las que guían las intervenciones humanas, es precisamente en el extenso, convulso y difícil campo de la psiquis humana donde nace lo que después se objetiviza en una zanja, un pozo, un muro, cambio de un cauce

de río, etc. Este aspecto ha sido tratado en toda la literatura científica tanto por epistemólogos de la Geografía, como Antropólogos y Arqueólogos. El territorio sería en consecuencia un edificio conceptual que reposa sobre dos pilares complementarios, frecuentemente presentados como antagónicos en geografía: el material y el ideal. (Elissalde 2010)

La elección de los espacios de ocupación, ocurre primero en este campo de las ideas y responde a patrones históricos donde son predominantes los rasgos culturales de un grupo, defintorios de los sitios que por determinadas razones son elegidos como ideales para la realización de diferentes tipos de actividades relacionadas con la vida humana. Esta idea es utilizada con frecuencia en Antropología, sobre todo a partir de la década de los 70 del pasado siglo cuando se comenzó a reflexionar sobre Estratigrafía Arqueológica como concepto independiente de la Estratigrafía Natural clásica característica de la Geología. Esta epistemología analiza el papel del hombre, y su acción transformadora en los espacios de ocupación, como el causante de los grandes cambios que se evidencian a niveles regionales, territoriales, en los ambientes naturales.

El conocimiento y aplicación de dicha epistemología arqueológica, coloca en manos de los especialistas en la materia, un procedimiento de análisis eficaz que permite una efectiva comprensión y lectura de la secuencia de ocupación del sitio. Esta lectura es posible interrelacionando capa por capa, hilvanando cada uno de los hechos, y explicando las posibles causas de su formación así como los efectos que se generaron a partir de determinado accionar humano.

La huella material de la intrusión humana, diacrónicamente sobre un espacio o territorio específico, constituye el objeto de estudio de la Arqueología. Estos vestigios materiales en ocasiones se exteriorizan claramente cuando tenemos ante nosotros grandes urbes o barrios pertenecientes a ciudades cosmopolitas, inmensamente transformadas en la contemporaneidad. En estos casos es posible observar, y delimitar, paisajes arqueológicos de diversas índoles que desde nuestra actualidad mantienen una relación dialéctica coherente entre sujeto-pasado-presente; en este caso se encuentra el barrio de Boca del Riachuelo en Buenos Aires. En otros casos, estos paisajes arqueológicos se encuentran codificados y silenciados a nivel del subsuelo, es vital entonces la labor del arqueólogo para tratar de comprender y descifrar las evidencias perdidas del accionar cultural pasado. La identificación de donde termina la acción natural y comienza el accionar humano transformador, en un espacio antrópico, es determinada en la Arqueología a través de la epistemología mencionada, la cual permitió un salto cualitativo, metodológicamente hablando, para la ciencia Arqueológica debido a las amplias posibilidades explicativas que se

abren a partir de su implementación en 1979 por el Antropólogo inglés E: C Harris.

Explicar, no quiere decir sólo describir lo que vemos en la materialidad, cómo ocurrió ese proceso de transformación ambiental, sino comprender, analizar, quién es el hombre que actuó como catalizador de ese cambio, cómo era su modo de vida, qué legado cultural nos dejó, cómo analizó su eco sistema, para qué lo aprovechó, cómo transformó su medio para obtener energía, todas estas respuestas resultarán de la acción integradora de cada una de las partes que observamos y sólo serán posibles a través de la aplicación responsable de las teorías epistemológicas contemporáneas con las cuales constamos dentro de la Geografía, la Antropología, la Arqueología.

El hombre ocupa espacios terrestres, y esta acción de ocupar, va siempre acompañada de una gestión transformadora, que a lo largo del tiempo promueve lo que algunos llaman artificialidad de los espacios.

Los paisajes arqueológicos históricos del Riachuelo son en algunos casos reconocidos legalmente como patrimonio cultural. Los mismos pueden reconocerse en las evidencias urbanas, industriales, socio-culturales, geomorfológicas y ambientales, del puerto y de la ciudad que conforma la Gran Buenos Aires. 300 años de tecnificación del ambiente produjo el paisaje que conocemos, construida sobre restos de preexistencias de ocupación permanente. Así, varios autores destacan el carácter artificial de la costa de la ciudad. La ciudad expandió un ambiente compuesto de fragmentos de ecosistemas terrestres transformados que no pueden ser entendidos a la luz de los procesos ecosistémicos sino en relación a dispositivos y procesos tecnológicos que la cultura humana ha creado para producir materiales y energía (Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable 2004). En este sentido, los procesos históricos de portuarización, urbanización, industrialización, vivienda, desindustrialización y asentamientos como los desarrollados en la cuenca del Riachuelo Matanza, produjeron la tecnificación del ambiente. El estudio de los paisajes arqueológicos permite evaluar la formación de superficies antrópicas, comparando la historia de la ciudad y los estudios sobre cultura material moderna. El registro arqueológico es una vía para discutir las relaciones que caracterizan a los depósitos sedimentarios, reflejan la expansión de la tecnósfera y plantean desafíos para la restauración.

La cuenca natural del Matanza Riachuelo, poco se parece a la cuenca política que integra la historia de muchas personas e instituciones. La cuenca natural se parece más bien a una abstracción que se trata de volcar a los planos o a las ideas sobre restauración ambiental. Sin embargo hay otras ideas que están más a mano: la historia cultural está al alcance de todos, sólo basta preguntar a los parientes para tener fuentes de conocimiento, percepción y semiotización

sobre las particularidades de este espacio. Así se hace fácil vislumbrar que cualquier estrategia que busque fortaleza en la planificación urbana, puede hacer eje en la preservación, conocimiento y uso de los registros del pasado, la recreación, la educación y el ejercicio de derechos públicos culturales. Estamos muy cerca de la historia. De la historia del presente, de la historia contemporánea, de la historia bajo las baldosas y de la historia crítica de los pensamientos, fuente inagotable de producción e imaginación.

Cuando un investigador se acerca a una tecnósfera pluri estratificada de materialidades y de acciones, debe tratar de entenderla, usando la integridad de las acciones previamente compiladas y codificadas. Así, busca comprender la sumatoria de dinanismos que constituye el artificio semiótico de intervenciones humanas diacrónicas de un paisaje cultural.

### **¿Para qué sirve el patrimonio cultural de la modernidad del Riachuelo?**

El patrimonio cultural es un derecho resguardado por la constitución nacional. Pero esta pregunta dirigida al patrimonio cultural, equivale a realizarla a todos los otros derechos no mencionados. Sí, todos aquellos derechos que están por cumplirse, aquellas obligaciones del conjunto que llamamos marco jurídico legal, que componen los deberes del estado, los deberes de las personas en convivencia, los debemos hacer. Así, puestos en tiempo futuro implican lo que aún no está hecho, lo que debemos hacer. Es por esto que la inquietud no es sólo una pregunta teórica, sino que el debate sobre la practicidad implica la apertura de instancias de orientación múltiple, a corto y largo plazo donde, una metodología abierta a la producción de catálogos y glosarios de la materialidad arqueológico histórica de la cuenca, puede servir como técnica de valoración social y de prevención de impactos sobre recursos culturales no renovables.

Aún así, con lenguaje técnico, lo que realmente buscamos es generar demandas sociales, nuevos canales de participación y nuevas formas de intervenir en el saneamiento y en el diseño del ambiente. Así el patrimonio cultural sirve como herramienta educativa ciudadana, multiplicadora de acciones de revalorización de la identidad y de restauración del paisaje cultural del Riachuelo aplicable a contextos urbanos, haciendo cumplir derechos cívicos.

El fundamento teórico de la propuesta se basa en la identificación de la semiotización diacrónica del Riachuelo, considerando los usos históricos como recursos patrimoniales culturales de manera integral, tanto aquellos referidos al bienestar como a la degradación social y ambiental (Weissel et al 2011). La meta es activar habilidades e identidades a diferentes escalas de patrimonio cultural, para promover vías de comunicación entre la educación

y las tradiciones que promueven la preservación, el fortalecimiento y la gobernanza ambiental basadas en la gestión del conocimiento. Así buscamos enfrentar el deterioro de identidad multidimensional con productos técnico lingüísticos pluri - epistémicos.

### **Arqueología del Riachuelo: mitos y evidencias**

Qué es la arqueología. La arqueología es tradicionalmente definida como el estudio de la antigüedad. Una arqueología de la antigüedad del Riachuelo, implica definir qué y cuál es la antigüedad que importa. Para esto es necesario un posicionamiento teórico, y más aún con el título de este trabajo: Todo está en el Riachuelo. Sabemos que la ubicación del todo es imposible. Los trabajos de los últimos 15 años se han centrado en desarrollar una perspectiva empirista, positiva respecto de las hipótesis, de las deducciones y de las teorías en juego. Ha sido una etapa necesaria para brindar un piso de certezas. En este sentido se interpretaron las geoformas del Riachuelo que aún posee un meandro completo (en antiguo puerto Ing. Brian) y varias curvas, denominadas vueltas (Vuelta de Rocha, Vuelta de Badaracco, Vuelta de Berisso). Asimismo se desarrollaron estudios de geoarqueología y procesos de formación de sitios arqueológicos (ver trabajos en Cardillo et al 1999; Weissel 2008). Se observó que la cuenca baja ha sido la más transformada tanto desde un punto de vista de la energía natural como desde el accionar antrópico. Las riberas y las vueltas, fueron consolidadas por medio de la construcción de varias generaciones tecnológicas de muelles e infraestructura intermodal de transporte, producción e historia urbana. En esta parte, desde un punto de vista regional, el Riachuelo es producto de la interacción del estuario del Plata y de la cuenca fluvial, integrando aportes hídricos y sedimentarios a través de los cauces menores. Lo importante de destacar es que las riberas, se formaron por el aporte de sedimentos de las inundaciones por crecidas del estuario, por crecidas del curso del Riachuelo y por aportes de arrastre pluvial de los arroyos menores. Por tanto desde la sedimentología, nos encontramos con rocas producto de ambientes de alta, media y baja energía. Esto es consecuencia del oleaje del estuario, de la velocidad de escurrimiento longitudinal del Riachuelo y del escurrimiento transversal al Riachuelo. Producto de estas interacciones son las geoformas: meandros, arroyos y albardones en las márgenes de los mismos, lagunas y pantanos en cauces abandonados, pajonales y playas en el sector del frente costero. Lo interesante es que a través del tiempo el nivel del mar fue descendiendo y la dinámica descrita fue descendiendo desde la cuenca media hasta la cuenca baja. Asimismo, el mismo sector de la desembocadura

se transformó de manera continua, sus geformas antiguas fueron sepultadas por nuevas, o bien fueron arrasadas por los ambientes de mayor energía. Los estudios arqueológicos (Cardillo et al 1999) incluyeron en sus objetos a los procesos de constitución del paisaje antrópico y la identificación de una variedad de sitios funcionales al eje portuario industrial de Buenos Aires, con análisis de casos particulares como la comparación de un modelo alimentario entre los restos de un astillero y una fonda almacén de siglo XIX (Chichkoyan 2007) y el desarrollo de una perspectiva arqueológica y etnográfica para astilleros y talleres de ribera de siglo XIX (Albertotti 2011).

Un análisis arqueológico sistemático distribucional de los últimos 300 años de ocupación humana indica la presencia de diferentes grupos culturales (Weissel 2008). Hace 300 años ceramistas guaraníes y residentes españoles dejaron rastros en el paisaje. No muchos realmente, ya que el siglo XIX, con el crecimiento de los comerciantes importadores y exportadores de materias primas, será el testigo de la apropiación humana del valle del Riachuelo Matanza con fines laborales primero, y más tarde domésticos, al desarrollarse los increíbles fenómenos de las migraciones y la urbanización. El siglo XX es un período temporal para el cual también se registran hallazgos arqueológicos del trabajo y de la vivienda. Sin embargo durante su último cuarto, las actividades de los habitantes de la cuenca baja del Riachuelo se vuelcan más al consumo y al descarte que a los espacios de trabajo.

Los paisajes arqueológicos del Riachuelo pueden reconocerse en las evidencias urbanas, industriales, socio-culturales y ambientales, del puerto y de la ciudad. La Gran Buenos Aires marca la historia de la vivienda y el trabajo. 300 años de tecnificación del ambiente produjo la Buenos Aires que conocemos, construida sobre preexistencias de mayor edad y ocupación permanente. En La Boca del Riachuelo, se constata la presencia de una importante variedad de suelos producto de actividades humanas. Rellenos, sistemas de fundación, terraplenes, descartes in situ, ex situ y de facto, conforman la mayor parte del volumen del sustrato antrópico del área. Al contrario de otras zonas de la ciudad, esta zona se caracteriza como área de depositación. A través de la cuenta temporal, quienes habitaron el área jerarquizaron a los artefactos como bienes de valor. Esto produjo una organización tecnológica de grupos -e individuos- que gestionaron bienes muebles e inmuebles durante ciclos de vida útil, luego de lo cual pasaron a integrar procesos de depositación por descarte, enterramiento, elevación del terreno, etc. (muelles, fondeos, lastre, varamientos, barracas, astilleros, viviendas, fábricas, dragado, puertos, obras hidráulicas y sanitarias, contaminación, puentes, etc.). Estos usos para el trabajo, el descarte y la vivienda desarrollaron un hábitat orientado a la ejecución cotidiana de rutinas. Así hemos convertido al Riachuelo en un gran espacio de la historia

del disciplinamiento tecnológico y social, lleno de energía acumulada, de fortunas, éxitos y fracasos donde el Tango nace y se reproduce, donde existe una flota de barcos fantasmas y barracones de esclavos y cueros enterrados.

Con esta perspectiva, el trabajo arqueológico del Riachuelo y quien quiere decir del Tango, parece un trabajo maldito. Un trabajo en las peores condiciones posibles, acompañado por la desesperanza, el nihilismo, la pobreza, la contaminación, la desidia y la ignorancia.

## **Herencias laborales y uso doméstico del espacio**

El avance de la modernidad capitalista y la independencia van sofisticando la noción de Riachuelo (Guevara 1988). El legado post independencia en el Riachuelo, implicó la usurpación y la venta de tierras. Por caso, en el año 1817, parte de las tierras de la margen izquierda del Riachuelo fueron compradas de la iglesia de Santo Domingo por un comerciante británico llamado Brittain quien instala una quinta de nombre “Waterloo”. Desde 1819, el área se convirtió en lugar de astilleros, marineros y pescadores. Situación que se refuerza con la llegada de artesanos genoveses empleados a bordo de la línea de navegación que uniría a Buenos Aires con Génova (Devoto 2003) y de los conflictos y necesidades navieras de la época de Rosas y del Almirante Brown. Pero no se trató sólo de compra ventas sino también usurpaciones. La sucesión Brittain es famosa, porque regulariza la tenencia de las tierras donde se asentaron la mayoría de los primeros inmigrantes. Río arriba, la situación era un poco más confusa y dio pié a otros reclamos y arreglos. Esa vez se trató de nombres de familias “patricias” que ocuparon la ribera del Riachuelo y asentaron allí sus barracas y depósitos comerciales. La sucesión y litigio de la familia Alegre – Gamboa reclamó lo que era suyo por herencia de la línea familiar Morón – Briceño – Leal – del Pinho. Así vemos que quienes hicieron uso de la ribera, ingleses, genoveses, españoles, vascos, gallegos se fueron adecuando a las necesidades de sus tiempos. Al punto que, como vemos en la figura 1, se observa el transporte de una casilla de madera en el Riachuelo. Se viene la rápida urbanización del puerto de La Boca hacia 1880 (Archivo General de la Nación). Aunque la litografía de Carlos Enrique Pellegrini, ca. 1833: “Puerto de los Tachos Barraca Peña”, indica la deforestación del paisaje y su apropiación laboral. Esto mismo observamos en la parte inferior de la figura 1, donde se exhiben objetos hallados en excavaciones en el Riachuelo: un crucifijo artesanal y algunos platos de Rocha 901, clavos, platos de loza y metal (Museo Bellas Artes de La Boca), una pipa y cuernos de vaca en Vuelta de Rocha; una llave, herraduras, botellas de ginebra y de agua mineral procedente de los bosques del Taunus y una bayoneta de Barraca Peña. A partir

de 1850 en variadas fuentes se constata la llegada de los grupos de europeos que se establecen en las parroquias de Santa Lucía y San Juan Evangelista, los distritos más tarde conocidos como La Boca y Barracas. Desde entonces, La Boca se fue conformando como un puerto-pueblo, cuyos habitantes desarrollaron un proceso de inversión de energía que modificó drásticamente el paisaje natural, y que llegó, incluso, a ser “míticamente” proclamado como una república independiente (Bucich 1971). El Riachuelo sirvió entonces como lugar de reunión para el trabajo, la recreación y la vivienda portuaria, plegando las industrias y las expresiones culturales locales, tales como el fútbol, el tango, el arte y la política (Figuras 1, 2 y 3). Entre 1880 y 1910, se consolidan los usos de su espacio, mediante la construcción de infraestructura sanitaria, el terraplenado de calles y centros de manzanas, el cegamiento de lagunas interiores y la canalización y dragado del Riachuelo, que además ve sus márgenes portuarizadas por medio de muelles longitudinales de madera. El inicio del nuevo siglo continúa esta tendencia con el dragado del lecho, la construcción de puentes metálicos y el recambio de los muelles de madera por otros de hormigón. El siglo XX fue testigo del ascenso de la clase media, por caso, para Gino Germani (1976) la inmigración produjo movilidad social ascendente de la mano del crecimiento de la economía y el mejoramiento de la calidad de vida material. El mentado “crisol de razas” fue observado como un producto positivo y cohesionante de la sociedad que descansó en el modelo agro exportador y substitutivo de importaciones de mitad del siglo XX. El mismo también ofreció condiciones para migraciones internas a La Boca (Spalding 1970). Sin embargo, ¿podemos aseverar que existió tal crisol? La identidad del Riachuelo no es una sola, las historias de las personas del Riachuelo son muy fuertes. Fuente de luchas gremiales y sociales, escenario de conflictos y antagonismos que el estado argentino trató de unificar en la historia oficial. Pasó entonces la sociedad del 30, marcando el final del modelo agroexportador de país. Más luego seguirá un período poco estudiado, con una sociedad fabril peronista y sustituidor de importaciones en el Riachuelo. Las fábricas de armamentos se desarrollarán desde entonces, y ¿qué pasó con la sociedad revolucionaria del Riachuelo setentista? Después de la década de 1950, el éxito de las iniciativas ocupacionales locales empuja a la emigración de habitantes del puerto urbano. Es la época de mi hijo el doctor. Así, la densidad población declina y sus nuevos habitantes se ven marginalizados por el descenso de la actividad económica, especialmente a partir de la década de 1970 (Gazzoli et al. 1989; Torres 1993). En esta época la ribera del Riachuelo reafirma su mala calidad habitacional, sumada a la falta de trabajo consecuencia de las políticas económicas neoliberales de la dictadura militar. La actividad portuaria se ve afectada por situaciones recesivas, las cuales repercutieron

en la estructura demográfica. Este cambio en el papel crítico, fundamental, del puerto como eje social (Domínguez Roca 1992) produce la pérdida de lazos sociales y la generación de nuevas formas de apropiación y de gestión del espacio urbano (Lacarrière 1993), que se ven acompañadas de nuevos movimientos poblacionales (Vapñarsky 1994). Es así que se suceden políticas sociales y económicas que socavan las condiciones de trabajo y de vivienda, para producir la fragmentación social y espacial del Riachuelo, acompañada por la pobreza urbana y la contaminación. Al decir de Alberto Boselli: los shoppings, las autopistas, las villas y la contaminación serán la nueva imagen del Riachuelo. Así arribamos al día de hoy donde está en juego el porvenir de los espacios legados como infraestructura laboral portuaria para la producción y empleo de población. Espacios codiciados a manos de la especulación inmobiliaria con el pretexto del saneamiento ambiental. La figura 2 muestra algunas imágenes de la etapa productiva y uso intensivo de mano de obra. La época en que, como me lo mostró Olga Bordi de Ragucci, sólo el puño y letra del presidente de la Nación, autorizaba e imponía disciplina a los dueños de instalaciones portuarias como grúas y guinches. Así vemos: la inauguración del frigorífico La Blanca, las estructuras metal mecánicas que sirvieron como máquinas para la producción (fotos AGN), la vieja aduana de la boca de 1840, el territorio y las barracas en el plano catastral de la ciudad (Museo de la Ciudad), el dibujo de la Barraca de Peña, a manos de Carlos Moreno y los grafitis de la fonda – almacén – Piringuindín El Triunfo. Es la urbanización contra la utopía americana del bienestar tan bien retratado por Mariana Arruti en la película “La Huelga de los Locos”.

La figura 4, muestra el fin del puerto. Un hombre cortó sólo 14 barcos con maquinaria pesada; gente que cruza en bote hacia 1980 en un paisaje de barcos aún flotando en el Riachuelo; a su lado se observa el mismo barco pero en llamas el famoso incendio del BT Perito Moreno ([flotaypf.com.ar](http://flotaypf.com.ar)); la Barraca Peña del Riachuelo alberga los restos del naufragio encontrado por quien escribe en la desembocadura bajo Puerto Madero en 2008. En la noche del 28 de junio de 1984 el buque tanque Perito Moreno estalló en llamas cuando descargaba combustible en Dock Sud. Los bomberos de Prefectura estuvieron combatiendo el incendio durante 11 días ininterrumpidos. El estallido se escuchó en un radio de diez kilómetros y conformó un hongo como el de las bombas atómicas, las llamas tenían más de cien metros de altura y provocaron la rotura del buque por la mitad causando la alarma de los vecinos cuyas casas fueron destrozadas por la onda expansiva. El incendio, dejó un saldo de ocho personas fallecidas y varios heridos. Pero si el incendio se propagaba a Dársena de Inflamables, toda la ciudad podría haber sido víctima de eso que no puede llamarse accidente (Elustondo 2009). El 4 de enero de 1993, cuando

era secretaria de Recursos Naturales, María Julia Alsogaray prometió que el Riachuelo estaría limpio en 1.000 días. Siglo XX, cambalache.

## **El trabajo en el futuro del Riachuelo**

La ribera se ha perdido. La ribera activa. La ribera del trabajo. La ribera del tango y los saladeros, y esto no nos hace sentir bien. Queda el inmenso espacio vacío de la flota fantasma del Riachuelo, el viento y el cielo que de lado a lado muestran la desolación. Ya no es posible navegar. Un juez en nombre de la servidumbre ambiental y por sobre sus pares, se reserva el poder simbólico de la navegación. Ya no hay lugar para los marineros, ni los de ahora ni los de antes. Mucho menos para aquellos que llevaron y trajeron los secretos del Tango desde las míticas siete ciudades atlánticas. La ribera fue el lugar de las ideas políticas que entraron por el puerto y se asentaron en la vivienda portuaria. ¿Quién fue que nació en un conventillo de la calle Olavarría?, ¿Dónde quedaron grabadas las melodías en las paredes de los patios? Conventillos de madera podrida, números romanos escondidos en el grabado de piezas que armaron las construcciones en seco, otrora progreso de puerto hospitalario de viajeros. El puerto - fundamento del tango ya no está. No hay más actividad. Hasta la niebla del Riachuelo se disipa para dar lugar a las torres y escapes de automotores que acompañan el obituario de un riachuelo.

Los avances de conocimientos básicos son importantes y la participación civil sobre los mismos se enmarca dentro de las necesarias políticas locales de patrimonio. Es decir se refleja el derecho al deber. Deber como lo que no está, la ausencia del derecho compartido. Esta ausencia de acceso a la gestión del conocimiento, del patrimonio cultural, muestra que la calidad de lo afectado se da de manera actual y directa sobre un bien, cuya titularidad es indiferenciada; que es de afectación común, y que puede servir como fuente de conflicto. No se han creado nuevos museos o centros de interpretación y toda esta información salvo publicaciones especializadas no llega a la población, por ejemplo, del partido de La Matanza (Reid 2008).

En 1998, El Museo de Bellas Artes de La Boca auspició la exhibición “Había una Vez Un Puerto. Arqueología de Rescate”. Hoy no hay más puerto, solo aguas oscuras en cuyas planas y silenciosas profundidades, la flota fantasma duerme los sueños de la contaminación. En 2011, el ACUMAR posee estructura laboral, muchos técnicos, profesionales y pedagogos que trabajan para limpiar el velo de muerte que yace sobre el Riachuelo. Presencias y ausencias buscan la forma de continuar influyendo en los pensamientos. De aquí en más seremos testigos de cómo, y por supuesto para qué, se limpia y

se lo devuelve a la “vida”. No nos une sino el espanto, no al riachuelo sino a nosotros mismos y a los deberes sobre los que estamos parados en sociedad (de Espósito 2003).

### **Prospectos concluyentes**

Retomamos los preceptos teóricos mencionados en la introducción de este trabajo para explicitar una teoría que ayude a explicar desde las diferentes epistemologías asumidas la situación actual de la muerte del puerto el Riachuelo. Como mencionamos la muerte se ha producido a nivel gnoseológico, en la transformación de una forma de vida a otra donde sólo abundan microorganismos. Este cambio fue interpretado, a partir de los preceptos modernos, como muerte del Riachuelo, y este se convierte en un enunciado lógico explicativo por parte de aquellas teorías positivistas y neopositivistas, que analizan los procesos de deterioro ambiental por antropización, con epistemologías independientes de otras disciplinas centradas en los procesos socioculturales que condujeron a ese supuesto estatus de muerte, y por ende sus consecuencias para los distintos grupos sociales que la habitan. Este límite impuesto por las diferentes disciplinas para analizar problemas como este, debe ser completamente trascendido. Durante los siglos anteriores de uso de esta cuenca por sus condiciones ideales para ser utilizada por el puerto y la industria, el Riachuelo fue analizado como un elemento positivo de desarrollo económico favorable a los principios de producción del sistema colonial y capitalista. De acuerdo a estos preceptos, desde las concepciones predominantes, no se tenía en cuenta que el uso y abuso de este bien natural traería aparejado un deterioro lento de su condición ambiental, que lo había convertido en ideal para la vida del hombre. Así la industria y el puerto, si bien desarrollaron la infraestructura, económica, y urbanística del territorio, trajeron aparejado el olvido de una parte anterior de la historia, sobre la cual se erigieron y materializaron las nuevas concepciones con toda su carga simbólica correspondiente. Se construye entonces otro paisaje cultural, cuyo efecto fue la materialización de una idea eurocentrista donde fue marcada la ausencia de acciones culturales pasadas, vinculadas a los pueblos originarios de la cuenca, de las cuales sólo existe el reporte realizado por los mismos europeos, y otros pocos estudios modernos que se reportan en la zona.

Después de la instalación del modo de producción capitalista, los cambios en los procesos de industrialización, desindustrialización, y la posterior globalización, que como mencionamos se fueron produciendo a lo largo del siglo XIX, XX y XXI, acentuaron el llamado proceso de deterioro ambiental ya analizado desde la ciencias duras. Esta transformación de la condición natural

del Riachuelo, sólo constituye la parte visible de lo que nos afecta a todos, a la gran mayoría que habita hoy en día la Ciudad de Buenos Aires, pero desde lo local, desde la perspectiva territorial de la Cuenca Matanza - Riachuelo, más que un saneamiento ambiental de parámetros físicos, proponemos un análisis científico integral de este hecho, entendido como consecuencia de una transformación dialéctica que sufrió el puerto no sólo desde lo ambiental, sino desde lo social, lo territorial, lo geopolítico, y por tanto lo histórico. Para ello es necesario usar epistemologías de diferentes procedencias, como teorías específicas que nos permitan trascender desde la disciplina los límites impuestos por la anterior modernidad.

Así desde las teorías postmodernas actuales entenderemos la cuenca y su puerto como un territorio dialéctico, en constante movimiento, pluriestratificado, con una sumatoria de paisajes culturales materializados sobre el suelo y en el subsuelo, multivocal, donde predomina, a raíz de la muerte de su puerto, el abandono, el desarraigo, la pobreza, la marginalidad, como consecuencias directas del cambio o transformación de procesos socioeconómicos e históricos continuos.

Sí, la peste constituye entonces la evidencia física olfativa de la muerte, cuando en realidad lo más probable es que constituya una transformación o cambio de forma de vida, ¿Qué nos queda pensar de la gente que habita la Boca y alrededor de lo que otrora fuera su puerto?, ¿Están también muertos?, o sólo se transformó y semiotizó su forma de vida, en este desarraigo y marginalización que hoy vemos? Sería entonces viable darlas por muertas?, tal vez para aquellos que aún enarbolan las banderas modernas eurocentristas, sería más cómodo darlos por muertos. Nosotros consideramos oportuno proponer un análisis transgresor, transdisciplinar, capaz de vincular todos estos aspectos, y lograr el rescate y restauración de un ambiente que incorpore a su gente, sus formas de vida, y su patrimonio histórico, visto este último en sentido holístico y como un derecho humano.

Restauración: significa entonces para nosotros desde la postmodernidad, *el volver*; no a un tiempo pasado, sino a la concepción de salubridad y bienestar para el hombre, a través de la reconstrucción y restauración de esta idea, desde lo multidimensional del término: buscar salubridad para el cuerpo y la mente, para su realización física y su bienestar espiritual, y moral, para sanear las relaciones sociales (Bagnatti 2011).

## **Bibliografía**

Albertotti, E. 2011. Los astilleros de La Boca. Tesis de licenciatura en Ciencias Antropológicas orientación arqueológica. FFyL UBA.

Bagnatti, M. 2011. Presentación en las II Jornadas de Patrimonio de La Boca. Cátedra UNESCO Turismo Cultural AAMNBA UNTREF.

Brailovsky, A. E. y Foguelman, D. 1992. Memoria verde. Sudamericana, Buenos Aires.

Brailovsky, A. E. 2010. Breve historia del Riachuelo. En: Riachuelo doscientos años de contaminación. Informe Greenpeace.: 4-24. Buenos Aires. [www.greenpeace.org/.../contaminación/riachuelo-doscientos-contaminacion-informe.pdf](http://www.greenpeace.org/.../contaminación/riachuelo-doscientos-contaminacion-informe.pdf)

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

Cardillo M. Lemaire D. y Weissel M. 1999. Herramientas arqueológicas para el conocimiento y saneamiento ambiental de la Cuenca Riachuelo-Matanzas. I Encuentro Adaptación de la Ciudad de Buenos Aires al Cambio Climático. Defensoría de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Chichkoyan, K. 2007. La comida en La Boca. Tesis de licenciatura en Ciencias Antropológicas orientación arqueológica. FFyL UBA.

Darvill, T. 2007. Research frameworks for World Heritage Sites and the Conceptualization of Archaeological Knowledge. *World Archaeology* Vol. 39 (3): 436-457. Routledge.

de Espósito, R. 2003. *Communitas: Origen y destino de la comunidad*. Amorrortu Editores. Buenos Aires.

Devoto. F. 2003 *Historia de la inmigración en la Argentina*. Colección Historia Argentina.

Editorial Sudamericana. Buenos Aires.

Domínguez Roca, L. 1992 Sujetos sociales y reciclaje del espacio urbano: el caso de Puerto Madero, Buenos Aires. En: *Boletín de Geografía Teórica* 22:194-199. San Pablo.

Dussel, Enrique. Europa, modernidad y eurocentrismo. En libro: *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas Latinoamericanas*. Edgardo Lander (Comp.) CLACSO, Buenos Aires, Argentina. Julio de 2000. p. 246. <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/lander/dussel.rtf>

Elissalde, Bernard. “Antropización“ <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article316>; 2011.

Elustondo, P. 2009. [www.bomberosvoluntarios.org.ar](http://www.bomberosvoluntarios.org.ar). Fecha de Publicacion: 11/12/2009.

Gazzoli, R. 1989 Inquilinatos y hoteles de Capital Federal y Dock Sud: establecimientos, población y condiciones de vida. Centro Editor de América Latina.

Germani, G. 1976 Urbanización, desarrollo y modernización: un enfoque histórico y comparativo. Paidós. Buenos Aires.

Guevara, C. 1988 La Boca. Su Historia Urbana y su Composición Étnica. Anales del Instituto de Arte Americano. 26:52-62. FADU UBA. Buenos Aires.

Hernández Mora, I. 2011. Arqueología Histórica. Esbozando una definición problemática. Oficina del Historiador de la Ciudad de Camagüey, Cuba. Ms.

Lacarrieu, M. 1993 Los conventillos del barrio de La Boca. Tesis Doctoral. Departamento de Ciencias Antropológicas. FF y L - UBA. Ms.

Lavandero, L. y Malpartida, A. 2003. La organización de las unidades cultura-naturaleza. Santiago: Corporación Síntesis.

Ojeda, Santiago. 2011. Poder, acción pública y territorialidad en la cuenca Matanza Riachuelo. Ponencia III Jornadas Antropología Social del Centro Olavarría, 5, 6 y 7 de Octubre de 2011 “Redefiniciones y continuidades: debates desde la antropología”.

Orser Jr. Charles E. 2000. “Introducción a la Arqueología Histórica”. Asociación Amigos Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano. Buenos Aires.

Reid, P. 2008 Patrimonio Arqueológico de La Matanza: Un recorrido Retrospectivo. Carta Informativa XVIII de la Junta de Estudios Históricos, Geográficos y Estadísticos del Partido de La Matanza 18: 3-13.

Rodríguez Basulto, Beatriz; Hernández Mora, Iosvany: “Interpretación y Explicación en Arqueología”, en Boletín Gabinete de Arqueología. No 7, año 7. Oficina del Historiador de la Ciudad de la Habana; Cuba. 2008.

Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable. Ministerio de Salud y Ambiente de la Nación. “Geoargentina. Perspectivas del Medio Ambiente de la Argentina”. Buenos Aires. 2004.

Silvestri, G. 2004 El Color del Río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo. Universidad de Quilmes.

Spalding, H. 1970 La clase trabajadora argentina. Galerna. Buenos Aires.

Torres, H. 1993 El Mapa Social de Buenos Aires (1940-1990). FADU - UBA. Buenos Aires.

Vapñarsky, C. 1994 Crecimiento urbano diferencial y migraciones en la Argentina: Cambios de tendencias desde 1970. Estudios Migratorios

Latinoamericanos 27:225-260.

Weissel, M. 2008. Arqueología de la Boca del Riachuelo. Puerto Urbano de Buenos Aires, Argentina. Tesis Doctoral de la Universidad de Buenos Aires área Arqueología.

Weissel, M. 2010. Antropodinamia de la cuenca Matanza – Riachuelo. Herramientas para la gestión de recursos arqueológicos. Integrado al Proyecto “Rehabilitación ambiental urbana”, IP-PRH - 2009 por la Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica (ANPCyT) a la Universidad Nacional de Lomas de Zamora (UNLZ).

Weissel, M. Rodríguez Basulto, B., Tchilinguirian, P. 2011. Arqueología de la tecnósfera, restauración ecológica y patrimonio cultural en el Riachuelo de Buenos Aires. Poster presentado al IV World Conference on Ecological Restoration. México.



Figura 1: Testigos arqueológicos de lo sucedido



Figura 2: Valle comercial y tecnología disciplinaria.



**Figura 3: Industrias en el paso a través del tiempo**



**Figura 4: Hubo un puerto.**

*C pítulo 2*  
*Puertos: Presente y Futuro*



## **Refuncionalización de Barraca Peña, un inmueble en el Puerto de La Boca**

Marcelo N. Weissel

A diez cuadras de Caminito se encuentran los restos de la Barraca Peña, un lugar donde el viento de las crisis amontonó un repertorio de contenidos del patrimonio cultural de Buenos Aires. Allí, se encuentran un conjunto de ruinas arqueológicas que testimonian la historia del Riachuelo, inversiones de otrora que hoy parecen de poca monta, fragmentos de naufragios y piedras de lastre, cargas de madera olorosa de la selva y bunkers enterrados de polvoriento carbón. Inversiones realizadas por Emilio Vicente Bunge (1837 – 1909), Primer Concejal Municipal por La Boca en el año 1871, Presidente de la Comisión de Salubridad, Cloacas y Empedrado, Director del Banco Provincia 1879 – 1888, noveno Intendente Municipal de Buenos Aires en el año 1894. Es así que lo el lector tiene ante sus ojos representa una memoria descriptiva del Proyecto de refuncionalización de la Barraca Peña del Riachuelo. Implica considerar un camino, histórico de la propia barraca, y de dedicación; o, como dice Jorge Eckstein, de aquellas cosas, que el dinero no puede comprar, como el amor y el tiempo. Comprende el trabajo de varios equipos, uno con sede en la Unidad Ejecutora de Obras y Proyectos para la Promoción Turística del Barrio de La Boca (2006 – 2007), otro del Proyecto de Voluntariado Arqueológico del Programa Historia Bajo las Baldosas (2009), y uno nuevo en curso, de la Asociación Amigos de la Barraca Peña. También hay ideas que buscan propósitos concretos (Weissel 1997 y 2008). Asimismo, el 17 de abril de 2010 Barraca Peña recibió el mayor hallazgo arqueológico de Buenos Aires, el barco español encontrado por quien escribe en la antigua desembocadura del Riachuelo, hoy dique 1 de Puerto Madero. El mismo fue trasladado a la barraca. Así, la perspectiva sobre el patrimonio cultural sigue más vigente que

nunca: preservar el Patrimonio del Riachuelo, una zona de crisis ambiental, para enfrentar la falta de acceso a la gestión del conocimiento.

### **Antecedentes históricos**

La Barraca Peña es un conjunto de tres edificios. Representan una urbanización temprana para la zona, con una superficie muy amplia orientada a utilizar la primera conexión ferroviaria - portuaria del país: el tendido del ferrocarril Buenos Aires a la Boca y Ensenada. Asimismo, en su lado oriental se encuentra el tendido ferroviario del antiguo Ferrocarril del Sur con un puente levadizo que funciona y que data del año 1913. Un espectáculo destacable, es el paso de un tren por este puente o de un barco por entre medio de su angosta apertura. Así es fácil imaginar la época industrial que pintó Quinquela Martín, experimentando los espacios y calidades materiales que sobreviven.

En el siglo XVI en plena expansión del imperio español se fueron extendiendo las áreas ocupadas por los españoles en defecto de las comunidades aborígenes. Los españoles vienen al Río de la Plata con un propósito concreto: contener el avance de su gran competidor de la época, Portugal. La expedición de don Pedro de Mendoza en 1536 había capitulado con el emperador para fundar 3 fuertes de piedra. Llegó con él una numerosa expedición en tren de conquista, viniendo más de 1.500 hombres, la mayoría soldados y unos pocos labradores y menos mujeres. Otra pauta que indicó el propósito fue que se trajeron caballos, cerdos y perros de guerra, no trajeron vacas ni ovejas. Por meses se exploraron ambas orillas del Plata para finalmente decidirse por sus condiciones de la ribera occidental con el Riachuelo como límite. El lugar tuvo una ocupación muy corta: 5 años. Luego en 1580 se desarrolla la ciudad de la Trinidad y Puerto de Santa María de los Buenos Aires cuando se había organizado la ocupación de los territorios del norte y mucho más cuando se descubren las minas del Potosí que serán por muchas generaciones el principal soporte económico del imperio español. La nueva ocupación del lugar se hace con el propósito de ser permanente. La geografía determinó que era el lugar más apropiado como punto de transferencia entre el mar océano y la tierra adentro, de esa forma se pudieron “abrir puertas a la tierra”. La ciudad se fundó en el alto de la barranca pero cercano a un refugio natural para las embarcaciones de la época, de poco calado y poco tonelaje. Sobre la ribera norte del Riachuelo hicieron las transferencias entre el mar y la tierra. Entre ellas, el asiento francés donde desembarcaban los esclavos con destino a la región. Hacia 1780 luego de una tormenta se abre una salida más directa del Riachuelo conocido en los primeros tiempos como el paso del trajinista y que dará forma a la nueva boca del Riachuelo. Con la organización del Virreinato la

actividad económica de la región toma un fuerte impulso. Estos cambios en la estructura del imperio americano de España se adecuan a las nuevas ideas de la riqueza de la tierra por sobre los metales preciosos. Otro dato fue la decadencia de las fabulosas ricas minas de plata del Potosí. En los primeros tiempos se exportaban fundamentalmente cueros que se depositaban en “barracas” que darán fama y nombre al paisaje del lugar.

Luego de la independencia y en función de la libertad de comercio se desarrollan rápidamente los saladeros que en su gran mayoría se ubican en el área de las antiguas barracas. El lugar, por la morfología de sus riberas, era usado para la construcción de embarcaciones en simples astilleros y por el Almirante Guillermo Brown para la maestranza de la flota de guerra. Desde los años treinta va creciendo con sostenida fuerza la cría y mestizaje de ovejas fundamentalmente como insumo para la demanda de la industria textil europea francesa en 1º término. En los años sesenta las exportaciones de lana superan a las otras exportaciones. El volumen y poco peso de la lana obligaba a compactarla en fardos para poder transportarlo en costos razonables. El mercado de la lana sufrió algunas crisis pero con motivo de la guerra de Secesión Norteamericana que redujo la provisión de algodón, los precios subieron. En orden a dicho crecimiento se construye infraestructura de transporte, ferrocarriles, depósitos, puertos (aduanas con sus enormes depósitos y el mueble de carga. Pocos años después (1870) el muelle de las Catalinas. En ese crecimiento del mercado de lanas surge la Barraca Peña en el lugar que por sus condiciones tenía la mejor potencialidad. La situación se consolidará años más tarde con la construcción del Mercado de Frutos con el conjunto de galpones más grande del mundo para la época (1885). En las cercanías se construye el ferrocarril a la Ensenada que fue por muchos años el mejor puerto en la región. Las condiciones se modificarán sustancialmente con el dragado de los accesos al puerto y la consolidación de Puerto Madero (1885/90). La Barranca Peña era un importante complejo del sistema de depósitos -muelles- y medios de transporte que aseguraban un eficaz punto de transferencia en orden a las exportaciones de un mercado agropecuario que fue la base del desarrollo económico del país y por tanto constituye un referente fundamental para nuestra memoria local y regional. El complejo no solamente era los edificios destinados a depósitos sino que también se complementaban con otros anexos que integraban el complejo de espacios de sociabilidad que le dieron mucho del carácter que solamente se le rescata su pintoresquismo muchas veces olvidando el valor humanista de sus protagonistas y espacios. Entre ellos tenemos el almacén, bar, prostíbulo espacios casi únicos pues quedaron aunque en su destrucción relativa suficientes elementos referenciales como para poder explicar y respetar una parte de la cultura orillera local (Moreno 2007).

## **Objetivos e instrumentos**

El Conjunto Barraca Peña es una de las Áreas de Protección Histórica (APH) de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Código de Planeamiento Urbano, 2004. Sección N° 5, 5.4.13 Nuevos APH, página 362. Las APH son disposiciones del Ejecutivo de la Ciudad Autónoma que delimitan zonas de la Ciudad con valor patrimonial que poseen gran calidad urbana y arquitectónica. Se caracterizan por tener rasgos de diverso orden, entre otros, históricos, simbólicos y ambientales. En el año 1992 fue reconocida la importancia de diferenciar los distritos de valor patrimonial, gestándose los Distritos APH – Área de Protección Histórica. Su estudio, su formulación normativa y su gestión, van junto a las políticas de Planificación Urbana, tanto en sus aspectos teóricos como metodológicos. La normativa de protección permite preservar no sólo las tipologías catalogadas y la escala de sus entornos sino también integrar el espacio público revitalizándolo.

El proyecto se enmarca en la normativa dispuesta por la Constitución Nacional (Arts. 41 y 75 inc. 22) y la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que busca garantizar un ambiente sano y la preservación, recuperación y difusión del patrimonio cultural, cualquiera sea su régimen jurídico y titularidad, la memoria y la historia de la ciudad y sus barrios (Arts. 26, 27, 28, 31 y 32). Asimismo se encuadra con las leyes 2.548/2006 (Área de Protección Histórica edificios anteriores a 1940) y 1.227/2003 (Marco de Patrimonio Cultural) que constituyen la referencia para la investigación, preservación, salvaguarda, protección, restauración, promoción, acrecentamiento y transmisión a las generaciones futuras del Patrimonio Cultural de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Por su parte se encuentra la Ley Nacional N° 25.743 (Protección de Patrimonio Arqueológico y Paleontológico) y en el mismo sentido, la Disposición N° 2/2003 Dirección General de Patrimonio GCABA.

La Barraca Peña sobre la ribera del Riachuelo, se integra al Plan Integral Para el Saneamiento Ambiental de la Cuenca Matanzas Riachuelo (PISA), considerando su estado de Emergencia Ambiental y las acciones del GCABA tendientes a mitigar y transformar los impactos, a partir del fallo de la Corte Suprema de la Nación, respecto de la causa MENDOZA Beatriz Silvia y Otros C/ ESTADO NACIONAL y Otros S/ Daños y Perjuicios (daños derivados de la contaminación ambiental del Río Matanza - Riachuelo). En el año 2006, a través de la Ley N° 2.057 se declaró por el término de cinco (5) años la emergencia ambiental y sanitaria de la Cuenca Matanza-Riachuelo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, asegurando el Derecho a la Salud, a un ambiente sano y apto para el desarrollo humano en los términos de la

Constitución Nacional y de la Constitución de la Ciudad. A su vez, a principios de 2007 y como propuesta de vecinos del barrio de La Boca, la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires sancionó la Ley N° 2.240 que declara la emergencia urbanística y ambiental en lo referido a vivienda, servicios, equipamiento, espacios verdes y actividades productivas para el polígono delimitado por las Av. Regimiento de Patricios, Av. Martín García, Av. Paseo Colón, Av. Brasil y Av. Pedro de Mendoza.

Objetivos
Marco legal - Áreas de Protección Histórica
Regular aspectos de Protección para edificios de valor a partir de un catálogo en el que se definen niveles de protección (integral, estructural y cautelar) para los edificios que poseen valores urbanísticos, arquitectónicos, históricos y simbólicos.
Herramienta
Catálogo y contralor

Catálogo es herramienta de conocimiento y sistematización del patrimonio construido. Ofrece instancias de Protección General. Obras nuevas o edificios sin protección. Posibilita la inserción de obra nueva de acuerdo al contexto general del área. Se regula la ocupación del suelo y las alturas, se define un grado de edificabilidad equivalente a la de los inmuebles catalogados para desestimar la demolición. Se establecen criterios de composición de fachada de manera que la obra nueva colabore en el completamiento armónico de la escena urbana. Protección para el espacio público. Se definen tres niveles de protección para el espacio público (ámbito consolidado, preconsolidado y potencial) de acuerdo a las condiciones de degradado que posea el mismo. Regula y propone diseños particularizados para todos sus componentes (mobiliario urbano, señalización, aceras, y calzadas, forestación, marquesinas, publicidad, iluminación, colores y actividades). Regulación de usos. Se definen usos que se inscriban dentro de las necesidades del sector y sean compatibles con las características de los edificios protegidos. Incentivos. Los incentivos y beneficios actualmente vigentes, para los inmuebles catalogados, están consignados en la Sección 10 del Código de Planeamiento Urbano y tienen por objeto estimular las acciones de conservación y recuperación edilicia. Programas de acción. El Código de Planeamiento Urbano prevé la elaboración y puesta en marcha de programas de actuación, cuyos beneficios incidan fundamentalmente en el área, previo acuerdo con los respectivos titulares y/o organismos públicos, concesionarios de servicios e instituciones intermedias. Dichos programas tendrán en cuenta Programas de conservación de edificios de alto valor patrimonial que comprendan su rehabilitación y puesta en valor; Programas de mejora ambiental del espacio público destinados a la protección del paisaje natural; Programas de equipamiento y servicio comunitario en áreas deficitarias.

Lo que no dice el catálogo es qué hacer si no se cumple ninguno de estos objetivos, como tampoco dice cómo se opera socialmente.

La intervención en el área de la Barraca Peña se suma al plan integral de saneamiento, revitalización y de recuperación patrimonial y puesta en valor del espacio urbano de la zona sur de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en el barrio de La Boca. El proyecto busca el desarrollo del potencial turístico educativo y cultural de la Barraca Peña, se materializa en un primer vector de acondicionamiento y refuncionalización del edificio principal con la construcción de un Centro de Interpretación y Estudios Arqueológicos del Riachuelo. El segundo vector de recuperación patrimonial es el que se desarrolla en una segunda etapa de consolidación y puesta en valor de un Área de Servicios al Visitante y de un Museo de las Fondas de la Ribera.

Objetivos
Modelo de Gestión Cultural Ambiental
Herramienta: Campaña de concientización y desarrollo recursos humanos
<p>Gestionar recursos del entorno histórico para apoyar la toma de decisiones de las autoridades locales.</p> <p>Ayudar en la identificación de prioridades de investigación y facilitar vínculos entre la investigación derivada del desarrollo inmobiliario y los intereses académicos. Desarrollar la comprensión del potencial de los registros ambientales y archivísticos históricos. Mejorar la difusión de los resultados de las investigaciones a públicos amplios. Promover la participación comunitaria en la definición análisis y toma de decisión</p> <p>Fomentar actitud crítica respecto del estilo vigente y de las prácticas y modos de pensar la relación sociedad naturaleza. Re significar la crisis ambiental como crisis de conocimiento. Promocionar la reflexión crítica respecto de modos de producción y consumo. Promocionar prácticas pedagógicas que aborden la problemática de la cuenca desde su complejidad. Producir actividades y materiales educativos que posibiliten construir nuevos sentidos y conceptos básicos vinculados a los social, lo económico, productivo, y cultural de la cuenca.</p>
Instrumento
Modelo de Regulación social pluri epistémica
Herramienta: Investigación pluri epistémica y aplicación modelo
<p>Identificar elementos para componer una narrativa del paisaje del Riachuelo como espacio de valores fundamentales de los habitantes de la cuenca basados en la gestión del Conocimiento, el Patrimonio Social y la Producción. Identificar oportunidades de revalorización social del patrimonio mediante una narrativa dirigida al público ciudadano y al público escolar. Explicar cómo se produce el proceso de transformación de un ambiente natural en un ambiente antrópico. Ejemplificar cómo se produce la objetivación o semiotización de las ideas humanas rectoras en las diferentes etapas de desarrollo histórico de una ciudad. Proponer elementos críticos para la inclusión del potencial cultural histórico como parte de la política de saneamiento y rehabilitación.</p>

Objetivo Generación Instrumento

Instrumento: Inventario arqueológico – patrimonial

Valorar el patrimonio cultural y prevenir impactos sobre recursos culturales no renovables. Producir herramientas de identificación, cuantificación y mapeo de los recursos arqueológicos. Identificar recursos arqueológicos a través del estudio de las propiedades del registro arqueológico: densidad, distribución y diversidad artefactual. Analizar la variabilidad y la continuidad del asentamiento a través del estudio de la abundancia, riqueza y homogeneidad cronológico-espacial de los equipos técnicos y biografías de contextos materiales de la cuenca. Realizar consultas con equipos de investigación arqueológica e instituciones museográficas y patrimoniales locales. Mapear valor y zonas de riesgo en base GIS un listado de bienes y zonas arqueológicas. Realizar un catálogo ad hoc de sitios arqueológicos a manera de tesauros de la materialidad de la cuenca (Williams y Brown 1999).

## **Cuenca Matanza Riachuelo Corredor Turístico Productivo**

La Cuenca Matanza Riachuelo, posee un curso de agua de aprox 60 km, de ancho aproximado de 35m y 2200 km<sup>2</sup> de superficie, comprende parte de la Ciudad de Buenos Aires y de los Municipios de [Almirante Brown](#), [Avellaneda](#), [Cañuelas](#), [Esteban Echeverría](#), [General Las Heras](#), [La Matanza](#), [Lanús](#), [Lomas de Zamora](#), [Marcos Paz](#), [Merlo](#) y [San Vicente](#).

Sus principales afluentes son los arroyos Cañuelas, Chacón y Morales en la provincia de Buenos Aires y el Cildáñez (entubado) en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Habitan la Cuenca aproximadamente 6.000.000 de personas.

El deterioro socio-económico del área es estructural y lleva décadas agravándose.

El crecimiento de los asentamientos irregulares se ha acelerado y complejizado, producto de la destrucción del aparato productivo/laboral, resultado de la aplicación de políticas inapropiadas.

La degradación de la calidad de vida de los habitantes de la Cuenca se ha profundizado, junto con la salud.

La falta de conectividad entre las márgenes y el resto de la región profundiza el aislamiento de grandes sectores de la población, el camino de sirga propuesto y los puentes conectores mejoraran la conectividad e inclusión

La escasa articulación entre las industrias no contaminantes y la vida misma de los habitantes de la Cuenca, hace de grandes áreas territorios inseguros y aislados,

La problemática de la cuenca Matanza Riachuelo amerita un Plan global que tenga en cuenta la sustentabilidad de la propia zona y sus habitantes. Incluyendo la necesaria capacitación y la posibilidad de generar nuevas fuentes

de trabajo en las poblaciones vecinas a dichos aparatos productivos.

Para tal fin, se ha desarrollado un Proyecto abarcativo que promueve la inclusión y el desarrollo, en el marco de una respuesta global inclusiva de producción, trabajo, vivienda, transporte, saneamiento, relación entre barrios y/o sectores hoy postergados.

El “Corredor turístico productivo” CTP, es un Proyecto que analiza, diagnostica y diseña cada resolución de conflicto desde el devenir cotidiano y a futuro, que tenemos casi todos con la mirada puesta desde el agua.

El CTP propone poner en valor el agua y recuperar ese curso fluvial para la conectividad, el transporte, la industria.

La inclusión se plasma, con la visión de un desarrollo autosustentable, con objetivos específicos socio-económicos y con obras especiales que permitan tales abordajes. Se trata de:

(El CTP es) un Plan de estructuración socio-espacial articulando aspectos físicos (como los urbanísticos) sociales (como la capacitación y el trabajo), Todo esto teniendo especial consideración a la condición medio ambiental, olvidada por décadas.

Son objetivos generales del CTP:

- 1- Abordar la Cuenca Matanza Riachuelo desde las posibilidades de limpieza y saneamiento, inclusión y producción.
- 2- Resolver la conectividad de casi 6 millones de personas.
- 3- Poner en valor hitos urbanos de la zona.
- 4- Componer un entramado de servicios desde el agua para los habitantes y sus visitantes.
- 5- Desarrollar núcleos habitacionales que promuevan el comercio y se integren al corredor turístico.
- 6- Capacitar a la comunidad en riesgo.
- 7- Interactuar con las industrias no contaminantes.
- 8- Desarrollar el transporte fluvial desde el mercado central hasta el Río de la Plata.
- 9- Disminuir el riesgo social

Este curso de agua une varios factores positivos de desarrollo:

a-la **industria** reconversión de la industria, puesta en valor de la industria no contaminante.

b-el **turismo** (turismo social sustentable), según desarrollamos como aporte económico, de estudio y formación, y contenedor del medio ambiente. en ese marco cumplirá con su función de contenedor social, no solo económico sino educativo y formativo, siendo parte de la formación cultural y laboral de la comunidad local, que hará base en la historia de conventillos, edificios, recorridos, tren, logística y cultura en conjunto con barcos, areneras

e industria

c-el **comercio** (recuperación de la navegabilidad-logística) (transporte, factibilidad)

En términos que hacen al comercio zonal, interzonal, nacional e internacional, en virtud del servicio logístico que presta, entre otros, al mercado central eje de transferencia, terrestre, aéreo (cercanía puerto internacional de ezeiza) y fluvial con el curso de agua del que nos ocupamos, recuperado.

Son pautas de trabajo del CTP

- Inclusión social
- Mejoramiento físico ambiental
- Recuperación de espacios degradados
- Generación de efectos multiplicadores

El CTP es un Proyecto

a-Socialmente sustentable – por la reducción de la pobreza

b-Culturalmente sustentable – por la preservación de la diversidad

c-Políticamente sustentable – al profundizar la democracia y garantizar

el acceso y la pertenencia

Como todo plan estratégico el CTP une diversos actores.

A saber: Estado – ONGs – Empresarios - Comunidad

Son ejes a desarrollar del CTP

1.- NAVEGABILIDAD comprende:

Transporte multimodal, pasajeros y cargas

Diariamente miles de personas hacen recorridos que pueden ser abastecidos desde la interconexión que ofrece el riachuelo vía transporte fluvial, sin interferencias, segura, de pocos minutos de desplazamiento, tomando en cada parador conexiones con otros medios, pudiendo llegar a su destino en forma directa o bien a centros de derivación de cada localidad.

Al mismo efecto propiciar el transporte de cargas fluvial desde y hacia el mercado central, ayudando a la mayor fluidez del desplazamiento de cargas y permitiendo a productores pequeños y medianos del Sur de Entre Ríos y Tigre utilizar el medio de transporte más económico que se conoce.

Todo esto respetando en todo a la constitución Nacional en cuanto a la libre navegabilidad de los cursos de agua.

## **Puentes:**

Aptos para el desplazamiento de vehículos en superficie y embarcaciones por el Rio, es decir con la altura (galibo) suficiente

Se propicia la construcción de puentes en zonas hoy carentes de los mismos, el modelo expuesto ha sido proyectado por la UTN (Universidad Tecnológica Nacional) no interfiere en ningún momento con el camino de

sirga y permite la utilización del río.

En la propuesta han sido dispuestos en las zonas de mayor necesidad, de conexión entre márgenes.

## **2.- ESTADO DE SALUD DEL RIO Y LOS HABITANTES**

Propiciar la estabilidad de aquellas empresas que establecidas en las márgenes pueden favorecer el saneamiento del río, las no contaminantes y las que reconvertidas puedan servir al mencionado saneamiento ambiental del río.

Los aportes de los puntos anteriores están dirigidos a favorecer la salud, educación y trabajo de los actuales habitantes de ambas márgenes del Riachuelo.

## **3.- INVESTIGACIÓN DE PATRIMONIO**

Propicia la investigación para revalorizar los bienes de carácter patrimonial, los catalogados y los que se sumen con estudios correspondientes, como testimonio de un pasado de alto valor simbólico, evidencia histórica vinculada al origen del puerto de cargas de Buenos Aires, primer sistema ferro portuario y de navegación comercial, cuyo dato emblemático lo encontramos en Barraca Peña y su área de influencia.

Se desarrollan recursos para la gestión cultural del Inventario Único e Integral del Patrimonio Cultural de la Cuenca (IUP) como antídoto de la crisis ambiental y su falta de acceso o negación al conocimiento, el patrimonio social sustentable y la producción.

Se propicia la revalorización social del patrimonio mediante un marco participativo ciudadano y escolar. Aborda la inclusión del potencial cultural histórico como parte de la política de saneamiento y rehabilitación del ambiente socio urbano y su Patrimonio Natural y Cultural.

## **4.- COMUNICACIÓN Y EDUCACIÓN ARQUEOLÓGICA**

Dispone herramientas e insumos de más de 120 años de investigaciones arqueológicas de la cuenca Matanza – Riachuelo para escuelas secundarias.

Aborda aspectos antrópicos, culturales, industriales, históricos, económicos, demográficos, físicos, inter relacionando grandes áreas de los conocimientos científicos sociales y físico – naturales. Explica técnicas arqueológicas como el Carbono 14.

Propicia la validación de conocimientos con marco de orientación vocacional, basado en la comunicación para la educación virtual no formal.

Desarrolla contenidos identitarios de sitios paleontológico, arqueológico precolombino, histórico, industrial y de la modernidad,

incluyendo la historia de las villas. Sirve al desarrollo de la gestión en turismo y a la educación de jóvenes en colaboración con Universidad Maimónides, Universidad de Lomas de Zamora, Universidad del Museo Social Argentino, Universidad de Buenos Aires, Universidad de La Plata, Universidad de Lanús, Universidad del Salvador, Universidad Torcuato Di Tella.

## **2.- TURISMO CON INCLUSIÓN SOCIAL comprende**

Recorrido por la historia y la cultura Argentina en el Riachuelo, comprendiendo el paso por el Barrio de La Boca, Puente Avellaneda, Transbordador, Barraca Peña, Puente Victorino de la Plaza y otros paradores.

En coincidencia con las márgenes ocupadas por las “villas”, el turismo será fuente de capacitación para artesanos, oficios y actividades de la industria y la navegación, propiciando su radicación.

En su relación con las márgenes las “villas” dispondrán de “recovas” de comercio artesanal, locales para escuela de los oficios mencionados y tratamientos afines al turismo.

Difusión del acervo cultural e histórico industrial del área.

## **5.- ARTE URBANO**

Propiciar un marco vinculado a: eventos musicales, pintura, escultura, teatro, con información en cada lugar sobre historia del mismo, favorecidos por el tratamiento de iluminación propuesto para todo el recorrido sobre el Riachuelo.

## **6.- REVALORIZACION INDUSTRIAL**

El dato histórico de ambas márgenes unidas por un perfil urbano industrial, se preserva, logrando fuentes de trabajo para miles de personas, que no tendrán que desplazarse significativas distancias para llegar a sus ocupaciones.

El perfil turístico-productivo ribereño del enunciado será entonces posible dentro de un marco abarcativo de las distintas actividades, que pueden en esta etapa y las que siguen aportar desde su vivencia participando en la defensa de todos los principios enunciados

Se valoriza el rol de la industria en términos de generación de nuevos puestos de trabajo y edificios necesarios.

El desarrollo industrial como desarrollo productivo, facilitado en esta propuesta permitirá la creación de puestos de trabajo para los habitantes locales, en esta misma dirección aportara el comercio propuesto en la ribera, desde la actividad cotidiana, a la propuesta por el turismo.

## **7.- DESARROLLO INMOBILIARIO**

El mismo se verá favorecido con la implementación de las condiciones enunciadas en la propuesta, sea para favorecer la soluciones habitacionales imprescindibles en estos momentos, como el posible desarrollo de emprendimientos de mayor escala, favorecidos por la cercanía de un río siempre atrayente para favorecer dicha actividad.

### **Puntos de interés del CTP**

En base al proyecto urbanístico. Todos los sitios especificados en ambas márgenes del Riachuelo Matanzas.

## El Tango y el Puerto: la preservación del patrimonio cultural de La Boca

Martín L. Kleiman

En la siguiente presentación pretendo abrir el debate acerca de los desafíos de preservar el patrimonio cultural de La Boca portuaria, a partir de la compleja relación que hay entre el nacimiento del tango y el puerto boquense.

Entendiendo que las políticas culturales acerca del patrimonio constituyen en realidad políticas de identidad, considero preciso plantear este debate, ya que el campo del patrimonio cultural es una arena de lucha en la cual se disputa para quien es la ciudad: si para sus ciudadanos o para los especuladores que quieren convertir la cultura en una mercancía. En este sentido, considero que la cuestión del Tango en La Boca es un excelente ejemplo para analizar la reproducción social del patrimonio cultural y sus diferentes usos.

### *La Boca está de fiesta<sup>1</sup> (1932)*

---

Música: Eduardo Bonessi / Letra: Eduardo Escaris Méndez

---

*La Boca está de fiesta, festeja la gringada,  
el santo 'e la madonna con gran veneración<sup>2</sup> y allá en los malecones del  
muelle en la explanada caminan los marinos en toda dirección.*

---

*Allá en una taberna un semialcoholizado,  
con pinta sospechosa de antiguo malandrín, pulsando una guitarra que el  
público ha rodeado la emprende con un tango que en sol fa dice así.*

---

1 Ver video en Youtube la particular versión de este tema interpretado por Jorge Vidal (grabado entre 1950 y 1970): <http://www.youtube.com/watch?v=QST7UELkt8>. En dicha versión se cambian algunos versos que paradójicamente invierten el sentido de la letra despojándolo de la resonancia evocadora de la que habla Gonçalves. Se lo purifica al tema en cierta manera.

2 En la versión de Vidal: "...un nuevo campeonato con gran veneración". Se reemplaza la diversidad cultural por la pasión de multitudes.

*“¡Boca vieja!, que de triste estoy enfermo  
si te vieran los modernos como yo te conocí.*

*¡Boca vieja!, fiel ribera que en tus noches marineras todo un mundo sueña  
allí.*

---

*¡Boca vieja!, si volvieran esos años  
a escalar en los peldaños del convento en que nací, yo de alegre remozara  
y hasta la daga lustrara con que a pelear aprendí<sup>3</sup>”.*

*Calló el malevo al punto que muchos lagrimeaban, quizás enternecidos por  
esa evocación, y un núcleo de marinos, que al vate circundaban, rompieron  
su silencio con esta exclamación:*

---

*“No cantes más, buen hombre, enfunda tu guitarra, que es mucha la  
amargura que vemos desbordar. Que allá, cuando a su tiempo, soltemos las  
amarras tal vez que en otro puerto nos siga tu cantar<sup>4</sup>”.*

---

Niebla del Riachuelo (1937)

Música: Juan Carlos Cobián- Letra: Enrique Cadícamo

Turbio fondeadero donde van a recalar,  
barcos que en el muelle para siempre han de quedar...

Sombras que se alargan en la noche del dolor; náufragos del mundo  
que han perdido el corazón...

Puentes y cordajes donde el viento viene a aullar, barcos carboneros  
que jamás han de zarpar...

Torvo cementerio de las naves que al morir, sueñan sin embargo que  
hacia el mar han de partir...

¡Niebla del Riachuelo!..

Amarrado al recuerdo yo sigo esperando...

¡Niebla del Riachuelo!...

De ese amor, para siempre,  
me vas alejando...

Nunca más volvió, nunca más la vi,  
nunca más su voz nombró mi nombre junto a mí...

---

3 En la versión de Vidal: “ y la redonda jugara con que a patear aprendí”. Se reemplaza la violencia por el juego infantil.

4 En la versión de Vidal: “ Es mucha la alegría, debemos recordar, Que hoy cubren nuestras calles, los gritos de la barra Brindando a los campeones su amor sin desmayar”. Se reemplaza nada menos que la amargura por la alegría, y a la añoranza por el festejo popular.

esa misma voz que dijo: “¡Adiós!”.

Sueña, marinero, con tu viejo bergantín,  
bebe tus nostalgias en el sordo cafetín...  
Llueve sobre el puerto, mientras tanto mi canción;  
llueve lentamente sobre tu desolación...

Anclas que ya nunca, nunca más, han de levar, bordas de lanchones  
sin amarras que soltar...

Triste caravana sin destino ni ilusión,  
como un barco preso en la “botella del figón”... La Boca y el puerto:  
la evocadora nostalgia de aquellos viejos marinos de lo que fue y ya no  
volverá. ¿Qué otra música más que el tango podría expresar este sentimiento  
de melancolía?

Muchas de las letras de tango suelen evocar nostálgicamente un  
pasado irremediamente perdido. Aquellas letras constituyen hoy en día  
tanto un objeto de preservación patrimonial (ya que representan el sentir de  
una época pasada), así como un sujeto de preservación patrimonial, en tanto de  
cierta manera pretenden mantener viva determinada memoria, en este caso la  
memoria portuaria del barrio de La Boca que en la década de 1930 ya estaba en  
decadencia. Por lo tanto, el patrimonio cultural del tango, en este caso se puede  
decir que es doble o indirecto. Por un lado, tenemos los tangos de a partir del  
’30, más melancólicos y nostálgicos, en cierto modo higienizados; y por otro,  
los de las primeras décadas del siglo pasado y fines del siglo XIX, es decir, los  
de la época de la llamada prohibición, que daban cuenta de la marginación y  
sordidez de la cual el tango surgió.

Si nos remontamos al tango que se desarrollaba en las zonas de La  
Boca y Barracas a fines del siglo XIX y principios del siglo XX, cuando el  
puerto de La Boca estaba en auge, podemos suponer que el tango era más  
bien un ritmo picaresco y provocador. Era música de ambientes sórdidos y  
clandestinos, de lupanares, de compadritos y prostitutas. Se trataba de tango sin  
literatura. Sus títulos obscenos dan cuenta de la algarabía de una noche segura  
de placer, de acercamiento a una mujer que ofrece el cuerpo, primero para el  
baile y más tarde para el acto. El tango daba cuenta del instante, de aquello que  
sucedió en ese momento en el lupanar, un tango hecho a la ocasión. Echemos  
un vistazo al relato que hace de la zona portuaria de La Boca el poeta Juan  
Sebastián Tallon allá por la década de 1950, quien rememoraba aquellos años  
dando cuenta el ambiente que por allí reinaba:

“En la Boca, hasta los años 16,17 y 18, Pinzón, Brandsen, Suárez,  
Olavarría, Necochea, Ministro Brin, Gaboto, parte de la ribera, calles

adyacentes, la esquina de Suárez y Necochea era el centro nocturno del tango típico, y todo lo demás un barrio de heliogábalos, de borrachos y de prostitución. Los restaurantes, cafetines y despachos de bebidas compartían la clientela, las trifulcas, la paranoia, la tuberculosis y la lúes con chistaderos clandestinos, prostíbulos, cafés cantantes y bares de camareras. Cruzando el Riachuelo se llegaba a “El Farol Colorado”, burdel que se hizo célebre porque se proyectaban en él películas pornográficas. En algunos de los bares de la ribera, los más desorejados, se podía “pasar adentro”. En otros menos crudos tenían los compadritos afortunados sus mujeres cuando eran demasiado para el lenocinio. “Mucha hembra”, decían ellos. Y lo eran, por atractivas o por astutas, o por ambas condiciones. Hermosas y lanceras, allí podían “trabajar” con los bacanes del mar: empleados de empresas marítimas, de la prefectura, del banco, etc. Cuando se ofrecía el caso eran maestras habilísimas en el arte de explotar asimismo los sentimientos románticos de los marinos, haciéndoles de “novias”. Esta es otra de las formas singulares de la prostitución de esa época de Buenos Aires que ha desaparecido. Los lucrativos “noviazgos” se mantenían en ocasiones por dos, tres, cuatro años” durante los cuales el novio alcohólico volvía al mar y regresaba a puerto con la bolsa renovada, varias veces”.

Cuando hablamos de La Boca, del tango y del puerto, nos tenemos que referir inevitablemente a la prostitución y a los inmigrantes. Pero también, a una doble moral de ambigüedad hipócrita. Ya que si por un lado el tango es gestado y parido en los burdeles y que para las élites representaba infección, peste y la expresión cultural de la inmigración; por otro lado, estaba su aceptación por parte de muchos *niños bien* y miembros de la oligarquía, que concurrían a los prostíbulos y cabarets, y eran habitués del sexo prohibido y de su música. Entonces, el Tango en La Boca de principios de siglo manifiesta de modo brillante las complejidades y tensiones de una sociedad en nacimiento. El tango da cuenta así de un proceso de etnogénesis que dio origen a la identidad cultural porteña, la cual es de claro tono portuario, a pesar de la tan ponderada sentencia que afirma que Buenos Aires le da la espalda al río.

El puerto, en lo cultural, siempre representó mestizaje e hibridación: un lugar en donde los tabúes desaparecen o se relajan, o al menos el nivel de tolerancia hacia lo diverso aumenta. La cultura portuaria históricamente implica interculturalidad, intercambios y fusiones de expresiones diversas, que a su vez generaron nuevas formas culturales. Asimismo, La Boca, además de poseer el puerto, a fines del siglo XIX y principios del siglo XX, como el resto de la ciudad, vivió la gran inmigración que forjó la Argentina actual, pero que en este barrio tuvo preponderancia ligur, pueblo marino por antonomasia, que importó sus ancestrales saberes marineros a estas costas, imprimiéndole al

barrio su particular fisonomía y paisaje socio-cultural.

En este sentido, en su condición de puerto, La Boca fue el espacio propicio en donde las pasiones populares pudieron florecer sin el rígido control de la sociedad patricia afrancesada de la época. No es casual entonces que muchas de las principales pasiones porteñas que hoy identifican sin duda a la ciudad de Buenos Aires hayan surgido de las calles portuarias de La Boca. Por caso, cabe mencionar el ejemplo del fútbol: River Plate y Boca Juniors, los dos clubes más representativos de la Argentina, fueron fundados en el barrio en los albores del siglo XX por jóvenes inmigrantes de origen genovés vinculados a la actividad portuaria (los hinchas de Boca hoy se siguen denominando “Xeneizes”, en tanto que los colores de River provienen de la bandera genovesa).

Asimismo, además del puerto, la zona de La Boca-Barracas, era donde el campo se encontraba con la ciudad. Es lo que se denomina el *arrabal*, o la *orilla* (reminiscencia de implicancia portuaria), que adoptó al tango como su música representativa. Ya para 1880 el tango era la música del *orillero*. ¿Pero qué era el *orillero*?

Tres hechos confluyen en la conformación de la nueva sociedad porteña. Por un lado la construcción del puerto en la Boca del Riachuelo, por el otro el fin de la guerra contra el Paraguay y finalmente la federalización de Buenos Aires. La zona sur de la ciudad – la Boca y Barracas – había sido durante años el lugar elegido por las familias patricias para edificar sus quintas. Con las epidemias y la construcción del puerto, se fueron trasladando, buscando aires más limpios, a la zona norte (Retiro y Recoleta) y al oeste (Flores), dejando esos terrenos a las oleadas de inmigrantes que la actividad portuaria convocaba. En especial ligures y en menor medida croatas, vascos, gallegos y griegos. Asimismo, con el fin de la Guerra contra el Paraguay, se produce una gran desmovilización de gauchos que había sido enrolada cuando la pampa era un ámbito extenso y sin propietarios y que se encuentra, ahora, con campos alambrados y propiedad privada. Sin un lugar adonde ir, se establecen en los bordes de la gran ciudad, que por lo menos le ofrece algo para la subsistencia. Y con la elección de Buenos Aires como capital, se consolidó un modelo de país agroexportador ligado por vínculos cuasi coloniales al imperio británico. Los productos exportables se concentraban en plazas de carretas y mercados de frutos instalados en los arrabales. Hasta allí llegaba, y sólo hasta allí era lícito, la peonada de los latifundios de la oligarquía porteña. Ahí se producía el encuentro de dos culturas: la urbana y la rural, y por supuesto el intercambio de canciones. Las músicas camperas se mezclaban con los aires de moda en la ciudad. Todos estos elementos conformaron el lumpenaje que se llamó elípticamente “la orilla”. Todos ellos confluyeron en una cultura propia de la

cual el tango es su manifestación más acabada.

Entonces, el tango nace como la primera expresión de esta mixtura cultural inmigratoria. A diferencia de otros folclores, donde las letras describen el sentimiento y el orgullo de pertenencia a un lugar propio, el tango no escribe una identidad geográfica sino afectiva, de relación, de vínculo. Se baila el deseo sexual; después, se versifica la pobreza, el amor, la amistad, la madre, la traición, etc. La cartografía sobre la que se funda no es la abstracción de la belleza de un paisaje ni la pertenencia a la tierra sino el lugar del encuentro social, primero en la dicha prostibularia, más tarde en el café, en la mesa que reúne, el barrio, la esquina, el espacio público compartido alrededor del cual se organiza una comunidad afectiva y moral. El tango es una expresión cultural que aparece como un modo de fundar nuevos valores.

En esta fusión, las tradiciones culturales que los inmigrantes arrastraban de sus países de orígenes se ven mezcladas con otras. Las relaciones que mantienen entre ellos no tienen ningún marco desde donde establecerse y, a pesar del esfuerzo de muchos inmigrantes de aglutinarse alrededor de un origen común, la mezcla es inevitable. El tango es el efecto musical de esta mixtura inmigratoria. Salvo la milonga campera, de la que el tango se nutre principalmente en el ritmo, el resto de los elementos que le dan vida encuentran su raíz en el mosaico inmigratorio. El tango es entonces el modo de construcción de una identidad de origen fragmentario, un edificio compuesto de sexualidad prostibularia, de alegría, de diversidad. Y después, de nostalgia, de conventillo y moral, de soledad y extrañamiento. Como afirma Gustavo Varela, el tango tiene muy poco o casi nada de la Argentina anterior a 1880. Por ello, afirma, el tango no es el sonido del Río de la Plata sino la armonía del puerto, la del prostíbulo cercano al puerto: *“La cara del extranjero reflejada sobre el Río de la Plata es la fuente de la que brota el tango en su origen; ni el extranjero ni el río, ambos”*.

El tango es entonces un patrimonio cultural bastardo, de origen pecaminoso y sórdido, surgido de la más auténtica cultura portuaria, en tanto hibridación, interculturalidad y clandestinidad. Pero para hacerse masivo y popular, el tango debió someterse a un proceso de maquillaje que lo limpiase de las máculas impuras que denotaran dicho origen *orillero*. Entramos aquí en la cuestión de la reproducción social del patrimonio cultural. Es el caso del tango en La Boca hoy, donde existe la denominada versión *for export*, una nueva versión ya no “higienizada” - como para consumo masivo y popular - sino más bien “comodificada”, es decir adaptada a los usos y costumbres de las demandas del turismo mundial (en gran parte influenciada por los discursos de la UNESCO), el cual va a visibilizar ciertas cosas en tanto que invisibiliza otras.

Contrariamente a las perspectivas hegemónicas naturalizantes y objetivadoras que sobre el patrimonio cultural suelen esgrimir determinadas agencias culturales estatales e internacionales, cabe resaltar la perspectiva del antropólogo brasileño Jose Reginaldo Gonçalves, quien aboga por mantener el reconocimiento de la naturaleza necesariamente ambigua y precaria del patrimonio cultural. Para él, *“los ‘patrimonios culturales’ serían entendidos más adecuadamente situados como elementos y mediadores entre diversos dominios sociales simbólicamente contruidos, estableciendo puentes y cierres entre categorías cruciales, tales como pasado y presente, dioses y hombres, muertos y vivos, nacionales y extranjeros, ricos y pobres, etc.”* (Gonçalves, 2005). En este sentido, siguiendo la perspectiva de Gonçalves, es que es pertinente acudir al concepto de *resonancia*, el cual hace referencia al poder conferido a un objeto que ha sido sobre determinado con la virtud de evocar, irradiar o representar aquello que en rigor lo trasciende. Entonces, cuando las instituciones trabajan en la gestión de la *resonancia*, estas realizan un cuidadoso trabajo de eliminación de ambigüedades; una puesta en valor o activación del patrimonio cultural. Esto sería un trabajo discursivo que *“sustituye categorías sensibles, ambiguas y precarias, por categorías abstractas y con fronteras nítidamente delimitadas con la función de representar memorias”*. (Gonçalves, 2005). El riesgo de esto, es que la eliminación de la ambigüedad, termine vaciando el contenido de la *resonancia* y su poder mediador, es decir, *“su poder de evocar al espectador las fuerzas culturales complejas y dinámicas de donde los patrimonios culturales emergen”* (Gonçalves, 2005).

En suma, uno de los desafíos para preservar el patrimonio cultural de La Boca y su puerto, es pues, como y de qué manera rescatar y preservar la *resonancia* del tango de los orígenes. Finalizando con Gonçalves, cabe destacar cuando él afirma que la relación entre el patrimonio cultural y las formas de identidad individual o colectiva *“no es apenas una relación externa y emblemática”* sino que *“no hay subjetividad sin alguna forma de patrimonio”*. Es decir, que no hay patrimonio cultural que no sea al mismo tiempo condición y efecto de determinadas modalidades de autoconciencia individual o colectiva, y además, campos de disputa.

En conclusión, cuando hablamos de gestionar el patrimonio cultural, en realidad estamos hablando de políticas de identidad. Este no es un tema menor, menos en la zona de La Boca, donde existen hoy en día profundos procesos de renovación urbana que por un lado, convierten a sectores específicos del barrio (Caminito, Vuelta de Rocha, La Bombonera) en un parque temático de sí mismo a donde los turistas van a encontrar lo que fueron a buscar; mientras que fuera de estos circuitos, el barrio sufre tanto el implacable avance de la especulación inmobiliaria en unas zonas, así como la relegación en otras. Por

este motivo, es preciso destacar las iniciativas para preservar el patrimonio cultural de La Boca y su puerto (como la Red de Turismo Sostenible, o los proyectos de Arqueología del Tango en La Boca) que den cuenta de esta memoria, ya que manteniendo esa *resonancia* a la que hacía referencia Gonçalves, es que el patrimonio cultural es apropiado y reproducido socialmente en lugar de convertirse en una simple mercancía apta para el consumo.

## **Referencias**

Gonçalves, J. R. S. 2005 Ressonância, materialidade e subjetividade: as culturas como patrimônios. *Horizontes Antropológicos* 11 (23): 15-36.

Tallon, J. S. 1959. El Tango en sus etapas de música prohibida. "Cuadernos del Instituto Amigos del Libro Argentino" Buenos Aires.

<http://www.scribd.com/doc/55357064/-J-sebastian-Tallon-El-Tango-en-Sus-Etapas-de-Musica-Prohibida>

## **“Resumen Porteño: La pretensión de una isla”**

Antolín Magallanes

El Río de la Plata es un estuario, un lugar de derrame de otros ríos que inundan una gran planicie y generan esa sensación de mar que tantos quisieron dulce.

Allá lejos, en algún momento fue un lugar calmo y verde de bellezas nunca vistas, como lo describieron los ojos de aquellos espías portugueses que anduvieron rondando por estas tierras, antes que los españoles. Aseguraban sus crónicas que jamás nadie había visto un lugar de tanta belleza.

Pero esta Ciudad de Buenos Aires, a partir de su creación, bien podría ser pensada como una isla, rodeada por ese “Mar Dulce” que desemboca en el Océano Atlántico, el Riachuelo y el gran “Mar Verde”, que es la enorme extensión pampeana. El tiempo y la determinación de ser isla también constituyó ese dique urbano, que regula el torrente automotor y la separación dura del cemento para marcar las distancias con poblaciones vecinas: la avenida General Paz, indudablemente.

Claro que también para pensarse isla, hay que sumar dosis de repartos económicos, políticos y la tensión presente con el tener o no un destino sudamericano más alentador que el enunciado por Borges en su Poema Conjetural.

Así, la Ciudad de Buenos Aires, como cualquier territorio urbano, lleva consigo las marcas y cicatrices de los acontecimientos a los que la somete la historia. Tiene dos ríos y un sistema de arroyos, ya absolutamente enterrados e invisibles, salvo en la bravura del temporal, cuando se muestran en la superficie. Uno, como decíamos, comparado con un “Mar Dulce”, comparación que niega su identidad y lo emparenta con una aspiración de sal que ningún río tiene, el otro desde siempre sufriente por la comparación con esa inmensidad, lleva ese

peyorativo nombre de Riachuelo, uno es Mar Dulce hacia los mares, el otro es el río pampeano que se adentra en la llanura, llamándose en la Provincia de Buenos Aires, Matanza. Vaya su suerte, Matanza, Riachuelo, nombres que tal vez lo hayan condicionado desde un principio, ubicándolo en un lugar menor de la historia urbana, un lugar disminuido, marginal y sin vida.

Ambos cursos de agua nos cuentan una historia que sufre sus tensiones hacia el adentro y el afuera, y sobre los cuales una Ciudad creció siendo ganada en formas desaparejas por fuerzas opuestas, a veces yendo y a veces viniendo, hacia adentro y hacia fuera, según la definición del poder imperante.

Por lo tanto, esos ríos nos están contando desde su tragedia contemporánea por qué sus líquidos abundan en contaminantes, por qué se perdió la mirada y la percepción sobre la irrupción más inmediata de la naturaleza en la ciudad. El Río de La Plata y el Riachuelo fueron víctimas de políticas que los fueron invisibilizando, haciéndolos desaparecer de la vida cotidiana de los porteños, se los escondió y se los usurpó.

#### SUBTÍTULO: **Había una vez...**

En un principio, antes de invertirse el mapa, cuando Buenos Aires era el lugar final de una cadena eslabonada hasta el Alto Perú, un lugar final y marginal en su pobreza de tierras sin metales, tierras al Sur de la precursora aduana mediterránea de Córdoba, que supo ser primera que la del puerto y sin agua, para el asombro de los futuros porteños. Aduana que, más tarde y después de imponer por la espada la salida hacia las metrópolis de la civilización, fue el factor más poderoso para la conformación del territorio de la Ciudad en lo que fue un recorrido a través de guerras intestinas, de enormes pujas por los ríos, sus navegaciones y sus posibilidades comerciales. Alrededor de esto se tejen los intereses de Buenos Aires, se desmerece lo propio y se crece hacia afuera, es ya el momento de cambiar las fisonomías de las viejas barrancas de la Ciudad, para hacer que el avance sobre el río, nos indique claramente cuál será el interés de esta nueva Buenos Aires cosmopolita y aluvionalmente extranjera.

El Riachuelo se ciñe claramente a ese atribulado y confuso momento, sus márgenes dan cobijo a miles de inmigrantes que ya ven cómo los criollos lo sumen en las pestilencias de las vísceras de los animales despanzurrados que van a las aguas.

En esas aguas se asentara nuestra revolución industrial, por allí pasara el modelo inglés, en copia fiel, allí vendrán sus barcos, sus puentes traídos de Inglaterra, sus arquitecturas, los pilotes del quebracho chaqueño, viajando por el Paraná, en busca de sus destinos de muelle o durmiente ferroviario.

Allí, más tarde, el amoníaco de los frigoríficos y el desarrollo de la industria generaron el paisaje que retrataran los renombrados pintores de La Boca. Allí, en las cercanías de sus márgenes, se establecieron fábricas, hospitales psiquiátricos, hospitales de enfermedades infecciosas, cárceles, conventillos y todos los “gérmenes” de las luchas por las reivindicaciones de los trabajadores. A esto también el criterio higienista de la época lo condena como algo contaminante, a la vez que oculto allende la centralidad de la Plaza de Mayo.

La incorporación a la economía mundial dejó una huella significativa e imborrable en lo que fue la construcción y el posterior desarrollo de la Ciudad. A saber, y para graficar, vemos que el ingreso a ese modelo acarrea consigo la obligación de financiar infraestructura, fomentar la inmigración, la educación, modernizar las comunicaciones (telégrafo y correo) y de profundizar el desarrollo del transporte (trenes, tranvías, colectivos). Todos estos elementos oficiaron como aliados en distintos grados de complejidad para expandir socio espacialmente a Buenos Aires. Ahora bien, de este modo Buenos Aires se “centralizó”, se hizo isla, para expandirse, para extenderse y “polderizarse” sobre la vasta planicie de la pampa, llevando a esta ciudad moderna, que acerca esa “externidad europea”, la cual atesora y dispersa a través del ferrocarril, la educación, la salud, con la actuación fundante de la inmigración europea.

Ese, podríamos decir, fue el país que nos trajeron los barcos, que comenzó a poblar las costas de los ríos y a aquerenciar sus culturas y costumbres, como lo hicieron los genoveses en la Boca, con sus barcas y sus colores. Esas culturas de puerto se afincaron así a las orillas del Riachuelo.

Hasta aquí podríamos decir que el Mar Dulce del Río de La Plata fue el receptor a través del cual se transferían a Buenos Aires las dotes de la distribución de bienes, población, producciones agropecuarias, cultura, educación y poder.

### **SUBTITULO: Variaciones incluyentes entre dos mares, la tensión de Buenos Aires**

Buenos Aires fue creciendo siguiendo el tendido del ferrocarril, al que luego siguieron el tranvía y el colectivo, volviendo exclusivos al centro de la ciudad y sus alrededores y ampliando la lejanía de sus arrabales. De ese modo se constituyó la centralidad de Buenos Aires (debe tenerse en cuenta el asiento definitivo de la autoridad nacional y de la centralidad del poder), generándose una importante tensión, siempre entre las varias significaciones simbólicas y

materiales que tiene la idea de centro, como asiento del poder, de la civilidad, de la cultura y del progreso.

Es decir que hay una idea fundadora en la Buenos Aires moderna, que encarna un lugar de supremacía, un lugar de vanguardia en el territorio. Todos estos intencionales desplazamientos de la ciudad hacia sus inconstantes y crecientes bordes, le dieron su configuración e impronta. Entonces, Buenos Aires fue el modelo civilizador que prolongó a las metrópolis centrales.

Con el protagonismo del Estado de Bienestar y el desarrollo industrial, la Ciudad de Buenos Aires fue generando su fisonomía, y ya asentada la inmigración europea, la ciudad recibió inmigración de las provincias.

El sector popular, llámese pueblo, clase obrera o “cabecitas” no es un emergente nuevo, producto de la industrialización y la urbanización de las décadas de los 60 y 70, sino que ya estaban instalados en la realidad social del país, reconocida su presencia desde hacía unas décadas. En esta historia, el peronismo tuvo un impacto fundamental a través de la extensión de los derechos sociales y la expansión del mercado interno y del consumo de masas, por los que se fue dando la incorporación social y política de estos sectores.

Este período, que podríamos situar entre los 40 y fines de los 70, va a hacer que Buenos Aires se masifique.

Con su presencia aluvional, la masa ponía en juego su deseo más secreto, que era el de acceder a los bienes que representaba la ciudad. Así, contradictoriamente, la ciudad moderna, a través de la masificación urbana, adquiere una cualidad propia, y en ella conviven las distintas clases sociales.

Esto dio lugar a diferentes tensiones entre centro y periferia. Lo primero a tener en cuenta es que la ciudad de la cual hablamos era una sociedad relativamente integrada y articulada, con un amplio sector urbano moderno.

Cuando acontece el apogeo de las clases medias, la ciudad parece ser el mejor contexto para su inserción y desarrollo. Esta ciudad expresa muy claramente la idea tradicional de centro y periferia, donde hay lugares limítrofes, que expresan “lo mestizo”, el lugar de la mezcla, de lo que entra y sale de la ciudad, son lugares que progresivamente se transforman, lugares que expresan la esperanza de aproximación a la ciudad. Lugares de imitación.

Los bordes de la ciudad se expanden mediante el loteo, primero urbano y luego, en el Conurbano. Se conforman nuevos barrios, que van demostrando el carácter incluyente que permite la conformación de barrios precarios, ya que a través de las luchas colectivas contra la pobreza van superando sus condiciones de precariedad.

Pero hay dos bordes que ya quedan fijos y son las riberas de nuestros ya mencionados ríos, sobre el Riachuelo, se abalanza un crecimiento poblacional importante, sobre todo en los nuevos barrios del Sur, expresados en Lugano y

Soldati, con su Autódromo y parques que van a proyectar los nuevos centros de la vivienda popular, pero también a la vera de ese río crecen los barrios de trabajadores que se asientan en el Conurbano Bonaerense, estamos ante un momento de un importantísimo desarrollo industrial, que requiere de mano de obra, la cual vendrá del otro lado del “Mar Verde”, el de la Pampa, y fijará las nuevas dimensiones de las poblaciones que irán conformando al denominado Gran Buenos Aires y al Sur porteño.

Para esas épocas, el Riachuelo está flanqueado por una intensa producción industrial, ya ese río es el lugar donde verter todos los jugos pestilentes y sobrantes que van produciendo los descartes de la industria, en un sistema que genera prosperidad económica y contaminación. Es el sistema que empieza a naturalizar el paisaje poluído y a demostrarnos cómo una sociedad, en aras de su bienestar económico puede naturalizar la contaminación de sus ríos. Puede justificar en ello una variante para ajustar sus costos, hipotecando su futuro.

#### **SUBTÍTULO: El horizonte no es el río...**

La década del 70 expresó su crisis en los ríos como corolario de la crisis económica y política, nos devolvió el rostro de un Riachuelo desbastado y abandonado, sucio y putrefacto. Ya el sistema que dotaba de sentidos económicos, que sostenía la industria había implosionado por las políticas liberales, que dieron por tierra con años de insistente desarrollismo. Caído ese sistema, todo alrededor de nuestros ríos, perdió sentido, los obreros se transformaron en desocupados, los barrios humildes dejaron de ser la posibilidad de asentarse en las cercanías del bienestar y se transformaron en lugares miserables junto a una cloaca a cielo abierto. El Riachuelo sufrió su olvido, para transformarse en un lugar marginal, que permitiera su utilización como vehículo de la marginalidad productiva, sin proyecto de país y “servidas” sus aguas a los privilegios del mercado. Ahora sí, más que nunca cumplió su rol de “abaratador” de costos sin control, sin Estado y sin vida.

Un dato a destacar es el cierre del Puerto de La Boca, que dio un golpe mortal a toda la cuenca baja de este río para siempre. El gobierno dictatorial de aquel entonces nunca pensó qué sistema económico iba a suplantar al que se estaba cerrando.

El otrora Mar Dulce también sufrió los embates del colapso económico, también sus aguas dejaron de ser aptas para que agobiados porteños y bonaerenses las utilizaron junto a sus playas como espacio público, la contaminación allí también hizo sus juegos letales, el Río de La Plata fue clausurado al uso humano.

“El horizonte no es el río...” es un verso que nos llama a reflexionar, pertenece a una canción de Andrés Calamaro, la cual, ¡vaya paradoja!, se llama “Señal que te he perdido”. Tal vez, con esa capacidad esclarecedora del arte, sea una forma que ayude a entender lo que pasó a partir de la junta militar que asumió en el año 1976.

Los militares utilizaron el río y su costas como un lugar privado, las usurparon, construyeron clubes, hoteles y fueron cerrando la posibilidad de acercarse a él.

El río fue perdiendo sus playas, se fue replegando, se alejó, nadie más pasó por sus orillas o volvió a verlo. Las posibilidades de acercarse se hicieron exclusivas, y el más macabro teatro de operaciones también se evidenció en la complicidad que los genocidas quisieron establecer con la naturaleza, para que fuera ella quien tapase sus aberrantes crímenes.

Ese fue el peor momento del país y, claramente, el peor para nuestros ríos, a nadie le importaba ya la relación que sus autoridades establecieron con ello; y decidieron fuertemente su futuro. Buenos Aires, más que nunca, se plantó sobre su condición de isla. Sus bordes y sus aguas estaban prohibidos al contacto humano, estaban vigilados por un dispositivo militar defensivo. Sus ríos estaban irremediablemente contaminados y olvidados.

Se logró la idea de vencer la necesidad de la población por utilizarlos, el Riachuelo era un lugar que se podía cruzar por algunos puentes y donde nadie sabía qué era lo que pasaba, los barcos se fueron alejando, se fueron de él.

El Río de La Plata fue un accidente en el horizonte, rara vez pensado y tenido en cuenta.

### **SUBTÍTULO: Las posibilidades de la democracia:**

La recuperación de la vida democrática sufrió tensiones que, si bien intentaron poner en agenda el tema de la relación con los ríos por parte de la ciudad, fueron fluctuantes y erráticas.

La ciudad recuperó bordes en forma de parques, nuevos barrios como Puerto Madero, estableció una preocupación por los temas ambientales, pero sufrió idas y venidas a causa de problemas inter jurisdiccionales, así como las crisis económicas que padeció el país.

En esta etapa campearon promesas, como la más inverosímil, que nos proponía el Riachuelo limpio en mil días, en un momento en que Buenos Aires era una ciudad que recibía una influyente dosis de neoliberalismo.

En esas épocas, la ciudad representaba un modelo que no rompía con su idea insular sino que la repartía en forma de archipiélago, claro que todavía

rodeada de mares y ríos de contaminación ambiental. Así, vemos cómo se van redefiniendo otras zonas como céntricas, dentro y fuera de la ciudad de Buenos Aires. Lugares que han adquirido relevancia, siendo estos donde se asienta la población en mejor situación económica.

Es decir, asistimos a una nueva reconfiguración del espacio y en él a una nueva distribución de la población de acuerdo a su situación económica, que no se condice con las tradicionales geografías administrativas de la ciudad y su periferia. De este modo, el valor del suelo, las nuevas tecnologías, autopistas, countries y shoppings constituyen y organizan los espacios urbanos, y aparecen en el horizonte como faros que irradian las nuevas ideas, organizando nuevas centralidades y periferias.

Ya no se trata de un esquema lineal de pensamiento por el cual la ciudad de Buenos Aires (centro) se desarrolla hacia barrios y lugares limítrofes del Conurbano bonaerense (periferia). Hoy, la autopista es la nueva prolongación de la ciudad, privilegiando el transporte privado por sobre el transporte público, introduciéndose como un obstáculo para quien no puede acceder o para el mismo peatón.

#### **SUBTÍTULO: Nuestros ríos como oportunidad:**

Es esperanzador observar algunos cambios que vienen a alentar la posibilidad de que algo cambie. Por eso es necesario pensar que las cosas se pueden hacer, las realidades se pueden transformar y el producto de estos optimismos se sostiene sobre las posibilidades que brinda este momento político del país.

La Ciudad de Buenos Aires no puede seguir en esa actitud de isla, ni prolongarse más allá de sus fronteras con el ímpetu avasallador y prepotente de otrora. La ciudad tiene una necesidad de integración absoluta con el resto del país y el continente, que tendrá que ir cumpliendo, más allá de sus gobernantes de turno. Por eso es auspicioso que se haya podido conformar la ACUMAR<sup>1</sup>, que es el organismo que representa a todas las jurisdicciones que tienen injerencia sobre el Riachuelo, y que hoy empieza a proponer una iniciativa visible para el saneamiento de la cuenca. Es cierto que falta muchísimo, pero en el último año se han podido observar avances que son la impronta de una voluntad política, que por suerte ha venido empujada por otras voluntades, primero vecinales, a través de la causa Mendoza, causa que tomara la Corte Suprema de Justicia de la Nación, la cual sigue exigentemente todos estos procedimientos de recuperación.

Hoy, hay una serie de posibilidades a la vista para pensar en un futuro en el que la ciudad no se confirme a sí misma aislada sino integrada.

El Riachuelo, hoy, es la mejor posibilidad para pensar la integración del Área Metropolitana de la Ciudad de Buenos Aires.

Es una excelente posibilidad para pensarlo como un lugar de unidad y de continuidades, no ya como patio trasero, sino como un río destacado y enunciador de nuevas épocas e identidades.

Por qué no pensarlo como un lugar para unir, para transportar, para recuperar lo público. Pero también como un lugar para desarrollar sitios siempre postergados: el Sur de la Ciudad de Buenos Aires, ciertamente, a partir del Riachuelo tiene una oportunidad única.

Porque recuperar el Riachuelo es pensar su producción limpia y limítrofe, es pensar cómo se van a instalar quienes allí trabajan, cómo van a movilizarse. Es pensar los espacios públicos, es hacer que la comunidad tenga de aliado en su recuperación a su río, y que esto los funda en el futuro.

Toda la planificación para refundar Buenos Aires debe venir indefectiblemente del Sur de la Ciudad, para lo cual Buenos Aires debe estar conjuntamente comprometida con la Nación y la Provincia de Buenos Aires en crear una institución que coordine esa área metropolitana, que proponga desarrollos a largo plazo, que articule las uniones de los territorios, que pueda pensar democráticamente, más allá de las jurisdicciones, las soluciones reales de un territorio que sus habitantes no viven como ajeno. Allí, en esos lugares todos comparten el mismo paisaje y la posibilidad que se le da a la Ciudad de Buenos Aires en su Sur, debe ser simétrica a la que debe darse sobre la orilla bonaerense, pues se trata de fundar seria y planificadamente el Área de Gestión Metropolitana. Para darse una idea, en la cuenca Matanza-Riachuelo viven cinco millones de personas, que deben ser integradas y organizadas en un proceso superador de las posibilidades meramente técnicas. Se requiere un esfuerzo de interpretación política de alto nivel. Hay que articular, armonizar, ordenar y gobernar ese territorio, que es el 14 por ciento de la población argentina, pero hay que hacerlo.

Recuperar la Cuenca Matanza- Riachuelo tiene un sinfín de implicancias, pero la más fuerte es la de desterrar la idea de que las cosas no se pueden hacer. Se puede y a la vista está el entusiasmo que han despertado sus obras actuales en sus habitantes. Hoy, hay más control, aunque grandes empresas todavía se escapan de ellos; hoy, las cooperativas de trabajadores limpian sus bordes, los ordenan; hoy, el juzgado de Quilmes es un comprometido y urgente custodio de lo decidido por la Corte Suprema y libera bordes usurpados, intima a municipios y autoridades, multa, vigila que se efectivice el retiro de embarcaciones abandonadas, vela por el saneamiento y recuperación del área a través de la acción directa de la justicia. En definitiva, en un hecho inédito, la justicia en lo más pleno hace uso absoluto a derecho

de su potestad. Se articula con el Estado, y este cumple con su función de administrar, ordenar y dar sentidos. La Ciudad y la Provincia pueden articular propuestas de recuperación, con dificultades, discutiendo, pero haciendo, y lo hacen cuando limpian, recuperan puentes y tienen presencia efectiva en el lugar y en la limpieza.

Pero la consigna es ir más allá, recuperar la magnitud de las grandes obras de transformación nacional en un lugar abandonado a su suerte, seguramente será uno de los actos de justicia más importantes de esta etapa.

Este debe ser el primer paso para sacar a Buenos Aires de esa isla en que la quieren convertir, una isla rodeada de pestilencias y decadencia, que flotan en sus aguas, una isla que deberá ver cómo, desde adentro, comienza una nueva integración continental, que viene haciendo el proceso inverso al de los puertos que miraban a las grandes metrópolis, y empieza a coser bordes por adentro del continente. En ese sentido, Buenos Aires debe integrarse.

También nuestro Río de La Plata debe de dejar de ser una prenda tenida en cuenta solamente para el desarrollo inmobiliario, la posibilidad de que este sea un lugar orientador del trabajo y la producción, que pueda ayudar a oxigenar definitivamente la Ciudad, que pueda ser un espacio libre para ver el horizonte donde los habitantes de una buena vez por todas tengan el mejor lugar natural para engrandecer su calidad de vida y disfrute.

El Riachuelo y el Río de La Plata deben recuperar sus atributos, sus puentes, sus amarras y sus puertos, por ende deben ser absolutamente navegables ambos, para así recuperar su linaje original. Hoy la navegación está absolutamente monitoreada y no reviste ningún tipo de peligro ambiental. Por qué no atender la particularidad que le dio origen a toda esta zona, y que hoy se reviste de importantes resguardos de seguridad. Nuestros barcos, argentinos, pueden surcar cualquier río del mundo, y están autorizados pues cumplen con las normativas de higiene y seguridad correspondientes. Sería importante extender esto a un debate que permita esclarecer, que no nos presente a sobre cerrado las posibilidades latentes de nuestros ríos. Hoy, el Riachuelo sufre una clausura preventiva, que esperamos sea sólo eso, y nos permita pensarlo a futuro, con las embarcaciones que se definan para su uso, ajustadas a las necesidades de saneamiento.

Debemos acordar con todo aquello que siga evitando la contaminación y creemos que allí hay que poner el gran esfuerzo actual, pero también debe ser importante generar embellecimiento y la urbanización, mejorar todos los lugares públicos del Riachuelo y las costas del Río de Plata, hacer que la gente se acerque, que vaya, que lo utilice y lo viva, que se cuente su historia, social, política, industrial, su debacle, pero que todos crecientemente vayan acompañando su recuperación. La recuperación de la ESMA es una posibilidad

para ampliar el uso de las costas de Buenos Aires, impartiendo una restitución desde la memoria, que se conmemore en el río, que se vuelva a asociar al Río de la Plata con la vida, con la sociedad, utilizándolo. No hay que restarle espacio a la imaginación para recuperarlo y utilizarlo, ese río nos pertenece.

La posibilidad de recuperar la productividad de nuestros márgenes de agua debe ser algo a estudiar, lo productivo puede ser limpio y no contaminante. Sepamos que la ciudad hoy cuenta con la terminal Quinquela Martín, la más grande de Sudamérica para la utilización de cruceros. Y que el Ferrocarril portuario ha vuelto a funcionar.

Es imperioso convocar a la ciencia para recuperar el río, y aunque a algunos les resulte extraño, también hay que relacionarlo con la filosofía, la ecología del medio ambiente, las ciencias humanas, y todos los saberes que nos devuelvan una idea integral.

El concepto de democracia debe estar íntimamente ligado a este proceso, porque sobre el río pesan decisiones, opiniones, saberes y expectativas que deben ser tenidos en cuenta a la hora de su recuperación. En el río se juegan las mismas situaciones que en la sociedad, es a la vez que un lugar de encuentro, uno de disputa de poder.

Esta inclinación deberá ayudar a evitar que en nombre de la ecología, se utilice al miedo como elemento desmovilizante. Desde esa posición, creemos que sólo se genera la estigmatización y el alejamiento de la comunidad en el proceso de recuperación.

Nuestros ríos y nuestra ciudad sólo serán recuperados cuando la comunidad se haga cargo de ellos definitivamente. Una isla es una posibilidad solitaria que nuestra ciudad no se merece más.

---

1. ACUMAR, Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo, creada por la ley 26.168. Es un organismo público inter jurisdiccional, que reúne en su estructura a los gobiernos de la Nación, Provincia de Buenos Aires, Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los 14 municipios que integran la cuenca.

*Capítulo 3*  
*los Puertos de la Incorporación al*  
*Mercado Mundial*



## **El Sindicalismo Revolucionario en Argentina y los orígenes de la Federación Obrera Marítima.**

Laura G. Caruso  
UBA-CONICET / IDAES-UNSAM

### **Introducción**

En los primeros años del siglo XX varias corrientes político ideológicas disputaron la dirección del movimiento obrero en los centros urbanos de Argentina. Entre ellas, el sindicalismo revolucionario convivió y compitió con el anarquismo y el socialismo, del cual se había desprendido en 1906, logrando imponerse luego del Centenario como fuerza sindical predominante. Entre los principales sindicatos de la época, se destacaron en la dirección de la Federación Obrera Marítima (FOM) desde su creación.

Algunas de las concepciones e ideas centrales al sindicalismo, como la centralidad de la organización sindical y su independencia de los partidos políticos, así como su política anti estatista que fue transformándose en un reformismo pragmático, han sido objeto de estudio de algunos trabajos, quizás acotados con relación a la importancia de la experiencia sindicalista. La intención del presente análisis es profundizar el conocimiento de las bases ideológicas del sindicalismo y sus tópicos fundamentales, a partir de la revisión de la obra de sus propagandistas en el Río de la Plata, en particular la de Julio Arraga, y otros documentos provenientes d periódicos sindicalistas o prensa en general. A la vez, interesa especialmente conocer la línea de acción de los sindicalistas dentro del gremio marítimo en momentos de la huelga que antecede a la formación de la FOM, desarrollada por la Sociedad de marineros a fines de enero de 1910, la cual se relaciona con una huelga encarada por los foguistas, dirigidos por el anarquismo. Es así que este conflicto, en esta

primera exploración, y visto en su conjunto, de enero a marzo, cuando los foguistas vuelven al trabajo tras la derrota de su movimiento, permite comparar la estrategia sindical de ambas corrientes, la actitud del Estado y sus diversas instituciones, para poder dimensionar la experiencia de la lucha sindical marítima y su temprana, fuerte y sostenida adhesión al sindicalismo, así como la consolidación de ciertas tendencias reformistas dentro de esta corriente político-sindical, cuyo desarrollo inciden en la historia de la vinculación de los trabajadores con el Estado en diversos periodos.

En las primeras décadas del siglo XX los obreros marítimos impulsaron una serie de luchas y protagonizaron un importante proceso de organización sindical, que tras diversas instancias se consolidó en FOM. La centralidad estructural del transporte marítimo dentro de la economía agroexportadora y la posición estratégica que estos trabajadores tuvieron para enfrentar a la patronal y sus organizaciones corporativas fueron elementos centrales en la los conflictos del sector. Existe hoy una cada vez más amplia bibliografía acerca de la relación entre la FOM y los gobiernos radicales en el periodo 1916-1930, concentrándose en el primer quinquenio, en el cual la FOM logro imponerse en la lucha por el control sindical del ingreso a las tripulaciones y de las condiciones de trabajo a bordo. Dentro de este debate más amplio se desarrolla un debate en curso sobre su dirección sindical y su cada vez más marcado reformismo. Este trabajo inicia la exploración de la etapa formativa de la FOM, retomando las experiencias previas, y el análisis de la corriente política que fue su dirección desde su origen, el Sindicalismo Revolucionario.

Problemas tales como la acción y organización de la FOM, su dirección sindical sindicalista y su relación con los gobiernos radicales vienen siendo trabajados y analizados por varios autores desde hace unos años.<sup>1</sup> En particular se ha prestado especial atención a las relaciones laborales y practicas sindicales de los trabajadores marítimos en el periodo de los gobiernos radicales.<sup>2</sup> Como

---

1Adelman, Jeremy (eds), *Essays in Argentine labor history 1870-1930*, London, Macmillan 1992; "State and labour in Argentina. The portworkers of Buenos Aires", JLAS, Cambridge University Press, vol. 25, 1993; Rock, David, *El Radicalismo argentino (1890-1930)*, Amorrortu, Bs. As., 1992; Horowitz Joel, "Cuando las elites y los trabajadores coincidieron: La resistencia al programa de bienestar patrocinado por el gobierno argentino, 1923- 24", Anuario IEHS 16, Tandil, 2001; "Argentina's failed general strike of 1921: a critical moment in the radical's relations with unions" en *Hispanic American Historical Review* N° 75, pg. 57 a 80, 1995; Garguin, E., "Relaciones entre Estado y sindicatos durante los gobiernos radicales, 1916-1930" en Panettieri, J. (comp.) *Argentina: trabajadores entre dos guerras*, Eudeba, Buenos Aires, 2000; Rapalo, M. Ester "Los empresarios y la reacción conservadora en la Argentina: las publicaciones de la Asociación del Trabajo, 1919-1922", Anuario IEHS 12, Tandil, 1997; "Los patronos ante la legislación laboral durante el primer gobierno de Yrigoyen", Cuadernos del Sur, Revista del Departamento de Humanidades de la Universidad Nacional del Sur, vol. 32, 2005.

2Falcón, R. y Monserrat, A., "Estado, empresas, trabajadores y sindicatos" en *Nueva Historia Argentina Tomo VI*, Falcón R. (dir.) *Democracia, conflicto social y renovación de ideas (1916-1930)*, Sudamericana, Bs. As., 2000; Falcón, R. y Monserrat, A., "Políticas laborales y relación Estado-sindicatos en el gobierno de Hipólito Yrigoyen (1916-1922)", en Suriano Juan

forma de continuar y renovar la problematización la relación entre el sindicato marítimo y el Estado durante los diversos gobiernos, abordamos aquí, además de las concepciones del sindicalismo revolucionario que dirigió a los obreros marítimos por muchos años, la experiencia gremial de estos trabajadores en la particular coyuntura de principios del año emblemático 1910, las diferentes direcciones sindicales de marineros y foguistas, sus acciones y posicionamientos frente al Estado, y las acciones estatales en torno al conflicto marítimo.

## **Rearmando el rompecabezas del Sindicalismo Revolucionario local**

La historia general del Sindicalismo Revolucionario (en adelante SR) comenzó en el ámbito político-sindical europeo, en particular en Francia e Italia. En 1895 se creó la Central General de Trabajadores (CGT) francesa, la cual en su congreso del año 1906, realizado en la ciudad de Amiens, introdujo en su carta orgánica los principios del SR, en particular el rechazo a la actividad política partidaria y parlamentarista.<sup>3</sup>

Los sindicalistas revolucionarios en Argentina se constituyeron en una corriente autónoma en 1906, expulsados del Partido Socialista (en adelante PS). Primero como fracción partidaria, y luego desde su propia organización, cuestionaban al PS su parlamentarismo y su escasa atención a la militancia sindical de base. De corte obrerista, con fuertes posiciones anti-intelectualistas y antiparlamentarias, el SR se autodefinió como apolítico, reivindicando la acción directa y la autoeducación obrera en la experiencia de la lucha sindical. Tomando como referencia las experiencias francesas e italianas, y a sus teóricos y militantes más destacados, el SR argentino difundió sus ideas y

---

(comp.) La cuestión social en Argentina, 1870-1943, La Colmena; Bs. As., 2000; Moserrat, M. Alejandra, "La conflictividad obrera y el partido radical. Los trabajadores marítimos entre 1916 y 1930" en Cañete Victoria, Rispoli Florencia, Ruocco Laura y Yurkievich Gonzalo (comps) Los puertos y su gente, pasado presente y porvenir. La problemática portuaria desde las ciencias sociales, Ediciones Gesmar, UNMdP, Conicet, Mar del Plata, 2011; Lucena, Alberto y Villena, César; "La primera burocracia sindical. La Federación Obrera Marítima y la gran huelga de 1920-21", Anuario CEICS, Buenos Aires, 2008; Caruso, Laura; "La huelga general marítima del Puerto de Buenos Aires, diciembre 1916", en Revista de Estudios Marítimos y Sociales, Año 1, Número 1, Mar del Plata, 2008; "Estado, armadores y clase obrera en la Argentina de entreguerras: la segunda Conferencia de la OIT sobre trabajo marítimo (1920)", Anuario IEHS nr. 26, Tandil, 2011.

<sup>3</sup>La CGT agrupa, al margen de toda escuela política, a todos los trabajadores conscientes de la lucha que hay que sostener para la desaparición del asalariado y el patronato"; "En lo que concierne a las organizaciones, el Congreso decide que con el objeto de que el sindicalismo alcance su máximo de efectividad, la acción económica debe ejercerse directamente contra la patronal, no teniendo las organizaciones confederadas, como asociaciones económicas, qué preocuparse de los partidos y de las sectas que, afuera y al margen, puedan perseguir, en absoluta libertad, la transformación social." Orden del día XV Congreso Nacional Corporativo de la CGT de Francia, Amiens, 8 al 16 octubre 1906. Su redacción estuvo a cargo de Victor Griffuelhes, secretario general de la CGT entre 1902 y 1908. Junto a Fernand Pelloutier, Edouard Berth, Hubert Lagardelle y Goerge Sorel, fueron los principales exponentes del sindicalismo revolucionario francés.

sostuvo una intensa actividad de propaganda, en la cual se destacó la labor de Julio Arraga, así como también a través de los periódicos *La Acción Socialista* primero, y *La Acción Obrera* en 1910, el periódico de la Federación Obrera Regional Argentina Noveno Congreso (FORA IX), *La Organización Obrera*, y *La Unión del Marino*, perteneciente a la FOM.

Uno de los autores de referencia, leído y citado permanentemente en la prensa y en la producción propagandística sindicalista en nuestro país, fue George Sorel (1847-1922), cuyos saltos ideológico- políticos (liberal conservador, socialista, dreyfussand y antidreyfussand, marxista y crítico, pro revolución rusa, luego interesado en el régimen de Mussolini) hicieron que el historiador Berlín lo describa como una figura anómala, imposible de etiquetar o clasificar, reivindicado y repudiado tanto por izquierda como por derecha. Sorel ocupó así un lugar incómodo, pero importante, en la historia del pensamiento socialista.<sup>4</sup>

La lectura particular del “primer Sorel”, en sus escritos de fines el siglo XIX, sobre socialismo y la democracia fue uno de los núcleos que permanecieron vigentes en el resto de su producción. La reivindicación de las asociaciones obreras y su papel en el cambio social, entendiendo a los sindicatos como la escuela revolucionaria y el lugar de creación de nuevos vínculos en tanto instituciones autónomas que constituyen en si una nueva experiencia, la base para la sociedad del futuro socialista, es otro de los rasgos desatacados en su obra. Este marcado obrerismo y el lugar vital del sindicato en la organización y la experiencia obrera lo llevó a afirmar que “el socialismo no es una doctrina, una secta, un sistema político, es la emancipación de las clases obreras que se organizan, se instruyen y crean instituciones nuevas... Todo el porvenir del socialismo reside en el desarrollo autónomo de los sindicatos obreros”.

Su virulento anti intelectualismo y su rechazo a toda diferenciación entre los trabajadores y una dirección intelectual externa a ellos, llevó a Sorel a afirmar que los jefes de los sindicatos franceses “han visto que la dominación de los poderes públicos está fundada sobre la pretendida superioridad de los intelectuales”.<sup>5</sup> Si bien la participación política tuvo un – algún - lugar en la concepción soreliana de la acción política de los trabajadores, este fue subordinado, secundario frente a la acción directa, sostenida en sus lugares de trabajo. De considerar a los partidos como auxiliares de las organizaciones proletarias, Sorel pasó con el tiempo (y tras la experiencia de la socialdemocracia

---

4 Berlín, Isaiah, Prefacio en Sorel, George, *Reflexiones sobre la violencia*, Alianza, Madrid, 1976; Albornoz, Martín, “Georges Sorel: la violencia proletaria como crítica de la violencia política. Notas para una aproximación” (mimeo)

5 Sorel, George, “El porvenir socialista de los sindicatos”, 1900 citado por Martínez Mazzola, Ricardo, “Sorel en el cambio de siglo. Crisis del marxismo, bloc de izquierdas y pedagogía obrera”, en Hilb, C. (coord.) *Cuando el pasado ya no alumbraba el porvenir. La modernidad política y sus críticos*, Ediciones del Molino, Buenos Aires, 2004

europea) a concebirlos como una especie de “caballo de Troya” que desde afuera introducía a los intelectuales en el corazón del mundo obrero, desviándolo y corrompiéndolo.

En nuestro país, la extensión de las ideas sorelianas y la conformación de una corriente sindicalista fue algo anterior a la aparición de la obra más conocida de Sorel, *Reflexiones sobre la violencia*, publicada en 1906. Un texto previo, *El porvenir socialista de los sindicatos*, de 1900, tuvo gran difusión en general, y en Argentina en particular, dando cuenta de la fluidez de los contactos político-intelectuales entre Europa y Argentina en ese momento, dentro del cual se evidenciaba un proceso de internacionalización de las ideas sorelianas en el contexto de los debates de la II Internacional, observable en la similitud de los planteos del sindicalismo francés y el argentino en sus orígenes, una base común a partir de la cual el SR criollo desarrolló aportes locales, apropiaciones y reconfiguraciones a partir de la disputa política, sindical e ideológica con el PS y el anarquismo.<sup>6</sup>

El SR fue la segunda escisión sufrida por el PS, que tras una crisis interna dio primero como resultado la constitución de una fracción interna y luego una corriente autónoma. De esta manera, la corriente sindicalista se constituyó como resultado de extensos debates al interior de la vida partidaria, y enfrentando a la línea oficial justista.<sup>7</sup> El debate en torno a la huelga general revolucionaria, suscitado en el periodo que va desde la declaración del estado de sitio ante el levantamiento radical de 1905 y la realización del VII congreso del PS, donde la fracción sindicalista fue expulsada, puso de relieve y consolidó muchas de las posiciones de esta corriente.<sup>8</sup>

El grupo de militantes que adhirió al ideario sindicalista se constituyó en fracción dentro del PS y en 1906 se convirtió en corriente autónoma, cuando en el VII congreso partidario, celebrado en la ciudad de Junín en el mes de abril, fueron expulsados por moción de Nicolás Repetto (o “invitados a retirarse”). Según el socialista Enrique Dickmann, ésta fue una “*escisión saludable, porque permitió a este (el PS) seguir su ruta normal y orgánica*”.<sup>9</sup>

En general la bibliografía coincide en que los primeros en adherir y difundir en el Río de la Plata las ideas del SR fueron Julio Arraga y Gabriela de Coni. El primero estuvo en los primeros años del siglo en Europa, donde

---

6 Kersfeld, Daniel, *Georges Sorel: apóstol de la violencia*, Ediciones del Signo, Buenos Aires, 2004.

7 Sobre la historia del Partido Socialista en Argentina ver Camarero Hernán y Herrera, Carlos (edits.), *El partido socialista en Argentina: sociedad, política e ideas a través de un siglo*, Prometeo, Buenos Aires, 2005; Oddone, Jacinto, *Historia del socialismo argentino*, La Vanguardia, Buenos Aires, 1934.

8 El debate fue reconstruido en forma detallada por Belkin, Alejandro, “El debate sobre la huelga general y el surgimiento del sindicalismo revolucionario en Argentina (1905)”, ponencia presentada en Xº Jornadas Interescuelas, Rosario 2005.

9 Dickmann, Enrique, *Recuerdos de un militante socialista*, Buenos Aires, 1949.

conoció las obras de Sorel y las experiencias francesas e italianas. De regreso en Argentina, desarrolló una acción de difusión de estas ideas, coincidiendo en 1903 con la visita del periodista italiano de *L'Avanti* y propagandista sindicalista Walter Mocchi.<sup>10</sup> Algunos de los militantes del PS o cercanos a este que constituyó el núcleo del SR fueron Gabriela de Coni, el médico italiano Bartolomé Bossio, Aquiles Lorenzo, Emilio Troise, Luis Bernard, Ernesto Piot, Lucas Tortorelli, Juan Cuomo, Luis Lotito, y más tarde Francisco Rosanova, Luis Lauzet, Francisco García y Sebastián Marotta. Varios de estos militantes formarán parte de la dirección de las sucesivas centrales obreras UGT, CORA, FORA IX y USA, así como de diversos sindicatos.<sup>11</sup>

Ya desde 1903 este grupo de militantes, críticos de las posiciones del PS, actuaron con éxito al interior de la central sindical Unión General de Trabajadores (UGT), logrando la mayoría de los cargos de la Junta Ejecutiva en 1906, a la par de su expulsión. En 1909 se constituyó la Confederación Obrera Regional Argentina (CORA), dentro de la cual el SR tuvo una actuación

---

10 Falcón, Ricardo. "Izquierdas, régimen político, cuestión étnica y cuestión social en argentina (1890-1912)" en Anuario 12, UNR, 1986-1987.

11 Gabriela de Coni (1866-1907), de origen francés, llegó a la Argentina junto a su esposo, el médico higienista Emilio Coni, fue una activa militante socialista, y según Dickman "vivía a la moda parisiense – tanto material como intelectual – y la última moda espiritual en París era el sindicalismo revolucionario". DICKMANN, ENRIQUE, Recuerdos de un militante socialista, Buenos Aires, 1949. Bartolomé Bossio, Médico italiano que militó en la ciudad de Azul entre 1904 y 1908, y luego fue perseguido, encarcelado y desterrado. LAUZET, LUIS, "Dos palabras", introducción al libro de BOSSIO, BARTOLOME, Socialismo político, socialismo obrero. Carta a un socialista. A propósito del intelectualismo. Socialistas y anarquistas: los socialistas creen en la eficacia de la ley, los anarquistas en la eficacia de la "idea.", Biblioteca La Acción Obrera, 1919. Aquiles Lorenzo, secretario general del PSA y director de la publicación sindicalista, *La Internacional*, en 1904 y 1905. Emilio Troise, médico uruguayo que ingresó al PSA en 1905, poco antes de la escisión. Luis Bernard, de origen francés y de profesión linotipista, fue considerado por Andrés Carbona como el maestro de Marotta resaltando su cualidad de orador. Tenía una imprenta en el sótano de una casa de la calle Bustamante. Ernesto Piot, secretario general de la Unión General de Trabajadores. Lucas Tortorelli, trabajador de la industria del mueble. Juan Cuomo, militante de la UGT, de la cual fue secretario general para 1907. Francisco Rosanova, Proveniente del gremio de lustradores del calzado, militó en el sindicato ferroviario desde 1912, siendo su secretario general hasta 1920, cuando pasó al gremio de la Fraternidad. Como colaborador y redactor participo en la recientemente creada CGT. Luis Lauzet, linotipista francés y dirigente gráfico en Argentina, fue director de *La Vanguardia*, autor de "La reforma del estatuto monetario en Francia". Ya como abogado, en 1925 publicó el libro "Una creación obrera", referido a la Organización Internacional del Trabajo, como parte de la colección Legislativa de la Editorial Jurídica, obra que dedico a la memoria de E. Niklison, quien fuera inspector del Departamento Nacional del Trabajo. Lauzet además prologó y tradujo del francés "El petróleo", escrito que en 1921 produjo el periodista Francis Delaisi, quien colaborara en el periódico antimilitarista de Gustav Harvé, *La Guerre Sociale*, entre 1906 y 1916, y también en *La Vie Obiere*, periódico de la CGT francesa. Francisco García, De origen español, fue secretario general de la FOM desde su creación en 1910 hasta 1924 ininterrumpidamente, cuando se produjo su alejamiento, puesto que recupera en 1928 hasta su muerte, en marzo de 1930. TRONCOSO, OSCAR, Fundadores del gremialismo obrero 1, CEAL, Buenos Aires, 1983. Sebastián Marotta, (1888-1970), dirigente sindicalista proveniente de la construcción y luego gráfico, integrante de la UGT predominantemente sindicalista, luego dirigente de la CORA, la FORA IX y la USA, solo por mencionar algo de la extensa militancia de Marotta, e historiador del movimiento obrero argentino. AA.VV. Vida, obra y trascendencia de Sebastián Marotta. Juicios, semblanzas y anecdotario de un precursor del sindicalismo, Calomino, Buenos Aires, 1971.

fundamental, difundiendo sus ideas en el periódico *La Confederación*. En 1915, tras un intento fallido de fusión con la central anarquista FORA (desde entonces V Congreso), constituyeron la FORA IX, de la cual el SR fue la dirección política hasta los primeros años '20, representando así una nueva interpretación del rol que tenía el movimiento obrero en la lucha de clases.<sup>12</sup> La FORA IX fue, en ese periodo, la central obrera más importante, y dentro de ella la FOM tuvo un rol clave, en el proceso general y a nivel nacional, de organización sindical.

Con relación a la corriente sindicalista revolucionaria y las anteriores referencias a su origen y caracterización en Argentina, existen algunos trabajos recientes que abordan la formación, desarrollo y bases ideológicas del SR. Algunos autores han analizado el lugar de este sindicalismo en la historia del movimiento obrero en torno al Centenario, pensándolo como producto de una especialización en un aspecto de la lucha obrera. La aparición de esta corriente implicó cierta división del trabajo, en la cual el anarquismo, con su labor de propaganda, preparaba las condiciones para la realización del programa máximo; los socialistas y su política parlamentaria buscaban concretar el programa mínimo obrero; y los *sindicalistas* a través de la lucha económica y la acción directa, apuntaban a la realización de las mejoras posible dentro del marco capitalista, el programa mínimo, impulsando el poder obrero y el control del lugar de trabajo, en función de la construcción de nuevas relaciones sociales.<sup>13</sup>

Mientras algunos trabajos destacan el perfil centrista y burocrático de esta corriente,<sup>14</sup> otros más recientes proponen nuevas preguntas y ensayan otras explicaciones sobre el lugar histórico del SR. Por ejemplo, esta corriente fue entendida como una nueva forma de organización consciente de la acción obrera, en pos de la transformación de sus atributos productivos, centrada en el acortamiento de la jornada laboral y el aumento del salario real. El SR consideraba al sindicato la única organización propia de la clase obrera para llevar adelante estas tareas, siendo el partido político un intento de subordinarla al dominio de elementos ajenos a ella, al servicio de los intereses del Estado burgués, de modo que el ejercicio de cualquier representación política en los poderes públicos era considerada incompatible con la representación gremial. Sin embargo, Iñigo Carrera, el autor al que nos referimos, sostiene que este

---

12 Bertolo, Maricel, *Una propuesta gremial alternativa: el Sindicalismo Revolucionario (1904-1916)*. CEAL, Buenos Aires, 1993.

13 Belkin, Alejandro, *Sobre los orígenes del sindicalismo revolucionario en Argentina*, Ediciones CCC, Buenos Aires, 2007; Camarero, Hernán y Schneider, Alejandro, *La polémica Panelón-Marotta (marxismo y sindicalismo soreliano, 1912-1918)*, CEAL, Buenos Aires, 1991.

14 Camarero, Hernán y Schneider, Alejandro, op. cit.

discurso revolucionario era en realidad una apariencia ideológica, cuyo verdadero contenido se manifestó en la acción sindical y política, a partir de la cual los sindicalistas desempeñaron un papel activo y clave en el terreno del enfrentamiento gremial hasta 1912. A partir de entonces, con la llamada Ley Sáenz Peña, el obrero sindicalista votaba por la UCR, ya que este partido, aunque ajeno a la clase obrera, expresaba el vacío político dejado por la ideología sindicalista. Esta escisión de la acción sindical y la acción política es el núcleo de la ideología sindicalista, restringiendo la acción obrera a la primera, o sea, a la reproducción inmediata de las condiciones de venta de la fuerza de trabajo.<sup>15</sup>

También ha sido planteada la necesidad de estudiar en profundidad los orígenes del SR, así como la de arribar a una explicación consensuada sobre las causas de su auge y decadencia<sup>16</sup>. En la misma línea, otro trabajo ha propuesto “desnaturalizar” en varios aspectos al estudio histórico del SR, a partir, por ejemplo, de iluminar cuestiones como las diferencias al interior del grupo sindicalista, ver su acción como corriente en el largo plazo, para así apreciar su relación con los gobiernos oligárquicos de principios de siglo, con los gobiernos radicales y con el peronismo, analizando continuidades y rupturas, así como identificar cambios, matices, fisuras y núcleos perdurables dentro mismo de esta corriente.<sup>17</sup> Coincidiendo con este diagnóstico del estado actual de los estudios sobre el SR, sus meritos y falencias, es que proponemos aquí continuar con el análisis de su acción histórica en el gremio marítimo en particular, lo cual permite dimensionar la experiencia concreta de acción y organización del SR en uno de los sectores claves de la economía y del movimiento obrero del periodo.

## **Principios ideológicos del Sindicalismo Revolucionario**

*“El sindicalismo opone a la conquista del poder la huelga general, a la acción de la boleta del voto la acción directa, y al grupo político, el Sindicato”.*<sup>18</sup>

Dentro del grupo inicial del SR en nuestro país, Julio Arraga se destacó

---

15 Iñigo Carrera, Juan, “Las formas políticas de la acumulación de capital en Argentina: la necesidad de la apariencia y el contenido del sindicalismo revolucionario y su “huelga general””, ponencia presentada en las XII Jornadas Interescuelas Bariloche 2009.

16 Belkin, Alejandro, “Sindicalismo revolucionario y movimiento obrero: balance historiográfico e hipótesis exploratorias”, ponencia presentada en XII Jornadas Interescuelas, Bariloche, 2009.

17 Aquino, Cristian, “El Sindicalismo Revolucionario. Un Estado de la Cuestión”, ponencia presentada en XII Jornadas Interescuelas, Bariloche, 2009.

18 Arraga, Julio, *El Sindicalismo, los partidos políticos y las sectas*, B. La Acción Obrera, 1919, p. 31.

por su labor propagandística y su producción, a quien Luis Bernard llamó “uno de los más profundizados y esclarecidos interpretes” del SR, quien abordó el problema de la conciencia obrera y quien realizó una intensa y necesaria tarea de educación doctrinaria de los “productores”.<sup>19</sup> A diferencia de sus compañeros Coni, Piot, Lorenzo y Lauzet, Julio Arraga no tuvo una participación activa en los debates internos suscitados por el estado de sitio de 1905 y con relación a la huelga general revolucionaria.<sup>20</sup> De hecho, tras la ruptura con el PS, y a partir de una relación personal con el futuro presidente Hipólito Yrigoyen, Arraga se mantuvo cercano al radicalismo, a quien llegó a mencionárselo como el “consejero sindical de Yrigoyen”, según el socialista Enrique Dickmann.<sup>21</sup>

Desde los primeros años en que adhirió al SR, Arraga produjo algunas definiciones de y para el propio grupo político, sobre su misión y sus posiciones, en definitiva, una definición del SR mismo producida en Argentina. Según su propia pluma, el SR “esta todo contenido en la acción, y es una filosofía de la acción”<sup>22</sup>, “es la vida del trabajo dirigiéndose a sí misma”<sup>23</sup>, que

(...) “nació del parlamentarismo cuando este comenzó a demostrar, por sus actos de colaboración de clase, que el Parlamento, que el Estado, no eran instituciones formadas por y para el pueblo... El sindicalismo carece de dogmas, de formulas, de discusiones estériles sobre la sociedad futura; el esta vacío de utopismo... tiene una filosofía de la

---

<sup>19</sup> Arraga, Julio, *Capítulos sobre Sindicalismo*, Biblioteca La Acción Obrera, volumen III, 1918, p. 3. Carta de Luis Bernard a modo de prólogo. En un breve esbozo biográfico, puede decirse que Julio Arraga, nacido en Buenos Aires, se recibió de abogado en la Universidad de Buenos Aires. Participó de la llamada Revolución del Parque de 1890 y formó parte de los fundadores de la Unión Cívica y luego de la UCR. Tras el suicidio de Lisandro de La Torre se alejó de esta, y a fines del siglo se afilió al PS. Como su colaborador material e intelectual, impulsó el periódico *El Diario del Pueblo*, que intentó complementar a *La Vanguardia*, de aparición semanal, pero que solo salió durante dos meses, en octubre y noviembre de 1899. Fue conferencista junto a Juan B. Justo, colaborador de otras publicaciones partidarias, como el *Almanaque socialista*, y también representante del PS en una reunión que, en agosto de 1901, tuvieron con el Presidente Julio Roca, impulsada por una manifestación de quince mil desocupados. En esa oportunidad, salió al balcón presidencial junto con el Pte. Roca, y pronunció un discurso sobre la necesidad de la legislación social. A pesar de haber sido electo como parte del Comité Ejecutivo del PS, renunció por su viaje a Europa a fines de 1902. Fue candidato en las elecciones de diputados nacionales en 1902 y 1906, y electo a mediados de 1905 junto con Gabriela de Coni como miembros del Comité Ejecutivo, cargo que ambos rechazaron debido al debate político que venían planteando al interior del partido, y que resultó en la escisión del SR. Ver Tarcus, Horacio, (dir) *Diccionario biográfico de la izquierda argentina. De los anarquistas a la “nueva izquierda, 1870-1976*, Emecé, Buenos Aires, 2007.

<sup>20</sup> Belkin, Alejandro, *Sobre los orígenes...* op. cit.

<sup>21</sup> Kamia, Delia, *Entre Yrigoyen e Ingenieros. Un episodio de la historia argentina contemporánea*, Ediciones Meridion, Buenos Aires, 1957, pp. 88, 46 y 109-110. Dickmann, Enrique, *Recuerdos de un militante socialista*, Buenos Aires, 1949.

<sup>22</sup> Arraga, Julio, *Capítulos...* op. cit., p. 33.

<sup>23</sup> Arraga, Julio, *El Sindicalismo...* op. cit., p. 28.

acción... que ha llegado a liberarse, no solo de toda tutela política, sino también de toda influencia de los teóricos de la burguesía.”<sup>24</sup>

Para completar esta definición, Arraga planteaba aquello que el SR no era, en sus elaboraciones y producciones, y cuál era su composición:

“No es el Sindicalismo una tendencia democrática, no constituye un partido político compuesto, como todos los partidos, con personas de diversas categorías económicas, de intereses antitéticos, psicologías, morales distintas y opuestas, amontonadas y confundidas en su seno; capitalistas, obreros pequeños capitalistas, funcionarios, comerciantes, industriales, abogados, médicos, etc. no es un conjunto de ciudadanos, de electores destinados a constituir una clase.”<sup>25</sup>

El SR no era el pueblo el que se organizaba y luchaba, porque el pueblo – al igual que el ciudadano, el votante - es una ficción, una apariencia de homogeneidad colectiva que oculta la lucha de intereses. Era entonces un conjunto de proletarios, una realidad social cuya misión histórica es cambiar el orden social vigente. En la producción misma estaba planteado con claridad el conflicto de clases, el que nace cuando “la institución patronal reclama para sí el derecho a organizar el trabajo, mientras que ese derecho empieza a recamarlo para sí el sindicato obrero”.<sup>26</sup> La lucha de clases de los productores contra la clase patronal era para Arraga la realidad social fundamental, basada en las diferencias económicas existentes, que contrastaba con la imagen abstracta de una sociedad homogénea - planteada por los partidos y el régimen democrático - cuya igualdad política teórica no lograba neutralizar el conflicto ni hacerlo desaparecer.

De forma clara, y a partir de una visión materialista de la historia simplificada, Arraga afirmó en sus obras la preeminencia de los hechos económicos, los que sustentaban y limitaban los hechos políticos. “Los que piensan que el hecho político general está por sobre el hecho económico

---

24 Arraga, Julio, *Reflexiones y observaciones sobre la cuestión social*, Buenos Aires, La Facultad, 1920, pp. 209 y 210.

25 Arraga, Julio, *Nociones del sindicalismo*, Buenos Aires, Biblioteca de La Acción Obrera, 1913, pp. 5 y 6.

26 Arraga, Julio, *Reflexiones...*, op. cit., p.16.

dan preferencia a la acción política electoral”.<sup>27</sup> Alejándose de esa posición, encarnada por el PS, el SR, a partir de dar prioridad a “lo económico”, recurrían a métodos de lucha para transformar esa realidad económico y social en forma directa. Para reafirmar estas posiciones, Arraga toma directamente parte de la obra soreliana:

“Sorel dice, formulando el materialismo histórico, que no debe razonarse nunca sobre el derecho, instituciones políticas, ideologías del arte, de la religión o de la filosofía, sin representarse en toda su realidad la vida económica del pueblo. Sorel afirma así que el materialismo histórico es la reconstrucción de toda la sociedad desde sus fundamentos.”<sup>28</sup>

Para Arraga, y para el SR en su conjunto, esta labor de reconstrucción y de transformación no podía ser obra de un partido político, sino del sindicato. Ya en 1905, en una nota publicada en el periódico socialista *La Vanguardia* del 11 de febrero, Arraga formuló una de las primeras definiciones sobre la función que tenían los sindicatos en esta tarea, afirmando que “el porvenir de la clase trabajadora se encuentra en el desenvolvimiento autónomo de los sindicatos.”<sup>29</sup> El sindicato, “artífice de su propio destino”<sup>30</sup>, fue creado por la necesidad misma de mejorar las condiciones materiales del obrero. Los sindicatos autónomos se diferenciaban y superaban a los llamados gremios, porque en estos la acción corporativa o gremial era concebida como complemento de la acción político electoral y parlamentaria, la cual tenía prioridad por sobre la acción económica. Por el contrario, para el SR el sindicato autónomo era la mejor escuela de libertad: “el obrero es libre en su seno, como lo es el sindicato en la federación, y estas en las confederaciones,<sup>31</sup> y “tiene las dos acciones concentradas en los obreros mismo, y ejercidas siempre desde sus mismas organizaciones”.<sup>32</sup> De esta manera, uno de los rasgos principales del SR fue la autonomía de la organización sindical de cualquier otra estructura político partidaria y estatal.

Esta autonomía era también afirmada en contra de los intelectuales. Este anti intelectualismo fue otra de las características del SR, expresado ya en

---

27 Arraga, Julio, *Reflexiones...*, op. cit., p.47.

28 Arraga, Julio, “A propósito del materialismo histórico”, en *La Acción Obrera* 17 junio 1911.

29 Kersfeld, Daniel, op cit., p. 116.

30 Arraga, Julio, *Reflexiones*, op. cit., p. 210.

31 Arraga, Julio, *Reflexiones*, op. cit., p. 58.

32 Arraga, Julio, *Reflexiones...*, op. cit., pp. 126 y 127.

su rechazo más general al partido político, donde se nucleaban profesionales e intelectuales, especialmente en el PS, caracterizado por dirigentes con formación académico política de clase media. Pero este rechazo era más amplio, comprendía a la figura del intelectual en sí y a toda pretensión de poner en primer lugar la reflexión, la teorización y las ideas por sobre la acción, la experiencia y los hechos. Los juicios y teorías aprendidas y arraigadas previamente impiden aprehender la realidad cambiante. Al respecto, Arraga afirmaba:

“en presencia de los hechos nuevos que tenía delante, en vez de modificar mi criterio anterior falso, desfiguraba aquellos para acomodarlos a mi mentalidad formada por estudios únicamente teóricos. Los primeros años los emplee en borrar de mi mente los conocimientos adquiridos.” En su defensa a ultranza de la experiencia como forma única y válida de conocimiento, afirmaba que para conocer la vida obrera “hay que vivirla para comprenderla, es una existencia en transformación continua...”<sup>33</sup>

En el mismo sentido que Sorel sostenía que “La huelga general no ha nacido de reflexiones profundas sobre la filosofía de la historia, ha surgido de la práctica”<sup>34</sup>, Arraga revalorizó permanentemente en su obra la fuerza de la experiencia, del hacer, del hecho. La reflexión teórica, el análisis y la construcción de un programa son secundarios en la acción obrera, y muchas veces fueron considerados obstáculos de esta. “Los programas sirven a los partidos para ocultar sus verdaderos propósitos, ya que toda acción es determinada por los intereses colectivos de la agrupación y su afianzamiento en el poder”.<sup>35</sup>

Tanto el intelectual como el partido eran concebidos por el SR como externos a los productores, la clase obrera, y por esta misma razón no podían constituirse en su dirección ni en sus formadores. El trabajador solo podía educarse en la misma acción sindical, en su auto-organización. Para el SR el partido político era una creación burguesa, exterior a la clase, con un claro y único rol conservador, cuya acción parlamentaria y electoralista es necesariamente reformista. Arraga opone al partido el sindicato, uno de carácter revolucionario, cuya acción choca directamente con el patrón y su

---

33 Arraga, Julio, *Reflexiones*, op. cit., pp. 31 y 33.

34 Sorel, George, *El sindicalismo revolucionario*, 1902.

35 Arraga, Julio, *Reflexiones...*, op. cit., pp. 22 y 23.

autoridad. Sostiene que “Hace varios años que me he retirado de la dirigencia del partido socialista argentino, porque nuevos estudios y observaciones sobre el movimiento obrero me han demostrado que la dirección y la organización de la clase asalariada debe hacerse por ella misma, es decir, sin intervención de personas de otras clases.”<sup>36</sup> Bajo la acción del PS “... se pretendió reemplazar a la clase por el partido (artificial), sustituir al productor por el ciudadano (abstracto), reemplazar la conquista del taller por la del Estado, se busco que la revolución social la hagan los intelectuales por sobre los productores...”<sup>37</sup> Como crítica furibunda al partido, en general y al PS en particular, al reformismo e “idealismo parlamentario”, Arraga reafirmaba la materialidad de la acción, único medio para el cambio social.

Si los trabajadores ocupaban un lugar primordial en la sociedad por su calidad de productores, estos se agrupaban por sí mismo en el sindicato en el camino de su liberación, aunque “no faltan los que quieren conducirlos, guiarlos, constituyendo para el caso partidos políticos con programas curalotodo. Son los dirigentes de estos partidos quienes siembran la cizaña en los sindicatos, procurando malograr la unión de todos los trabajadores”.<sup>38</sup> Por esto se consideraba fundamental evitar la participación partidaria política, “infiltración o intromisión”, en los sindicatos. De esta forma, la acción sindicalista venía a confirmar el papel revolucionario del sindicato, como herramienta de lucha y como embrión de un sistema colectivista, oponiendo esta organización al partido político, considerado enemigo de la unidad y solidaridad de los trabajadores en tanto productores: “el embanderamiento lleva a la división.”

La autonomía o independencia política de los partidos y otras instituciones fue uno de los núcleos originarios del pensamiento sindicalista – si bien se reconoce cierta dificultad de identificar un conjunto que tenga suficiente coherencia y unicidad como para definirlo de esa manera -. En el mismo sentido, el Estado era concebido como la expresión política de los intereses de la clase capitalista, lejos de la imagen de custodio del interés general ubicado por sobre las diferencias sociales. Por esto, Arraga consideraba que participar en el Estado y en el sistema político parlamentario, al estilo del PS, era un camino inconducente, incapaz de dirigirse hacia la transformación social. Así lo expresaban también el conjunto de principios programáticos sostenidos y publicados por el SR al momento de constituirse en una corriente autónoma. Allí se afirmaba la importancia de la lucha de clases y la acción directa como forma de intervención privilegiada de la clase obrera; en el

---

36 Arraga, Julio, op. cit., pp. 30 y 31.

37 Arraga, Julio, op. cit., p. 18.

38 Arraga, Julio, “Al Sindicato!”, La Acción Obrera 24 abril 1911.

rol central y revolucionario en la teoría y en la práctica del sindicato como instrumento superior de lucha y base de la conformación de una sociedad futura de productores libres. Se resaltaba también la importancia de la acción revolucionaria por sobre la parlamentaria, y se afirmaba el carácter burgués del Estado: “Negar que el Estado sea órgano social y universal y demostrar su naturaleza de institución de clase”.<sup>39</sup>

Esta actitud de alejamiento del Estado y sus instituciones la expresaba el propio secretario general de la Unión General de Trabajadores (UGT) en una carta de 1907 al Departamento Nacional del Trabajo (DNT), en respuesta al ofrecimiento de mediación de esta institución con pocos meses de existencia:

“(...) para que en lo sucesivo no se molesten mas, haciéndonos proposiciones semejantes, que están en pugna con la mayoría de los miembros que componen nuestra institución, os manifestamos que no creemos necesaria la intervención de esa institución en los asuntos que atañen a nuestra organización por estar convencidos que todo lo que se refiere al bienestar y mejoramiento de nuestra clase, depende única y exclusivamente del esfuerzo que pueda desarrollar la acción obrera por medio de la lucha ejercida contra la de los que nos sumen en la más cruel explotación. Por lo tanto, toda comisión de arbitraje propuesta por instituciones de la clase burguesa (como es ese “Departamento del Trabajo”) no puede tener por resultado otra cosa que no sea la defensa de los intereses capitalistas. (...) Nuestro lema es la “lucha de clases” y por lo tanto rechazamos toda armonía entre capital y trabajo.”<sup>40</sup>

Para el SR la postura de colaboración de clases y la negociación con el Estado eran prácticas que invisibilizaban la lucha estructural entre patrones y obreros. Consideraban el antagonismo de clase como inevitable, y la lucha de clases como principio rector de la sociedad, base para la constitución y acción del sindicato. Esta organización obrera y su acción no podían ser abandonadas o subordinadas a la negociación y la participación en tribunales arbitrales u otra instancia estatal. Si bien no se afirmaba la negación rotunda al dialogo

---

39 La Acción Socialista, 1905, citado en Del Campo, Hugo, *El sindicalismo revolucionario (1905-1940)*, CEAL, Buenos Aires, 1986.

40 Citado en Spalding, Hobart, *La clase trabajadora argentina (Documentos para su historia 1890/1912)*, Editorial Galerna, Bs. As., 1970, p. 367.

con el Estado, práctica que se hará extensiva entre los sindicatos dirigidos por la corriente, si estaba explícito en el pensamiento del SR en sus orígenes la denuncia del carácter de clase de ese Estado y la necesidad de mantener al movimiento obrero organizado en sindicatos en una posición autónoma e independiente de este. Este resalta cuando en la práctica sindicalista de los años posteriores el diálogo con los diversos gobiernos y el establecimiento de cierto tipo de vínculo o alianza informal con el Estado, demostrará el desarrollo de una política de negociación y acercamiento al Estado como línea de acción y como estrategia sindical.

También la Iglesia católica encaró la tarea de organizar a los trabajadores desde fines del siglo XIX, a partir de la extensión del catolicismo social y de la formación de círculos obreros que competían con los sindicatos por las lealtades y las identidades obreras.<sup>41</sup> Sobre la relación entre la Iglesia y el movimiento obrero, Arraga sostuvo:

“A los obreros desde los sindicatos no les corresponde combatir ideológicamente a la Iglesia”, solo cuando esta se cruce en su camino de lucha. “... el sindicalismo con su sentido práctico llama a formar a sus filas a todos los obreros, sin preguntarles que ideas tiene en religión o en política.”<sup>42</sup>

Se esperaba que los obreros tengan en la lucha sindical un aprendizaje experimental, por fuera de posibles teorizaciones o sistemas preconcebidos, aprendizaje que evidenciara la impotencia de la Iglesia para emanciparlos, así como la innegable acción conservadora de su prédica frente a la explotación y la opresión. Incluso, con la formación de círculos católicos para obreros, la Iglesia contribuía a una educación ideológica opuesta a la propaganda socialista.

La relación del SR con los partidos, los intelectuales y el Estado, y con otras instituciones como la Iglesia, era definida y entendida por la exterioridad de estos respecto a los obreros productores, sosteniendo la necesidad de la organización autónoma de estos últimos. De esta manera, en los orígenes organizativos e ideológicos del SR la autonomía era una de las principales

---

41Rapalo, María Esther, “La relación entre los Círculos de Obreros y los sectores patronales en las dos primeras décadas del siglo Xx”, en *Prismas*, núm. 9, 2005; Martín, María Pía (1992): “Católicos, política y sindicatos”, *Estudios Sociales* N° 2, 1er. Semestre de 1992, Santa Fé; Recalde, Héctor, *La Iglesia y la cuestión social (1874-1910)*. Buenos Aires: C.E.A.L, 1985.

42 Arraga, Julio, op. cit., 83 y 84.

trincheras. Junto con esta, se levantó como reivindicación fundamental de la unidad de los trabajadores. En tanto productores, estos llevaban adelante una acción corporativa necesaria, más bien fundamental, para el SR. Pero la acción corporativa era realizada por diversos sectores en reclamo de mejores condiciones laborales. En cambio, la unidad y la acción solidaria de toda la clase se constituía en una acción política, contra toda la clase patronal y el Estado. Arraga afirmaba en este sentido:

“Los partidarios de la acción parlamentaria ven en la ley la fuente y la seguridad de las mejoras obreras, mientras que los sindicalistas encuentran esa fuente y esa seguridad en sus necesidades y en la acción desenvuelta por medio de sus sindicatos, luchando aislados con el patrono o colectivamente con el Estado.”<sup>43</sup>

Esta acción colectiva se fundaba en la unidad de la clase como tal, y se expresaba en la huelga general económica, la que no confundían con la insurrección armada impulsada por los ciudadanos o los políticos, estos es, por los anarquistas o los radicales; la huelga solo podía declararla y hacerla los productores, en calidad de tales, y por eso era una medida fundamentalmente obrera.

Este conjunto de ideas del SR vernáculo fueron sintetizadas y sistematizadas en una obra posterior del autor, de 1918, donde reflexionaba acerca de la llamada filosofía sindicalista, que rechaza a la clase dirigente y cualquier grupo por fuera de la producción que intente erigirse en dirección de los productores.<sup>44</sup> Estas posiciones reafirmaban una filosofía de la acción, sostenida por el SR, basada en la independencia política y la superioridad incontrastable del método de acción que “tiende a darles (a los obreros) la absoluta dirección de sus asuntos y les asigna la misión de crear su propio destino... su propia historia...”<sup>45</sup>

Para el SR existían dos fuerzas económicas antagónicas, y la realidad social y política era leída en esa clave binaria. Había una justicia, un derecho y una ley obreras y otras capitalistas, cuyo destino se dirimía en la lucha del obrero frente al patrón, en el terreno estrictamente económico, y no en la política nacional. “No hay una justicia, así como no hay un derecho universal,

---

43 Arraga, Julio, op. cit., p. 134.

44 Arraga, Julio, *Capítulos sobre sindicalismo*, 1918.

45 Arraga, Julio, *El sindicalismo, los partidos políticos y las sectas*,

sino justicias y derechos según los grupos de interés. A la constitución escrita, cuestión de estudio para teóricos y eruditos, debe oponérsela la observación de la constitución real, aquella sostenida en las relaciones de fuerza entre las dos clases fundamentales.”<sup>46</sup> No era posible, como muchos pretendían, reformar la primera para cambiar la segunda, sino solo lo contrario. Las nuevas leyes sociales vendrían a reconocer una situación de hecho, lograda mediante la organización y la acción unitaria de los trabajadores. En forma sintética, y en las propias palabras de Arraga, la labor del SR podría resumirse de esta manera:

“La producción es el acto más alto de la personalidad humana, puesto que realiza su poder creador y este poder está sometido al patrón, el único que según el sistema actual tiene el derecho para fijar la disciplina en el taller y organizar el trabajo. Frente a esta autoridad que establece las condiciones de un trabajo impuesto, se levanta el sindicato para reclamar el derecho de organizar el trabajo libre, y es a medida que la libertad penetra en el taller emancipando a los trabajadores, que la sociedad también reconquista su libertad. Y esa transformación... no tiene que ser el resultado de propagandas teóricas y abstractas realizadas desde las democracias, los parlamentos políticos, sino por la acción de clase, por el sindicato sin dogmas, sin teorías preconcebidas... y solo por la practica continua de la vida y la acción de todos los momentos ira el productor formando su capacidad, su carácter y la organización del trabajo libre... Todo el problema social está en la transformación del taller. Substituir gradualmente la autoridad del patrón por la organización voluntaria de los productores libres.”<sup>47</sup>

Así caracterizado, el ideario sindicalista se componía fundamentalmente por los núcleos desarrollados en este apartado: la lucha de clases, la centralidad

---

46 Arraga, Julio, *Reflexiones*, op. cit., pp. 74 y 75.

47 Arraga, Julio, *Reflexiones...* op. cit., pp. 56 y 57. En cuanto al control del lugar de trabajo como núcleo de la lucha del SR ver Caruso, Laura, “Control a bordo: la Federación Obrera Marítima, 1916-1921”, en Dicósimo, Daniel y Simonassi, Silvia y (comps.), *Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX: indagaciones desde la historia social*, Prohistoria Ediciones, Rosario, 2011.

del sindicato, la acción directa, antiparlamentarismo, anti intelectualismo, la autonomía de los intelectuales, los partidos, del Estado y otras instituciones, la unidad de la clase, la huelga general. A través de estas ideas es posible reconstruir la visión político-ideológica que sustentaba e informaba las prácticas políticas de esta corriente en sus primeros años, así como ver sus transformaciones, tanto a nivel de su ideario político como de sus prácticas.

Lejos de ser inmutables, las ideas y posiciones sostenidas por el SR se fueron modificando a partir de su práctica cotidiana y con la experiencia político sindical adquirida, así como también a partir de las influencias teóricas y debates con otras corrientes. Su práctica sindical se fortaleció en torno a la defensa incondicional de la herramienta gremial, el sindicato, al impulso de reclamos en post de demandas salariales y laborales estrictamente, y al abandono progresivo de la confrontación abierta en favor de posiciones más negociadoras y pragmáticas. De esta forma, el resultado exitoso de las acciones impulsadas por los sindicatos que dirigían, como la FOM o la FORA IX, consolidaron al SR como representación sindical, a la vez que tendieron a favorecer la negociación como práctica, expresada en la aceptación y reclamo de mediación de diversas instancias gubernamentales y organismos oficiales desde los primeros años del siglo. Esto consolidó posiciones pragmáticas cada vez más proclives a la concreción de logros económico-corporativos de los trabajadores, y menos al enfrentamiento con el gobierno. Su retórica revolucionaria cedió ante la práctica crecientemente negociadora, y menos proclive a impulsar la huelga general por solidaridad.

El resultado de la acción sindicalista y el procesamiento de estas experiencias acentuó su pragmatismo, definiendo un nuevo perfil para el SR, que pasó de ser un sindicalismo de “acción directa” a uno “de presión”, definiendo un lento proceso de embrionaria integración política iniciado hacia fines de la década de 1910, que será un elemento clave en la tradición obrera y sindical argentina. En adelante la autonomía política de los partidos, los intelectuales, las instituciones y el Estado, sobre todo este último, dejó de cumplir una función disruptiva y de escisión al interior de la clase, para reducirse al reclamo de una fracción que subordinaba al resto a la protección de sus conquistas y que se arrogaba la representación ante el Estado del conjunto de la clase trabajadora.<sup>48</sup> Así como lo señaló Edgardo Bilsky, también Ricardo Falcón destacó el proceso en el cual el SR fue flexibilizando sus posiciones, no aquellas de que rechazaban la vida política partidaria y la vida parlamentaria,

---

<sup>48</sup> Bilsky, Edgardo, *Esbozo de Historia del Movimiento Obrero Argentino: desde sus orígenes hasta el advenimiento del peronismo*, Cuadernos Simón Rodríguez, Biblos, Buenos Aires, 1987; *La FORA y el movimiento obrero*, tomo 1 y 2, CEAL, Buenos Aires, 1987.

sino las que incitaban a habilitar canales de aproximación al Estado.<sup>49</sup> De esta manera, el anti estatismo inicial del SR fue paulatinamente relegado frente a la experiencia reiterada de un Estado en proceso de transformación, con una actitud de negociación y acercamiento hacia ciertos grupos obreros. Este fue el caso de los obreros marítimos; de allí la necesidad de profundizar el conocimiento sobre su recorrido de su organización sindical y sus luchas.

### **Orígenes de la FOM. Experiencias de organización y lucha. La huelga marítima de comienzos de 1910.**

Desde inicios del siglo XX la creciente organización sindical de los trabajadores se hizo visible a través de sus acciones y su movilización, y esto ocurrió con particular intensidad en el ámbito del puerto. Entre los últimos años del siglo XIX y las primeras dos décadas del siglo XX los obreros marítimos sostuvieron varias huelgas por demandas particulares del sector, dirigidas a recomponer y mejorar su situación económico corporativa, en las cuales se expreso el conflicto inherente entre la patronal y los trabajadores embarcados. Esto afectó fundamentalmente a la Mihanovich al ser la mayor empresa de cabotaje. Además de convocar y participar de otras acciones por solidaridad, huelgas generales y medidas vinculadas a la coyuntura política nacional y mundial, se resumen aquí aquellas luchas que implicaron al sector. Las mismas buscaron mejorar las condiciones de trabajo y de vida de los obreros embarcados del puerto de Buenos Aires, así como el fortalecimiento de su herramienta gremial. En la dirección sindical de los trabajadores marítimos el SR fue la corriente política de mayor importancia. Desde su existencia autónoma del Partido Socialista, se constituyó en dirección gremial de los obreros embarcados, inicialmente y en particular de los marineros, y luego de la estructura sindical que aunaría a diversos trabajadores de cubierta, cocina y sala de máquinas, la FOM.

Desde 1895 existió una y luego varias organizaciones sindicales de las diferentes categorías de trabajadores de a bordo, las que impulsaron y dirigieron una serie de huelgas en la primera década del siglo XX. El estudio en conjunto de estas huelgas permite conocer las prácticas y políticas de los obreros embarcados y su dirección sindical que dieron base y forma a la FOM, a su línea política y a la consolidación de un tipo de organización sindical, así como su relación con el SR. En particular, interesa aquí analizar la huelga de enero de 1910, inmediatamente anterior a la constitución de la FOM, y de cuyo

---

<sup>49</sup> Falcón, Ricardo. "Izquierdas, régimen político, cuestión étnica y cuestión social en argentina (1890-1912)" en Anuario 12, UNR, 1986-1987.

desarrollo surgió esta organización conjunta de los trabajadores marítimos que logró perdurar y fortalecerse, a diferencia de experiencias anteriores similares que incluían a marineros, foguistas y otros obreros de a bordo.

Por muchos veranos la huelga se impuso como un hecho en el puerto porteño. La época estival de cosecha y exportación era la más favorable para ejercer presión y concretar las demandas obreras. La primera huelga de obreros marítima que la bibliografía en general ha documentado fue la huelga de marineros y foguistas de enero de 1895. Esta, más allá del éxito de sus demandas en cuanto a salario y jornada laboral que la impulsaban, fue fundamental en el proceso de organización sindical de los trabajadores marítimos; en su desarrollo se conformó la primera organización sindical marítima perdurable, la Sociedad de Resistencia y Protección Mutua de Marineros.

Hoy sabemos que hubo antecedentes de acción sindical de los trabajadores embarcados antes de 1895. A fines de noviembre de 1888 existió la posibilidad de una huelga de marineros en aquella coyuntura particular, la cual se evitó mediante la concesión de los armadores de un aumento salarial.<sup>50</sup> La inmediatamente posterior “huelga del Riachuelo”, así conocida en la época, constituyó un movimiento general de agitación obrera en la zona del puerto de Buenos Aires. Incluyó, además de los marineros, a peones de obras y barraqueros, y otros gremios, como los ferroviarios. Ese fue un momento de auge de la lucha obrera que permitió dar un salto político y organizativo a los trabajadores, teniendo a La Boca como epicentro de la huelga, y constituyendo una acción fundamental y primera de los obreros embarcados. En este contexto, la huelga de marineros se inició a comienzos del mes de agosto de 1889 a partir de un reclamo salarial, y movilizó a unos 1500 marineros, convocados por otros trabajadores de a bordo, “recorriendo fondas y almacenes, e incitando a sus colegas a un levantamiento en masa, como único medio de traer a los patronos a un arreglo...”<sup>51</sup>

La huelga de comienzos de 1895 comenzó entre los marineros, y luego se sumaron los foguistas, reclamando nuevamente un aumento salarial y la limitación de la jornada laboral. Declarada el 1º de enero, la huelga involucró a unos 4000 marineros. Tras 20 días de conflicto se llegó a un acuerdo. Lo interesante de este hecho particular es la disposición a la mediación del Estado bajo el gobierno conservador Luis Sáenz Peña, a partir de diversas instancias y funcionarios (el Ministro del Interior Eduardo Costa, el Jefe de Policía o el Prefecto Marítimo) quienes se reunieron durante la huelga con la patronal y

---

50 Poy, Lucas, “*Tu quoque trabajador?* Agitación obrera en Buenos Aires (1888-1889)”, en Documentos de Jóvenes Investigadores, Instituto de Investigaciones Gino Germani, FSc, UBA, marzo 2010.

51 “La huelga de marineros” Sud América 3 de agosto 1889, citado en Poy, Lucas, op. cit.

con las comisiones representativas de los obreros embarcados.<sup>52</sup> La diversidad y dispersión patronal intentaba ser contrarrestada con la constitución del Centro Marítimo, dentro del cual la principal empresa naviera era, por capital, flota y tripulación, la Mihanovich.<sup>53</sup> Sin embargo, la división de posiciones entre los armadores ante la huelga era significativa; los lancheros menores y algunas grandes empresas como Lambruschini quieren negociar, mientras la Mihanovich secundada por la mayoría del Centro Marítimo sostienen una posición de intransigencia y amenaza de lock out, que se concreta el 9 de enero, momento en el que la huelga se había extendido de los marineros y estibadores a foguistas, y demás trabajadores de los talleres de la ribera.<sup>54</sup>

El dato significativo de este movimiento huelguístico radica en la predisposición a la negociación de los trabajadores y la aparición de la Sociedad de Resistencia y Protección Mutua de Marineros, la cual se constituyó a los 5 días de iniciado el paro, el 6 de enero de 1895, expresando un salto cualitativo en términos organizacionales y generando nuevas iniciativas de organización para sostener la huelga.<sup>55</sup> Incluso, la nueva Sociedad propuso a los armadores la posibilidad de nombrar a dos capitanes como árbitros en el conflicto.<sup>56</sup> A los pocos días de existencia la sociedad contaba con 2000 socios. A las dos semanas de iniciada “la huelga tiende a su fin con un sometimiento absoluto a las exigencias de los patrones”.<sup>57</sup> El 16 de enero finalizó la huelga, con un aumento salarial menor al recamado en primera instancia por los trabajadores.<sup>58</sup>

En enero de 1900 la empresa Mihanovich accedió a firmar un acuerdo, sobre aumento salarial y horario a bordo, al cual dejó sin cumplimiento. En reclamo, la huelga fue declarada por las tripulaciones el 15 de enero, demandando un aumento salarial, el pago del trabajo nocturno y de días feriados.<sup>59</sup> Marineros y foguistas se organizaron diariamente en asambleas diarias, dirigidas por la comisión directiva de la Sociedad de Resistencia, establecieron una caja o fondo de huelga a cargo de la Sociedad, e impulsaron una especie de comedor en su local. La prensa reflejaba las modalidades de la organización obrera a semanas de iniciado el conflicto:

---

52 El Tiempo, 4 de enero 1895, “Las huelgas. Marineros y estibadores.”

53 Caruso, Laura, “La Mihanovich: trabajo marítimo, condiciones laborales y estrategia patronal en las primeras décadas del siglo XX”, Revista Trabajadores, Año 1, N° 2, segundo semestre 2011.

54 El Tiempo, 5 de enero 1895, “Marineros y estibadores”; 9 de enero 1895 “Las huelgas”.

55 La Nación, 6 de enero 1895, “En el puerto. La huelga de marineros”.

56 El Tiempo, 7 de enero 1895, “Las huelgas. Marineros y estibadores”.

57 El Tiempo, 12 de enero 1895, “La huelga. Armadores, marineros, foguistas...”

58 La Nación, 17 de enero 1895, “Navegación. La huelga de marineros. Asunto concluido.”

59 Un estudio de la huelga de 1901 fue realizado por Céspedes, Nora, “¿La clase obrera, estaba organizada a principios del siglo XX?” (mimeo)

“En la reunión que celebraron anoche los huelguistas, y en la que pudimos ver unos cien individuos, poco más o menos, se designaron como siempre, comisiones para vigilar los buques que están sin marineros. Para evitar incidentes desagradables a todos los individuos a quienes se les dio esa comisión, el presidente de la sociedad les secuestró las armas que llevaban, las que no se las entregaran hasta que concluya la huelga.”<sup>60</sup>

Mientras la huelga crecía en adhesión, la prensa reconocía la fortaleza sindical de los trabajadores marítimos a comienzos del siglo: *“La sociedad cuenta con los medios suficientes para resistir y socorrer a numerosos asociados durante tres meses y espera salir airosa en el conflicto...”*<sup>61</sup> Unos 8000 trabajadores conformaban la población obrera de las flotas mercantes de bandera nacional en ese momento, de los cuales unos 2.500 estaban adheridos a la Sociedad Marineros y Foguistas, quienes habían encarado la construcción de una organización sindical conjunta. La compañía Mihanovich concentraba entonces la mayor cantidad de tripulantes, unos 2000 aproximadamente, seguida por un conjunto de armadores menores, muchos de los cuales firmaron sin demora el acuerdo con los trabajadores en huelga, a diferencia de la “M”, que mantuvo su postura intransigente hasta el final del conflicto, que a la semana de iniciada contaba con la adhesión al paro de los carpinteros de los talleres de la Mihanovich y el apoyo de organizaciones de las ciudades de Ramallo, San Nicolás y Bahía Blanca y de los trabajadores de los puertos de Montevideo, Paysandú y Concordia.<sup>62</sup>

Las medidas represivas tomadas por el Estado con relación a la huelga tenían que ver con la detención de algunos huelguistas que agitaban a favor del paro, la orden de la Prefectura de prohibir las recorridas por los diques de dos o más personas, obstaculizando la expansión del movimiento. La patronal marítima acudió al poder estatal para resguardarse frente a la protesta, dirigiéndose directamente hacia el Jefe de Policía. Finalmente, el triunfo de la huelga y la firma del acuerdo por los armadores, incluso la Mihanovich, se concretó en la última semana del mes de enero, y era así reflejado por el periódico socialista:

“Merece la benemérita Sociedad Marineros

60 La Nación, 19 de enero de 1901, citado en Céspedes Nora, op. cit.

61 La Prensa, 15 de enero de 1901, citado en Céspedes Nora, op. cit.

62 La Nación, 16 de enero de 1901, citado en Céspedes Nora, op. cit.

y Foguistas por su noble y levantada propaganda a favor del pobre obrero, un aplauso por el triunfo obtenido que La Unión le tributa entusiasta.”<sup>63</sup>

*Durante la huelga se evidenciaron conflictos al interior de la dirección de la Sociedad, e incluso se dio un recambio en la presidencia de la misma, que paso de Antonio Fianaca a Antonio Garibaldi, acompañado de Ángel Capurro, nombrado su presidente y socio honorario, acusados de ser “abogadillos mercenarios” y “rubicundos burguesotes”<sup>64</sup>, aliados con los patrones, así lo denunciaba el periódico anarquista La Protesta: “(...) el comedero de los doctores y otras yerbas que lo tienen a la sociedad de aquellos obreros-y con seguridad también en la casa de los patrones.”<sup>65</sup>*

En enero de 1902 el escenario se repite: una huelga parcial de marineros y foguistas fue declarada en la flota Mihanovich, la única empresa que no accedió a cumplir con las demandas obreras. Su intransigencia y las condiciones abusivas de trabajo ya eran conocidas por los obreros marítimos, también por los portuarios.<sup>66</sup> Al año siguiente, el 28 de junio de 1903 según el DNT, se constituyó la Sociedad de Marineros y Foguistas<sup>67</sup>, la que en diciembre de ese año sostuvo una huelga por 5 días que terminó con el cumplimiento de las demandas obreras.<sup>68</sup>

La Sociedad de Resistencia de Marineros y Foguistas se declaró en huelga a comienzos de 1904, en la que participaron 4.500 trabajadores. Tras 57 días de paro lograron una respuesta favorable por parte de los armadores.<sup>69</sup> En los primeros días de diciembre de ese año se presentó un pliego de condiciones, sin necesidad de declarar la huelga por la mediación del jefe de policía, a la cual la Sociedad accedió.<sup>70</sup>

---

63 La Vanguardia, 26 de enero de 1901, citado en Céspedes Nora, op. cit.

64 La Vanguardia, 26 de enero de 1901, citado en Céspedes Nora, op. cit.

65 La Protesta Humana, 2 de febrero de 1901, citado en Céspedes Nora, op. cit.

66 La empresa se había negado a acordar a fines de 1901 con los estibadores, siendo nuevamente la única compañía ausente en las negociaciones, que incluyeron la jornada de 9 horas y un aumento salarial. La oposición de la patronal croata era rotunda: frente a los reclamos obreros no iba a conceder el reconocimiento al sindicato como representación válida, y mucho menos las demandas por este sostenidas. Oved, laacov, op. cit., pp. 205.

67 Boletín DNT N° 6, septiembre 1908.

68 Boletín DNT N° 40, febrero 1919. “Las organizaciones obreras de Buenos Aires. La Federación Obrera Marítima” por José Elías Niklison.

69 Boletín del DNT N° 40, febrero 1919; Abad de Santillán, Diego, *La FORA. Ideología y trayectoria*. Editorial Proyecto, Buenos Aires, 1961, p. 110 y Marotta, Sebastián, *El movimiento sindical argentino. Su génesis y desarrollo*, tomo II 1907-1920, Editorial Lacio, Buenos Aires, 1961, p. 167.

70 La mediación policial era frecuente a principios de siglo, por designación del Poder Ejecutivo Nacional y ante la ausencia de otros canales institucionales, aunque claramente tuvo un uso acotado a determinados conflictos en sectores estratégicos o con un interés particular. Ver Suriano, Juan “El Estado argentino frente a los trabajadores urbanos: política social y represión, 1880-1916” en Anuario 14, 2da. Época, Rosario, 1989-1990.

El fracaso de una nueva huelga en enero de 1906 llevó a la división de la sociedad y la conformación de dos organizaciones gremiales por separado, foguistas y marineros, distanciados en la propia acción por diferencias político-ideológicas y posiciones de mayor intransigencia. En marzo de 1906 se constituyó la Sociedad de Foguistas Marítimos Unidos. A fines de ese mismo año y con 8000 adherentes fue reimpulsada la Sociedad de Marineros y Foguistas, que declaró una huelga, sostenida desde mediados de diciembre de 1906 al 12 de enero de 1907, cuando se consiguió un aumento salarial y el mejor trato a bordo reclamados<sup>71</sup>. Se formó entonces la Liga Obrera Naval Argentina (LONA), dirigida por Juan Colmeyro<sup>72</sup>, que volvía a reunir a marineros y foguistas.

Una huelga general marítima fue declarada el 29 de diciembre de 1907, la que culminó el 8 de enero de 1908, con relativo éxito, al conseguir la abolición de la nueva libreta con impresiones digitales que quería aplicar la policía en el ámbito del puerto, y la supresión de la transcripción de los artículos del Código de Comercio en la antigua libreta.<sup>73</sup> La protesta contra la implementación de libretas de navegación con huellas digitales de sus titulares, en base al sistema dactiloscópico incorporado en 1905 por la Policía de la Ciudad dirigida por José Gregorio Rossi<sup>74</sup>, fue sostenida por más de 3.000 obreros de a bordo, entre marineros, foguistas y otros obreros embarcados organizados en la LONA.<sup>75</sup> Lo relativo del éxito, un resultado indefinido según el DNT<sup>76</sup>, tuvo que ver con las demandas discutidas en las asambleas, donde las exigencias apuntaban al retiro de ambas libretas (la nueva con huellas digitales y la antigua) y la supresión de toda reglamentación, reclamos que la Prefectura se negó a considerar en su totalidad desde el comienzo del conflicto, al igual que el Centro de Cabotaje Nacional (CCN), organización patronal sucesora del Centro Marítimo, cuyo socio principal continuaba siendo la Mihanovich<sup>77</sup>. La presentación del pliego de condiciones y la negociación estuvo mediada por

---

71 Troncoso, Oscar, *Fundadores del gremialismo obrero*, tomo 1, CEAL, Bs. As., 1983, pp. 77-100, "Francisco J. García".

72 Este mismo dirigente fue quien dirigió la Sociedad Protectora del Trabajo Libre, sindicato pro-patronal relanzado por la Mihanovich en el contexto de una huelga marítima parcial en marzo de 1917. Durante el conflicto, el 24 de marzo, Colmeyro fue muerto en una balacera. La Organización Obrera N° 1, Septiembre 1917. Sobre la huelga, ver Caruso Laura "La huelga general marítima..." op. cit.

73 La Nación 3 de enero, 1980, viernes. Pg. 9, "Huelga marítima sin mayores novedades".

74 Barry, Viviana, "Orden en Buenos Aires. Policías y modernización policial, 1890-1910", Tesis de Maestría IDAES-UNSAM, septiembre 2009, pp. 74 y 100. (mimeo)

75 Boletín DNT N° 6, septiembre 1908.

76 Idem, p. 381.

77 El CCN, conocido luego como Centro de Cabotaje Argentino, reunía desde 1905 a la mayoría de las empresas de navegación de bandera argentina. No formaban parte de este, por diferencias y competencia con la Mihanovich, empresas importantes como Lambruschini y a Delfino Hnos. Recopilación de Antecedentes que interesan a la Marina Mercante y Policía Marítimas, Buenos Aires, 1937, tomos 3, 4 y 5 (1890-1937).

el Prefecto General de Puerto, Vicealmirante Blanco. Las demandas incluidas en el pliego aceptado estaban relacionadas con la jornada y turnos de trabajo a bordo, las tareas incluidas en estas, la limitación a la autoridad de la oficialidad y su reconocimiento al sindicato, y la posibilidad de que un representante gremial sea reclamado a bordo, aceptada y considerada su opinión.<sup>78</sup>

La distancia entre los reclamos y el acuerdo aceptado por la LONA a comienzos de 1908 supuso diferencias profundas dentro del sindicato, que meses después volvió a fragmentarse, constituyendo sociedades diferentes de foguistas y marineros. Las diferentes posiciones al interior del sindicato, su fragmentación, los resultados de la negociación, fueron todos elementos constitutivos de la experiencia sindical previa a la formación de la FOM, especialmente la huelga mencionada de 1908, y la que analizaremos a continuación, desarrollada en forma separada por la Sociedad de Marineros y la Sociedad de Foguistas durante los primeros meses de 1910.

Los marineros y otros trabajadores de las tripulaciones, organizados todavía en torno a la LONA con dirección del SR, impulsaron el 20 de enero de 1910 una huelga en demanda de un aumento salarial y de mejores condiciones del trabajo a bordo. La huelga de marineros terminó a los pocos días, tras una nueva mediación del Jefe de Policía y la firma de un convenio vigente desde el 1º de febrero, al que adhirieron la Mihanovich, Gardella, Barthe y otras empresas marítimas.<sup>79</sup> En paralelo, la Sociedad de Foguistas, con fuerte presencia anarquista, fue a la huelga a fines de enero, pero al no aceptar la mediación ofrecida por el jefe policial, el conflicto se prolongó durante dos meses y culminó el 22 de marzo con la vuelta al trabajo.<sup>80</sup>

Los marineros, junto a maquinistas, contra maestres, faroleros, patronos de lancha, remolcadores, caldereros, guincheros y demás personal de a bordo reunidos todavía en la LONA dirigida por Colmeyro, declararon la huelga a partir del 20 de enero de 1910, en reclamo de la modificación del acuerdo o “convenio colectivo” – como lo define el DNT - del 11 de enero de 1907, demandando aumento salarial y la mejora en las condiciones del trabajo a bordo. El pliego fue cuestionado por el CCN por no ser producto de una asamblea genuina.<sup>81</sup> El DNT, enterado de la posibilidad del conflicto, había enviado al sindicato y al CCN cartas firmadas por su presidente interino, Alejandro Ruzo, en el día anterior a la huelga. A diferencia de huelgas anteriores, la acción temprana y sostenida del DNT fue resaltada y saludada incluso por La Nación, pero tanto obreros como armadores “optaron por someter el caso

---

78 La Nación 5 de enero, 1908, domingo, “Las huelgas. Marítimos y fogoneros”.

79 Boletín DNT N° 12, 31 de marzo 1910.

80 Boletín DNT N° 40, febrero 1919.

81 La Nación 20 enero 1910, jueves, p. 12 “En el puerto. Declaración de huelga”.

a este sistema pacífico de solución de las cuestiones del trabajo que representa la tendencia universal aceptada al respecto”.<sup>82</sup> La aceptación de esta mediación policial implicó poner en suspenso la efectivización de la huelga. En la misma mañana del primer día de huelga fue aceptada la mediación ofrecida por el Jefe de Policía Coronel Dellepiane, el cual se reunió con una comisión de marineros esa misma mañana, y por la tarde con delegados del CCN.

El pliego de condiciones consistía, básicamente, en reclamos de aumento de sueldo, reglamentación del pago de horas extras y modificación de salario extraordinario para puertos de tránsito y terminales, y otros “pequeños detalles de fácil solución” según *La Nación*. Tras dos horas de reunión se logró un acuerdo sobre las bases principales para una solución a “detalles sobre la forma de llevar el trabajo, salario extra que incluya las tareas de carga como parte del trabajo, y la cantidad de personal estimulado como mínimo a bordo.”<sup>83</sup> Reunidos delegados obreros y patronales con Dellepiane y el Jefe de la División de Orden Público, Vieyra, llegaron a un acuerdo respecto a las cuestiones generales como las formas de trabajo a bordo, la inclusión en el salario extra de las tareas de carga y la cantidad de personal estimulado como mínimo a bordo, pero los armadores no aceptaron el aumento de salario mensual fijo, por lo cual Dellepiane programó una reunión de delegados obreros y patronales, la cual se llevó adelante en la sede del CCN en la mañana del viernes 21. Las condiciones propuestas por el Centro consideraban el pago de horas extras, delimitaban tareas dentro del turno de trabajo y estipulaban feriados.<sup>84</sup> Aceptado con leves modificaciones por la asamblea obrera, el día 22 a la noche se daba por resuelto el conflicto.<sup>85</sup> Por medio de la intervención policial, aceptada tanto por los trabajadores alineados con el SR, como por las empresas, la huelga se terminó el 25 de enero, cuando se firmó un convenio, vigente desde el 1º de febrero 1910, al que adhirieron las empresas armadoras a título individual, como Mihanovich, Gardella, Barthe, entre otras, y el sindicato.<sup>86</sup>

Por otra parte, marineros y demás tripulantes de embarcaciones menores, lanchas en general, volvieron a la huelga el 29 de enero, sosteniendo negociaciones con el Centro de Lancheros, que no aceptaba el aumento salarial demandado, lo cual fue resuelto a principios del mes de febrero de 1910.<sup>87</sup>

En contraposición, como un claro espejo de la existencia de diversas actitudes, acciones y resultados, los foguistas continuaron en huelga desde fines

---

82 *La Nación* 21 de enero 1910, “Conciliación y arbitraje. La intervención policial”.

83 *La Nación* 21 de enero 1910, “La huelga en el puerto. Estado del conflicto”.

84 *La Nación* 22 de enero 1910, “La huelga en el puerto. En vías de solución.”

85 *La Nación* 23 de enero 1910, p. 9, “La huelga del puerto. Su terminación.”

86 *Boletín DNT* N° 12, marzo 1910.

87 *La Nación* 3 de febrero, “En el puerto. La huelga de fogoneros y marineros”.

de enero hasta fines de marzo de 1910. La falta de un pliego de condiciones claro y presentado formalmente a la patronal y las instituciones estatales portuarias era resaltada por el diario *La Nación*, mientras informa de la colaboración de la Prefectura en el reemplazo de huelguistas a través de la Ayudantía Marítima<sup>88</sup>, lo cual había sido solicitado por el gerente Pedro Mihanovich en una reunión con el Jefe de Policía y en una carta al Ministro de Marina.<sup>89</sup> Esta ayuda estatal proveyendo foguistas para cubrir los puestos a bordo de los huelguistas es una acción fundamental pro patronal que no se puso en práctica en el caso de la huelga de marineros, y es un elementos fundamental para explicar el éxito o no de la acción huelguística.

Si la intransigencia patronal no puede ser considerada como novedosa, en el caso de la huelga de fogoneros la no predisposición de la Sociedad a negociar con alguna instancia estatal si lo era, si bien estaba en clara consonancia con el predominio anarquista entre este grupo de trabajadores. Tanto foguistas como armadores “no se deciden a dar el primer paso”<sup>90</sup>. Por un lado los foguistas junto a otro gremio anarquista, el de los Conductores de Carros, constituyeron una comisión para reunirse con la patronal, y amenazaban con la huelga general por tiempo indeterminado si no eran, al menos, recibidos por el CCN.<sup>91</sup> Por otro, las empresas ayudadas por la Marina y la Prefectura no estaban urgidas en negociar con los trabajadores foguistas. Entre rumores de huelga general para el Centenario, finalmente se reunieron el CCN, delegados de la FORA V regional y local y foguistas, en la casa de la familia Mihanovich primero, y luego en la sede del centro patronal, donde se acordó un aumento salarial, parámetros de alimentación, baños y mesas en las salas de máquinas, entre otras cuestiones como la liberación de los detenidos, compromisos del CCN que fueron aprobados en la noche por la asamblea obrera, finalizando así la huelga.<sup>92</sup> Así, la huelga de foguistas, declarada el 29 de enero, culminó dos meses después, no habiendo aceptado la mediación ofrecida por el Jefe de Policía, posición directamente relacionada con tendencia mayoritariamente anarquista del gremio.<sup>93</sup> El 22 de marzo se produjo la vuelta al trabajo sin haber logrado concretar en lo inmediato las demandas sostenidas.<sup>94</sup>

---

88 *La Nación* 30 de enero 1910, p. 12, “En el puerto. La huelga marítima”

89 *La Nación* 17 de marzo 1910, “Las huelgas. Otras informaciones”, 30 de enero 1910, p. 12, “En el puerto. La huelga marítima”.

90 *La Nación* 19 de marzo 1910, “Las huelgas. Estado del movimiento. Actitudes intransigentes”

91 *La Nación* 21 de marzo, 1910, p. 8, “La huelga del puerto. Resolución de los trabajadores”.

92 *La Nación* 22 de marzo, 1910, “La huelga en el puerto. Solución del conflicto”.

93 Sobre el posicionamiento del anarquismo argentino ver Suriano, Juan “La oposición anarquista a la intervención estatal en las relaciones laborales”, en Suriano Juan (comp.) *La cuestión social en Argentina 1870-1943*, La Colmena, Buenos Aires, 2000.

94 *Boletín DNT* N° 40, febrero 1919.

De esta manera los primeros meses del año 1910 mostraron dos huelgas en el sector marítimo, dos direcciones sindicales, con diferencias fundamentales en cuanto a la mediación e intervención estatal y los resultados opuestos para foguistas y marineros. Si la LONA, que organizaba a marineros y otros trabajadores de a bordo, con predominio del SR en su dirección y sus posturas, tuvo una actitud crecientemente favorable a la negociación con el Estado, los foguistas alineados a la FORA

El resultado de la acción huelguística inmediatamente anterior a la conformación de la FOM reforzaba una actitud proclive a la negociación, base sobre la cual se desarrollará y consolidará una tendencia reformista en la década siguiente, presente en su germen y en la experiencia sindical existente en los inicios de la FOM. Las diferencias de grado, de forma y contenido de la política hacia el conflicto obrero que sostengan los diferentes gobiernos permitirá o no desarrollar y potenciar esa actitud. En el caso de la huelga de 1910, esta actitud fue propiciada por la acción del DNT, cuya acción parece haber ayudado a promover las prácticas de una oposición obrera más moderada o reformista<sup>95</sup>, y favorecida directamente por la mediación de la Policía.

### **Comentario final acerca de la experiencia sindical y política de los obreros marítimos en torno al Centenario.**

La particular experiencia sindical marítima en Buenos Aires, su proceso de organización sindical y su relación con las diferentes corrientes político-ideológicas que se disputaban su dirección son elementos necesarios para avanzar en la comprensión de las formas de organización y de lucha del movimiento obrero en Argentina en los momentos iniciales de su desarrollo y consolidación. En los primeros 10 años del siglo XX, y en particular en los años inmediatamente anteriores a la conformación de la FOM, las acciones huelguísticas estuvieron atravesadas por experiencias de negociación exitosas en términos de concretar las demandas inmediatas de la organización gremial de los trabajadores marítimos, lo cual permitirá a su vez la consolidación de la dirección sindical reformista entre los obreros marítimos. Quedaba así expresada una creciente aceptación de mecanismos arbitrales por parte de los obreros, más reticente por parte de la patronal, en lo que atañe a la resolución de demandas y problemas laborales.<sup>96</sup>

---

95 González Bollo, Hernán "La estadística pública y la expansión del Estado Argentino: una historia social y política de una burocracia especializada, 1869-1947", tesis doctoral, UTDT, Buenos Aires, 2007.

96 Falcón, Ricardo, "Aspectos de la cultura del trabajo urbano, Buenos Aires Rosario, 1880-1916" en Armus Diego (comp.) *Mundo urbano y cultura popular. Estudios de Historia Social Argentina*, Sudamericana, Buenos Aires, 1990; Bertolo, Maricel "Relaciones colectivas de

El 8 de abril de 1910 marinos y foguistas constituyeron la FOM, con la claridad de la importancia de la organización conjunta de las diversas categorías de trabajadores de a bordo y su unidad de acción, elemento que sería sostenido, defendido y e incluso ampliado a la oficialidad, en momentos en que la Federación logró articular sus acciones con los gremios de oficiales y patronos.<sup>97</sup> La FOM estaba constituida por organizaciones sindicales autónomas de marineros, foguistas y mozos, y participaban también contra maestres, bodegueros, faroleros, calafateros, timoneles, guincheros y lustrabronces de la sección cubierta; carboneros, caldereteros, pañoleros, limpiadores, electricistas, engrasadores, mecánicos y ayudantes de maquinistas de la sala de máquinas; y mayordomos, cocineros y ayudantes de la sección cocina. La estructura federativa permitía cierta autonomía a las organizaciones sindicales por sección o categoría, incluidas las secciones locales de los puertos del interior del país.

El otro elemento constitutivo de la FOM desde su misma creación fue la experiencia exitosa de negociación con las organizaciones patronales y el Estado, aceptando la mediación de diferentes instituciones ministeriales, la Policía o el DNT, lo cual posibilitó el resultado favorable de sus acciones en términos económicos sindicales, en cuanto al logro de mejores condiciones laborales y de venta de la fuerza de trabajo. Entre los trabajadores marítimos el Sindicalismo Revolucionario ya se había extendido como dirección político-sindical, sobre todo entre los marineros, y se consolidará como tal al constituirse la FOM. La dirección sindicalista no implicaba de por sí una política reformista y de alianza con el Estado, la cual fue desarrollada por la FOM años después, teniendo como prioridad la unidad de acción de los obreros del sector marítimo y el control sindical del trabajo a bordo, por sobre y a costa de la autonomía con respecto al Estado, y en particular a los gobiernos radicales. Pero es necesario conocer la experiencia sindical previa de la corriente política y los principales sindicatos que esta dirigió, como es el caso de los marítimos, cuya experiencia sindical fortaleció ciertas ideas y posicionamientos del SR, así como fue informada por estos, y que no estaban necesariamente presentes en los orígenes político-ideológicos de esta corriente.

Por último, a modo de reflexión metodológica, cabe explicitar el desafío analítico aquí planteado, y aun no resuelto, que es el de reconstruir la experiencia de lucha de los trabajadores, en este caso marítimos, en los primeros años del siglo XX junto con el estudio de las corrientes político-sindicales y sus bases ideológicas, para reconstruir así un entramado que cruza la historia

---

trabajo en Argentina: algunas reflexiones en torno a la huelga de obreros gráficos de 1906", X Jornadas Interescuelas / Departamentos de Historia, Rosario, septiembre 2005.  
97 Caruso, Laura, "Control a bordo..." op. cit.

política y la historia sindical, y habilita de un manera más fructífera a pensar la experiencia de la clase obrera en nuestro país, su organización, sus políticas, sus desafíos.

## **“Prácticas, obras y saberes en común: Los ingenieros responsables de la infraestructura portuaria de la Provincia de Buenos Aires”.**

Claudia Angélica Gallego (Profesora de Historia egresada del I.N.E.S. Nro. 1 y Licenciada en Historia egresada de la Universidad Nacional de Luján).

### **Resumen**

“Prácticas, obras y saberes en común: Los ingenieros responsables de la infraestructura portuaria de la Provincia de Buenos Aires”.

Los puertos de la Provincia de Buenos Aires se extienden a lo largo de los ríos Paraná, de la Plata y del litoral marítimo argentino. Fueron construidos en diferentes momentos históricos de la Argentina, y obedecieron a distintos proyectos políticos y económicos. Se trate de simples muelles sobre la costa, o de complejas realizaciones portuarias, quienes los proyectaron y realizaron fueron ingenieros diplomados en la Argentina o en el exterior, con sólidos conocimientos de ingeniería portuaria.

En esta Ponencia se aborda -desde una perspectiva prosopográfica- la trayectoria y la obra de un conjunto de ingenieros que se conocía entre sí, mantenía relaciones interpersonales -en unos cuantos casos-, que se había interesado en los negocios posibles -vinculados con astilleros y compañías de navegación- y se había relacionado en torno a temáticas comunes, compartiendo espacios de poder.

Se considera un período situado hacia fines del siglo XIX y los primeros veinticinco años del siglo XX, que fue el momento durante el cual se gestaron los proyectos más complejos de la infraestructura portuaria en la provincia.

## **Introducción:**

Los puertos de la Provincia de Buenos Aires se extienden a lo largo de los ríos Paraná, de la Plata y del litoral marítimo argentino. Fueron proyectados y construidos en diferentes momentos históricos de la Argentina, y obedecieron a distintos proyectos políticos y económicos. Se trate de simples muelles sobre la costa, o de complejas realizaciones portuarias, quienes los proyectaron y realizaron fueron ingenieros diplomados en la Argentina o en el exterior, con sólidos conocimientos de ingeniería portuaria.

En esta Ponencia se aborda -desde una perspectiva prosopográfica- la trayectoria y la obra de un conjunto de ingenieros que se conocía entre sí, mantenía relaciones interpersonales -en unos cuantos casos-, que se había interesado en los negocios posibles -vinculados con astilleros y compañías de navegación- y se había relacionado en torno a temáticas comunes, compartiendo espacios de poder.

Se considera un período situado hacia fines del siglo XIX y los primeros veinticinco años del siglo XX, que fue el momento durante el cual se gestaron los proyectos más complejos de la infraestructura portuaria en la provincia.

## **Los Puertos**

Hacia el último tercio del siglo XIX, sólo en el río Paraná y el Río de la Plata, se encontraban funcionando en muelles precarios, los embarcaderos de San Nicolás, San Pedro, Baradero, Campana, Las Conchas (Tigre), Buenos Aires, y Ensenada.

Con el impulso que le dio el Estado, a partir de la expansión hacia la Pampa y la Patagonia, se incorporó desde 1879 el resto del territorio de la Provincia de Buenos Aires, hasta Carmen de Patagones (único puerto activo desde la época de la Colonia).

Fue a partir de entonces, que en un lapso de pocos años, a los embarcaderos ya existentes, se les agregaron -fiebre constructora mediante- los puertos de la bahía Blanca (Ingeniero White, Arroyo Pareja o Comercial, Puerto Militar, Puerto Galván y Puerto Cuatros), y los de Quequén y Mar del Plata.

En muchos casos, los antiguos embarcaderos fueron reemplazados por Puertos construidos en el período 1880-1916 (San Nicolás), mientras que otros fueron iniciados posteriormente, durante el período 1916/30 (San Pedro, Olivos, San Isidro, Tigre).

Este trabajo pone en el centro de la atención a aquellos ingenieros que actuaron en las obras de construcción de puertos. Se encuentra en una etapa inicial de investigación, y centra su interés en la consideración de un

conjunto de personas que actuaron con objetivos muy precisos, vinculados con los poderes políticos y económicos de un Estado que estaba formándose.

### **Los Ingenieros:**

En 1866, Juan María Gutiérrez creó la carrera de Ingeniería Civil en la Facultad de Ciencias Exactas, dependiente de la Universidad de Buenos Aires, con el objetivo de dotar a la República Argentina de un cuerpo de ingenieros que se encargaran de la construcción de la infraestructura que el país necesitaba.

De aquellos primeros doce egresados, cuatro son los que interesan para el desarrollo de esta indagación: Luis Augusto Huergo, Francisco Lavalle, Guillermo White y Guillermo Villanueva. Con el correr del tiempo, encontraremos a los cuatro en puestos relevantes, al frente de los proyectos de construcción de puertos en la Provincia de Buenos Aires.

Luis A. Huergo es el responsable de proyectar las obras del Riachuelo; además de construir el dique de carena en San Fernando; proyectar el primer desarrollo del Dock Sud – aún cuando la Empresa fracasara inicialmente-, hasta que la Compañía de Dock Sud que encabezaba Alfredo Demarchi se hiciera cargo de la construcción más adelante.

Francisco Lavalle es el encargado de desarrollar, junto con el italiano Juan Bautista Medici y el holandés Juan Abel Adrian Waldorp, el Puerto La Plata, además de encargarse de la nivelación de terrenos y de la construcción de la propia ciudad de La Plata.

Guillermo White es quien se hace cargo de la construcción del Puerto en la bahía Blanca -que más tarde llevará su nombre-, además de tener una extensa actuación que incluye la de colaborar en el desarrollo del Dock Sud, y ser miembro del Directorio de la Sociedad del Ferrocarril Sud, de capital británico.

Guillermo Villanueva, Ministro de Guerra y Marina durante la Presidencia de José Evaristo Uriburu, es quien contrata al italiano Luis Luiggi para el desarrollo del Puerto Militar de Bahía Blanca. En esa construcción, Luiggi se rodea de un grupo muy importante en número de ingenieros y asesores -incluidos los propios White y Huergo-, y entre quienes además, se contará al recién llegado al país Ariodante Ghisolfi, futuro encargado de la construcción del Puerto San Nicolás.

Como se observa a simple vista, se trata de un conjunto de hombres que tienen en común una serie de saberes compartidos en una época en que era necesario desarrollar un conjunto de obras que permitieran a la Argentina contar con puertos para la exportación de sus materias primas, especialmente cereales y carnes.

Poco tiempo más y los puertos desarrollados por los primeros ingenieros argentinos, de La Plata, Buenos Aires, Bahía Blanca (Ingeniero White) no fueron suficientes, por lo que la fiebre constructora continuó.

El francés Abel Pagnard -quien había participado en la construcción del Puerto Rosario con la Compañía Hersent- proyecta y desarrolla el Puerto Comercial de Arroyo Pareja, posteriormente llamado Puerto Coronel Rosales, tras una breve incursión por la ampliación del Puerto La Plata.

En los años siguientes, se identificaron las construcciones con Compañías de capitales extranjeros, más que con individualidades, tal fue el caso de las construcciones de Puerto Galván en la ría de bahía Blanca; y los Puertos Quequén y Mar del Plata (ambos realizados por Compañías francesas) terminados posteriormente a la Guerra Europea de 1914/18.

### **El conjunto de ingenieros:**

La primera pregunta que surge en esta investigación es si puede considerarse a este conjunto de ingenieros como tal, es decir, unidos de alguna manera por lazos vinculares, y si es posible de abordar la actuación de cada uno de ellos y de todos en su conjunto desde una perspectiva prosopográfica.

Definida por Lawrence Stone como *“la investigación retrospectiva de las características comunes a un grupo de protagonistas históricos, mediante un estudio colectivo de sus vidas .”*<sup>1</sup> nos podemos preguntar si podemos considerar la serie de preguntas mínimas para encarar el análisis y características del grupo, tal como lo formula Stone:

*“El método que se emplea es establecer un universo de análisis, y luego formular una serie uniforme de preguntas -acerca del nacimiento y la muerte, el matrimonio y la familia, los orígenes sociales y la posición económica heredada, el lugar de residencia, la educación, el monto y la fuente de riqueza personal, la ocupación, la religión, la experiencia en cuanto a un oficio, etc-”*<sup>2</sup>

Disponemos de biografías extensas para la mayoría de los ingenieros, especialmente del grupo de los cuatro egresados de la Universidad de Buenos Aires, que compartieron los años de su formación académica y trabajos en las obras portuarias; y es el objetivo de esta Ponencia continuar la indagación sobre aquellos -especialmente los extranjeros- sobre los que no se dispone de

<sup>1</sup> Stone, Lawrence. “El pasado y el presente”. Fondo de Cultura Económica. México. 1986. Pág. 61/94

<sup>2</sup> Stone, Lawrence. Op.cit. Pág. 61

mayores datos biográficos.

Tal como señala Stone,

*“los diversos tipos de información sobre los individuos se combinan y yuxtaponen, y se examinan para buscar variables significativas. Se evalúan con respecto a sus correlaciones internas y a sus correlaciones con otras formas de conducta y acción”*<sup>3</sup>

Consideramos las trayectorias de un grupo de diez ingenieros que realizaron obra portuaria en la Provincia de Buenos Aires, y uno (Villanueva) que fuera Ministro de Guerra durante el período en que se decide la construcción del Puerto Militar de Bahía Blanca.

Si observamos los años de nacimiento, advertimos que uno ha nacido en 1837 (Huergo), tres entre 1843 y 1844 (Lavalle, Medici y White); cuatro en 1856, 1857 y 1859 (Luiggi, Demarchi, Pagnard y Waldorp), uno en 1863 (Ghisolfi) y uno en 1892 (Depietri). Este dato, y el conocimiento de sus trayectorias, permite señalar que todos actuaron contemporáneamente, aún con alguna diferencia de edades.

De ese total, cuatro eran nacidos en la República Argentina (Huergo, Lavalle, White y Demarchi), mientras que los otros seis eran extranjeros, aunque uno de ellos había nacido en la República Oriental del Uruguay, y se había trasladado tempranamente a la Argentina (Depietri).

Los extranjeros eran en su mayoría italianos (Medici, Luiggi, Ghisolfi), uno francés (Pagnard) y uno holandés (Waldorp).

De los extranjeros que fueron contratados, uno murió tempranamente durante el transcurso de la obra (Pagnard) otros permanecieron en el país luego de finalizarlas (Waldorp, Medici, Ghisolfi), exceptuando a quien retornó a Italia y murió en Roma (Luiggi).

Siguiendo a Stone, la prosopografía otorga herramientas que permiten abordar dos problemas importantes:

*“descubrir las intenciones de fondo que se piensa subyacen bajo la retórica política; analizar las filiaciones sociales y económicas de las agrupaciones políticas, y mostrar la manera en que opera la maquinaria política e identificar a aquellos que accionan sus palancas”*<sup>4</sup>

---

3 Stone, Lawrence. Op.cit. Pág. 61

4 Stone, Lawrence. Op. Cit. Pág. 62

Por otra parte, permite también

*“el análisis del papel social, y especialmente las transformaciones de dicho papel a través del tiempo, de grupos con un status específico ... miembros de asociaciones profesionales, funcionarios públicos, grupos ocupacionales, o clases económicas... [también puede referirse]...a la determinación del grado de movilidad social en ciertos niveles, mediante un estudio de sus orígenes familiares, tanto sociales como geográficos, de aquellos a quienes se recluta para ocupar cierto status político o determinado puesto ocupacional, lo mismo que de la significación de dicho puesto para una carrera, y su efecto sobre el destino de la familia... [e incluso] implica establecer la correlación entre movimientos intelectuales y religiosos con factores sociales, geográficos, ocupacionales o de otra índole”.*<sup>5</sup>

### **Estudios realizados:**

Huergo, Lavalle y White se conocían del Departamento Topográfico, donde trabajaron como agrimensores, pero formalmente iniciaron sus estudios en la Universidad de Buenos Aires.

Como señaláramos, de los cuatro egresados de la Universidad de Buenos Aires, tres se dedicaron a obras portuarias de envergadura, y continuaron vinculados entre sí por trabajo cuando terminaron sus estudios, mientras que Villanueva fue el Ministro que facilitó, con su carrera política, la actividad de los miembros del grupo.

Tanto White, como Lavalle, fueron enviados a Europa para perfeccionar sus estudios, y Huergo fue comisionado por la Provincia de Buenos Aires a Inglaterra para la contratación de la construcción de 118 puentes para ser instalados en el país.

Años más tarde, Demarchi - hijo del Cónsul suizo en Buenos Aires- terminó sus estudios de ingeniería en el exterior.

Los extranjeros Luiggi, Ghisolfi, Medici, Waldorp, y Pagnard habían realizado los estudios de ingeniería en sus países de proveniencia, y cuando llegaron al país, ya habían realizado obras en Europa, África y Asia, como consta en el anexo biográfico.

---

5 Stone, Lawrence. op. Cit. Pág 62

## Actividades académicas:

Conforme se fueron afianzando en su actividad laboral, participaron en la fundación de una serie de instituciones académicas para la difusión de las ciencias y de la industria en el país. De las instituciones específicas a las que estuvieron vinculados, dos son las más representativas: la Sociedad Científica Argentina (SCA) y el Centro Nacional de Ingenieros, -actual Centro Argentino de Ingenieros- (CAI).

En ambas instituciones coexistieron como miembros fundadores Huergo, Lavalle y White, y fueron incluyendo, con el correr del tiempo, a otros, como a Luis Luiggi, quien es designado miembro de la Sociedad Científica Argentina el 22/09/1917, y ratificado como tal el 28/04/1918.

Los miembros del grupo de la Universidad de Buenos Aires, desempeñaron funciones docentes en la alta casa de estudios, y publicaron trabajos científicos durante gran parte de su vida laboral activa.

En la Biblioteca de la Sociedad Científica Argentina y del Centro Argentino de Ingenieros, se pueden localizar varios trabajos de casi todos ellos (argentinos y extranjeros), que interesan para un posterior análisis, que excede -por lo inicial de esta investigación- el marco de esta Ponencia.

## La actividad masónica:

Otro elemento que merece ser destacado es que varios miembros de este grupo pertenecían a alguna de las Logias Masónicas que se multiplicaron durante el fin del siglo XIX y los inicios del siglo XX.

Señala Gustavo Brandariz, en “La actividad Masónica en la educación argentina”:

*“En ese mismo año, [1872] con el inestimable aporte de masones, entre otros el ingeniero Luis A. Huergo y el doctor Estanislao Cevallos, se fundó la Sociedad Científica Argentina, que continúa hoy sus trabajos y que fue en aquellos años un luminoso faro de las ciencias en nuestro país.”* <sup>6</sup>

En 1881 fue fundada la llamada “Logia Docente”, que integraron una serie de destacadas personalidades, entre las que se contaba el ingeniero

---

6 Brandariz, Gustavo. La actividad masónica en la educación argentina (1810-1910). Comisión para la preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad de Buenos Aires. Presencia Masónica en el Patrimonio Cultural Argentino. Temas de Patrimonio Cultural Nro. 8. Reedición 2005. Formato digital [http://estatico.buenosaires.gov.ar/areas/cultura/cpphc/archivos/libros/temas\\_8.pdf](http://estatico.buenosaires.gov.ar/areas/cultura/cpphc/archivos/libros/temas_8.pdf)

Francisco Lavalle. Durante el proceso de fundación de la ciudad de La Plata, capital de la Provincia de Buenos Aires, la importancia del cuerpo de ingenieros presidido por Lavalle, se manifiesta no sólo en la relación estrecha con Pedro Benoit -arquitecto a cargo de la obra edilicia-, sino en el vínculo que unía a otros miembros, como Dardo Rocha -Gobernador de la Provincia- y Emilio Civit, -Ministro de Obras Públicas y de Agricultura durante la Presidencia de Julio A. Roca.

A Pedro Benoit se debe la fundación de la Logia La Plata Número 80, cuyos integrantes tuvieron tanta incidencia en el período fundacional de la ciudad:

*“El instrumento técnico de que se valió el gobernador Dardo Rocha para el proyecto y la ejecución de la nueva capital fue el Departamento de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires. Este departamento que tiene sus raíces en la época de la presidencia de Bernardino Rivadavia, a pesar de su eficiente plantel técnico y profesional no podía afrontar la ejecución de este proyecto monumental, por lo que fue necesario reorganizarlo y reforzarlo con la incorporación directa o contratación de profesionales independientes para llevar a cabo esa enorme tarea. Este aumento se ve reflejado en el número de técnicos que fue superior a los cien entre los cuales estaban distinguidos ingenieros y arquitectos argentinos, extranjeros residentes en el país y unos pocos contratados en Europa al efecto”*<sup>7</sup>

Francisco Lavalle quedó a partir del 3 de julio de 1881 a cargo de la Presidencia de ese Departamento de Ingenieros. Pedro Benoit fue designado vocal arquitecto de la Sección Obras Públicas.

Tanto Lavalle, como Medici, Benoit, Civit, y J. E. Urriburu intervinieron en los procesos de fundación, loteos y adquisición de tierras en zonas cercanas a La Plata, como la futura “Villa Elisa”. Éste es sólo un ejemplo de las poderosas redes vinculares que unían a los ingenieros con el poder político y económico en el período de dominio de los conservadores.

La extensa trayectoria profesional no es el aspecto central de esta

---

7 Sempé, María Carlota y Rizzo, Antonia. El caso paradigmático de La Plata. La Plata ciudad simbólica. Comisión para la preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad de Buenos Aires. Presencia Masónica en el Patrimonio Cultural Argentino. Temas de Patrimonio Cultural Nro. 8. Reedición 2005. Formato digital [http://estatico.buenosaires.gov.ar/areas/cultura/cpphc/archivos/libros/temas\\_8.pdf](http://estatico.buenosaires.gov.ar/areas/cultura/cpphc/archivos/libros/temas_8.pdf)

ponencia, sino la pregunta sobre si podemos abordar a este conjunto desde una perspectiva prosopográfica, en tanto representantes de un “cuerpo o conjunto”, que actúa en un período determinado, y cómo son mirados por los pares que continuaron la obra portuaria.

### **La mirada de sus colegas**

En los Anales de la Sociedad Científica Argentina, con motivo del fallecimiento de los socios, se publicaron artículos necrológicos que recuerdan a los tres miembros “fundadores” de la Sociedad, a aquellos que fueron llamados “Los doce Apóstoles”.

Los artículos, -breves en cuanto a su extensión- ponen de manifiesto las actitudes, sensaciones y sentimientos de quienes los escriben, y reflejan también un tono de época, que revela algo más que la trayectoria de cada uno de ellos.

El género de las “necrológicas” era frecuente en las publicaciones de las instituciones científicas, académicas y literarias. Los colegas que habían compartido con otros socios años de trabajo o de estudios, despedían de esta manera a aquellos que habían fallecido, con referencias biográficas en la mayoría de los casos.

En oportunidad del solemne entierro, o después de algunos años si no habían asistido a las exequias, -o si éstas habían sucedido en el extranjero-, abundan en referencias a la personalidad, los rumbos de acción del extinto, y permiten advertir cuánto eran de estimados, valorados, respetados; como así también reflejan momentos de la vida de cada uno de ellos.

En un análisis del género necrológico, (aunque referido a la escritura de estilo en los periódicos), Antonio López Hidalgo señala algunas características de esta “*vocación por el recuerdo*”;<sup>8</sup> y encuentra sus antecedentes en la plegaria ceremonial, los cantos fúnebres, las elegías, los epitafios, las construcciones funerarias, los anuncios y los artículos que se escriben en los periódicos.

En las notas que se encuentran publicadas en los Anales de la SCA, el extinto es un personaje ilustre, que se quiere rescatar para la inmortalidad.

En esta Ponencia, se analizan las necrológicas de Francisco Lavalle (1909) escrita por el ingeniero S. Barabino (entonces Presidente de la Sociedad Científica Argentina); Luis Huergo (1913) escrita por el citado Barabino y otra realizada por el Dr. Ángel Gallardo; y la de Guillermo White (1928) publicada dos años después de su muerte, por el ingeniero Enrique Butty.

---

<sup>8</sup> Antonio López Hidalgo. La necrológica como género periodístico. Universidad de Sevilla. En formato digital: <http://grupo.us.es/grehcco/ambitos01/01lopez.pdf>

En todas ellas, escritas con tono sentido, se destacan los siguientes aspectos:

### **Las personalidades de los ingenieros:**

*“su descollante inteligencia, su laboriosidad, su espíritu de empresa verdaderamente ‘yanqui’ y su proverbial honorabilidad” ... “la nobleza de sus proceder” ... honradez digna del mayor encomio ... (Lavalle)*

*“mente serena, aquel corazón generoso, encarnados en el meritorio ciudadano” ... austero, del útil ciudadano y profesional ... (Huergo)*

*“clarovidencia de miras, por la tenacidad de su acción y por su capacidad de trabajo”... (White)*

### **La llegada a la Facultad:**

*“Un grupo de jóvenes llenos de pujanza, dispuestos a vencer todas las resistencias de un ambiente casi hostil, se inscribió en sus cursos [Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales] y cinco años más tarde, egresaban los doce primeros ingenieros argentinos, que han sido llamados los doce apóstoles”. (White)*

*“perteneció a aquel selecto grupo de estudiantes que estrenaron la novel aula de ingeniería creada por inspiración del venerable doctor Juan M. Gutiérrez”...; ... “Fue condiscípulo de Huergo, Balbín, White, Silveyra, etc., y se mantuvo entre ellos en primera fila”... (Lavalle)*

### **Los recuerdos de sus trayectorias docentes:**

*“... tuvimos la suerte de tenerle de profesor ... debemos confesar sinceramente que fue uno de nuestros maestros, más apreciados, no sólo por su inteligente actuación profesional”... “fue nombrado profesor de cálculo diferencial e integral, álgebra superior y geometría analítica, puestos que desempeñó con singular maestría, pues el ingeniero Lavalle era ante todo y sobre todo un verdadero matemático.” (Lavalle)*

*“Deja en la Facultad un enorme vacío y un gran ejemplo por su ciencia, su conciencia y su carácter. Sobre todo por su carácter, [...] en medio de esta época de tolerancia y acomodamiento en que se sigue la línea de menor resistencia y se rehúyen las responsabilidades”... (Huergo)*

### **Su trayectoria profesional:**

*“su opinión, siempre franca y sincera, expuesta con su voz grave*

*y reposada, con el valor de sus convicciones y sin anteponer jamás al bien general los intereses particulares ni propios ni ajenos.”... “Ha hecho todo su camino a fuerza de trabajo, de asiduidad, de modestia y con una honestidad irreductible”... “uno de los más meritorios obreros de la cultura y del progreso del país. Sus colegas lo amábamos como a un padre, recurriendo a su consejo y experiencia en todas las cuestiones difíciles”. (Huergo)*

*“Terminado el período de la organización nacional... fue menester pensar en su progreso material, en encauzar eficientemente la enorme riqueza que encierra nuestro suelo”. (White)*

### **La importancia de la educación de las nuevas generaciones:**

*“Veía en ella el medio de modelar el alma nacional, especialmente por la enseñanza universitaria, que si bien se dirige a un reducido número de jóvenes, es la que forma, por decirlo así, la oficialidad intelectual del gran ejército del trabajo y la que sirve de exponente del estado de cultura de un país”...;... “Este era el rumbo que enseñaba a la juventud con la palabra y el ejemplo. “Estudiad, trabajad, sed honrados! Llegaréis con honor a la meta.” Estos eran sus mandamientos y este su testamento, en medio de los desmoralizadores éxitos de la superficialidad y de la simulación. Al vano y vistoso oropel de las apariencias ostentosas oponía el sólido hierro de su integridad modesta.” (Huergo)*

### **El vínculo del individuo con el bien público:**

*“... terminada la carrera, fue designado como uno de los tres más aventajados ex alumnos, para ir a Europa, por cuenta del Estado a perfeccionar sus estudios, completando el programa de ingeniería, entonces algo deficiente aquí...” (Lavalle)*

*“animado de la pasión del bien público, ha defendido siempre con entusiasta energía las causas que consideraba justas, sin temor de crearse enemigos ni de suscitarse dificultades, afrontando de lleno el problema, sin buscar hábiles subterfugios, recibiendo y devolviendo los golpes de los adversarios, como un paladín de la verdad y la justicia que conserva siempre, aún en medio de la lucha y a pesar de su santo y vigoroso apasionamiento, la caballeresca nobleza de su espíritu genuinamente argentino y desinteresado.” (Huergo)*

*“el único sobreviviente que quedaba de estos doce apóstoles. Y él supo, por cierto, honrar su apostolado, dedicando todas las energías de su clara inteligencia al engrandecimiento del país”. (White)*

## Los problemas técnicos, las amargas y los sinsabores de su profesión:

*“No en todas sus empresas fue afortunado — como merecía serlo —...; pero en todas procedió ... prefiriendo perjudicarse, y muy seriamente, antes que apelar a proceder incorrectos”. (Lavalle)*

*“Si le fue arrebatado el honor de construir el puerto de Buenos Aires, ha tenido por lo menos antes de su muerte, la satisfacción patriótica de ver triunfante en el proyecto del nuevo puerto que ahora se construye y que debe llamarse Puerto Huergo, los principios teóricos que siempre sostuvo y que él quiso aplicar en la construcción del primero, con lo que se hubieran ahorrado muchos millones y muchas costosas molestias en la ejecución de ese exótico mecanismo portuario”. (Huergo)*

## La síntesis de sus trayectorias vitales:

*“una vida fecunda, útil al país, la que la dura muerte nos ha arrebatado: caballero como hombre, docto como intelectual, laborioso y honorable como pionero del progreso de la ingeniería científica y práctica en la Argentina”. (Lavalle)*

*“Había elegido la senda más larga, más espesa y penosa: ha llegado al fin de su ejemplar vida laboriosa sin hacer una sola concesión contraria a sus principios con el amor y el respeto de los hombres honrados, que es al fin y al cabo la menos vana de las satisfacciones que se pueden alcanzar en este mundo”. (Huergo)*

*“... los municipios bautizaron calles con su nombre imperecedero, las sociedades científicas y gremiales resolvieron erigir un monumento a la memoria del anciano consocio, que perpetuara las virtudes públicas y privadas que onoraron aquella que acabamos de perder”. (Huergo)*

*“He aquí un hombre que dedicó íntegra su energía al progreso de su patria y que lo supo hacer guardando invariablemente una correcta conducta de caballero”. (White)*

## Vínculos en común (a modo de conclusión):

Este trabajo de investigación -apenas esbozado- intenta plantear una serie de preguntas, más que de respuestas, sobre los vínculos que unieron a aquellos jóvenes agrimensores del Departamento Topográfico, que efectuaron posteriormente su experiencia en la recientemente creada carrera de ingeniería en la Facultad de Ciencias Exactas de la Universidad de Buenos Aires.

Cada uno de ellos fue responsable y hacedor de proyectos portuarios que adquirieron gran envergadura, y que los vincularon con el poder económico

y político; desarrollando estrategias vitales (laborales y personales) para “hacerse el futuro”.

Como se advierte en las noticias biográficas sobre sus muertes, lograron granjearse una posición en la sociedad de su época, fruto del esfuerzo, el trabajo, el tesón, y de personalidades vinculantes con las que se rodearon. Llamaban la atención términos empleados, como las palabras ‘*pioneer*’ y hombre de empresa ‘*yanqui*’, con el que designan a Lavalle. Tal vez una expresa admiración -en 1909- del ingeniero Barabino por el modelo de crecimiento norteamericano.

Conectados por lazos de confraternidad que excedían los vínculos laborales, la pertenencia a la Masonería acentuó la cercanía entre ellos, aunque quedan por responder unos cuantos interrogantes, para profundizar esta investigación:

¿Qué cercanía tuvieron con el resto de los integrantes del conjunto de ingenieros mencionados?

¿Qué estrategias desplegaron para desarrollar la labor profesional?

¿Cuál fue la vinculación de algunos integrantes del conjunto en negocios privados, considerando que varios de ellos eran exitosos empresarios?

¿Qué redes vinculares y familiares tuvieron con el poder político y económico?

¿Cómo fue su actuación en la Sociedad Científica Argentina y el Centro Argentino de Ingenieros?

Creemos que indagar en las biografías de cada uno de ellos y en su conjunto, puede aportar una mirada diferente, para un grupo que actuó en un período en el que la obra pública estaba “por hacerse”, y la valoración de estos ingenieros descansó precisamente sobre el esfuerzo de sus realizaciones monumentales.

## **Anexo Biográfico**<sup>9</sup>

### **Luis Augusto Huergo.**

Buenos Aires 1/11/1837 – Buenos Aires 4/11/1913

Estudios: Colegio de Santa María de Maryland (EEUU) En Buenos Aires, Departamento Topográfico (Agrimensor en 1862). Ingeniería Civil en la Universidad de Buenos Aires.

Trabajos: Camino Blanco a Ensenada. En 1876 fue nombrado por concurso director de las Obras del Riachuelo. En 1881 presentó su obra principal: un proyecto integral para un puerto en Buenos Aires. Participa en

---

<sup>9</sup> Por lo extenso de sus actuaciones profesionales se especifican solo las obras relacionadas con la actividad portuaria o con el tendido del ferrocarril y vinculadas con ellas.

construcción del Dock Sud y Puerto Militar de Bahía Blanca. Proyecto del frigorífico Sansinena y muelle Cuatrerros en Cerri. Puerto en Asunción del Paraguay.

Política: fue diputado y senador provincial.

### **Francisco Lavalle**

1843 - 1909

Estudios: Ingeniería Civil en la Universidad de Buenos Aires.

Construcción del puerto en Paraná, en Buenos Aires, construcción del ramal ferroviario a Bolivia.

Constructor del Puerto La Plata, junto con Juan Medici y Juan A. A. Waldorp.

### **Juan Bautista Medici**

Piemonte (Italia) 1843 – Buenos Aires 20/05/1903

Estudios: Ingeniero. En 1875 revalida su título de ingeniero en la Universidad de Buenos Aires.

Trabajos en Cagliari (Italia) en la Construcción de los ferrocarriles del Estado. En asociación con el Ingeniero inglés Newman, quien lo entusiasma para emigrar a Uruguay. Uruguay: Llega en 1868 a Montevideo, y participa en las obras de saneamiento y dotación de agua potable para la ciudad.

En Argentina: Entre 1874/77 construcción del murallón y dique Las Catalinas.

1880/88 planimetría y nivelación de 175.000 kilómetros cuadrados en la Provincia de Buenos Aires. Proyecta una extensa red de canales. Nivelación y trazado de la capital La Plata.

1883/84 dotación de agua y obras de saneamiento junto al Ingeniero Lavalle.

1883 construcción del Puerto La Plata. Realiza instalaciones depuradoras de agua

En Buenos Aires fue el responsable de los trabajos de la fachada exterior del Palacio de Aguas Corrientes (Córdoba 1950)

Realiza obras en el Puerto del Sauce y el Ferrocarril del Oeste en Uruguay.

### **Guillermo White**

Dolores (Buenos Aires) 27/06/1844, Mar del Plata 11/02/1926.

Padre norteamericano y madre uruguaya.

Estudios: Agrimensor en el Departamento Topográfico de Buenos Aires e Ingeniero Civil Universidad de Buenos Aires (1870).

Trabajos: Junto con el Ingeniero Bateman en el Proyecto del Puerto

Buenos Aires y en obras de salubridad de la ciudad de Buenos Aires. Nombrado Ingeniero principal del ferrocarril del Oeste, y enviado a Europa donde se perfeccionó en su profesión. Su actuación fue fundamental para el trazado de varias líneas ferroviarias. Docente de relevante actuación en la Universidad de Buenos Aires y miembro de la Sociedad Científica Argentina, fue solicitada su actuación profesional y se convirtió en miembro del Directorio del Ferrocarril Sud. Actuó en la construcción del Puerto Dock Sud en Buenos Aires, y del Puerto Bahía Blanca, que posteriormente llevó su nombre.

### **Luis Luiggi**

Génova (Italia) 3/08/1856 – Roma 1/02/1931.

Estudios: Politécnico de Torino (1878). Se perfeccionó en Inglaterra en un curso sobre la construcción de puertos y canales.

Trabajos: Construcción del puerto de Génova, y diques de carena en los puertos italianos de La Spezia, Taranto y Palermo y faros en la región de Toscana. Ocupó diversos cargos técnicos y académicos durante el resto de su vida, entre ellos la dirección de las obras de construcción de otros tantos puertos (Alejandría, Durazzo, Trípoli) y fue Senador Vitalicio del Reino de Italia desde 1924.

En Argentina: En 1895 el Ministro de Guerra y Marina del entonces Presidente José Evaristo Uriburu, -Guillermo Villanueva- lo contrató para realizar una serie de estudios sobre la construcción de un Puerto Militar para la Armada Argentina. En carácter de experto, exploró toda la costa argentina atlántica para determinar con exactitud el sitio preciso para la erección del Puerto.

El sitio erigido por Luiggi fue la Bahía Blanca. A partir de entonces, se abocó al diseño de un Puerto Militar, con todas las instalaciones: fortificaciones terrestres, marítimas, arsenales, líneas telegráficas, faros y semáforos Ese Proyecto se aprobó por Ley el 2 de diciembre de 1896.

Regresó a Italia luego de haber permanecido siete años en la Argentina.

### **Alfredo Demarchi**

Buenos Aires 12/10/1857 - Buenos Aires 16/08/1937.

Hijo del primer Cónsul suizo en la Argentina, y nieto por parte materna de Facundo Quiroga.

Estudios: Enviado a Suiza, cursó sus estudios primarios y secundarios. Se recibió de Ingeniero Civil en Zúrich.

Actividad Política: Unión Cívica lo contó entre sus adherentes en el 90, tomando parte en la revolución civil de 1893 del partido Radical, que lo eligió Diputado por la Provincia de Buenos Aires en 1894, para en 1896 ser

Comisionado Municipal de la ciudad de Buenos Aires.

Actividad Empresarial: Se dedicó desde 1906 a la industria, y así funda una fábrica de productos químicos, hilandería de algodón, y de elaboración de fibras de lino, presidiendo en varios períodos la Unión Industrial Argentina. Fue fundador de la Compañía del Puerto del Dock Sud (En el Directorio figuraban como autoridades el Ingeniero Guillermo White, el propio Alfredo Demarchi y Carlos Firth), Presidente de 1892 a 1896 de la Compañía de Gas de Buenos Aires, y de la Compañía de Tierras de Avellaneda. Su actividad se diversificó: fue Diputado, docente, y empresario. Como Diputado, presentó varios Proyectos de Ley relacionados con la actividad industrial y petrolera, así como agrícola y ganadera. Ministro de Agricultura (Primer Gobierno Yrigoyen).

### **Abel Pagnard**

Changé (Francia) 3/07/1859 – Buenos Aires, 16/11/1913

Estudios: Ecole Centrale des Arts et Manufactures (Paris). Ingeniero Civil (1885)

Inició una relación de amistad con Georges Hersent, una de las empresas de mayor renombre de Europa. Comenzó a trabajar para la Empresa Hersent, en la que actuó dieciocho años.

Trabajos: Construcción de los Puertos de Lisboa, Burdeos y Amberes. Creó una serie de mecanismos para facilitar las construcciones en los puertos, que patentó en Francia. Fue premiado en numerosas oportunidades por varios inventos. Medalla de oro en la Exposición Internacional de Ferrocarriles de Buenos Aires en 1910.

Argentina: Mayo de 1902 llega a la Argentina como representante de la firma que construyó el Puerto Rosario. En 1905 deja de pertenecer a la Empresa Hersent, pero el Ministerio de Obras Públicas le ofrece una adscripción en el Departamento de Hidráulica. Desde aquel puesto, trabajó en la concreción de los proyectos de ampliación del Puerto Buenos Aires y de un canal entre éste y el Puerto La Plata.

Comenzó a elaborar un proyecto oficial para la construcción del Puerto Comercial en aguas de la Bahía Blanca, en la desembocadura del Arroyo Pareja.

El Puerto comenzó a construirse, con el aporte de sus nuevos socios -quienes se constituyeron en la Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca- y las construcciones se aceleraron entre los años 1912 y 1914. Murió repentinamente y mientras se estaba construyendo el Puerto.

### **Juan A Waldorp**

(Holanda) 1859 - 1930

En Argentina: Diseño de los planos y proyectista de la obra Puerto La Plata, y Puente Holandés desmantelado en 1971. Vinculado con Demarchi (Compañía de tierras de Avellaneda del que era secretario). De acuerdo al estatuto de la Compañía (Bernardo de Irigoyen 330, 3er piso, Bs. As) su objetivo principal era la adquisición de inmuebles para mejorar sus condiciones y subdividirlos en forma conveniente y revenderlos.

### **Ariodante Ghisolfi**

Mantova (Italia) 30/04/1863 - 3/08/1949

Estudios: Instituto Técnico. Escuela Superior Venezia. Colegio Strodella.

Antecedentes: construcción del Ferrocarril Mantova – Legnano y en la Usina de Sarigliano.

En Argentina: Llega en 11/1/1888

Trabaja: Empresa constructora “La Helvecia” y luego realizando diferentes mensuras y trabajos en la construcción del Ferrocarril a lo largo del país.

En 1898 colaboró con el ingeniero Luiggi en la construcción del Puerto Militar de Bahía Blanca.

Construcción del Puerto San Nicolás (1903/1905) para la Compañía de Obras Públicas del Río de la Plata Ltda.

### **Eduardo Depietri**

Montevideo, (Uruguay) 13/10/1892- 1970

Estudios: Montevideo y se trasladó a Buenos Aires siendo muy joven, para continuarlos. Técnico Industrial y varios cursos de ingeniería.

Trabajos: Hijo de un industrial que era dueño de un importante establecimiento metalúrgico. A los 20 años ya estaba al frente de una entidad privada en el rubro de cabotaje. Esta experiencia le sirvió para vincularse con hombres de empresa que lo alentaron en sus aspiraciones empresariales.

Fundó la S.A.I. y C. Depietri Ltda. en el rubro de construcciones técnicas, siendo proveedor de máquinas e instalaciones, con talleres propios y flota mercante de ultramar y cabotaje.

A los treinta años, ya era dueño de astilleros en Dock Sud, que luego pasó a manos del Estado Nacional, explotaciones forestales, usinas eléctricas, areneras, talleres mecánicos y una empresa de salvamento de buques.

Concibió la construcción de una red de ferrocarriles, que cortara transversalmente las redes de los ferrocarriles en poder de los británicos, desde fines del siglo XIX. Ideó los Ferrocarriles y Elevadores Depietri, basándose en la ley provincial 2861 de 1904, de Ferrocarriles Económicos.

## **Fuentes**

Anales de la Sociedad Científica Argentina. Tomo XXXVI. Año 1909. Ediciones Coni Hnos. Buenos Aires.

Anales de la Sociedad Científica Argentina. Tomo LXXVI. Segundo Semestre 1913. Ediciones Coni Hnos. Buenos Aires. 1913.

Anales de la Sociedad Científica Argentina. Tomo CV. Ediciones Coni Hnos. Buenos Aires. 1928.

Anales de la Sociedad Científica Argentina. Tomo CXI. Primer Semestre 1931. Ediciones Coni. Buenos Aires. 1931.

## **Bibliografía**

Bourdieu, Pierre. “Razones Prácticas. Sobre la teoría de la acción”. Barcelona. Editorial Anagrama. 1997. Anexo: La ilusión biográfica.

Arfuch, Leonor. “El espacio biográfico”. México/Buenos Aires. FCE. 2002.

Morales Moya, Antonio: “En torno al auge de la biografía”, en Revista de Occidente. Biografías y autobiografías. Madrid. Nro. 74/75. Julio agosto 1987. Págs. 61 a 75.-

Sempé, María Carlota y Rizzo, Antonia. El caso paradigmático de La Plata. La Plata ciudad simbólica. Comisión para la preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad de Buenos Aires. Presencia Masónica en el Patrimonio Cultural Argentino. Temas de Patrimonio Cultural Nro. 8. Edición 2003. Reedición 2005. Formato digital [http://estatico.buenosaires.gov.ar/areas/cultura/cpphc/archivos/libros/temas\\_8.pdf](http://estatico.buenosaires.gov.ar/areas/cultura/cpphc/archivos/libros/temas_8.pdf)

Brandariz, Gustavo. La actividad masónica en la educación argentina (1810-1910). Comisión para la preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad de Buenos Aires. Presencia Masónica en el Patrimonio Cultural Argentino. Temas de Patrimonio Cultural Nro. 8. Edición 2003. Reedición 2005. Formato digital

[http://estatico.buenosaires.gov.ar/areas/cultura/cpphc/archivos/libros/temas\\_8.pdf](http://estatico.buenosaires.gov.ar/areas/cultura/cpphc/archivos/libros/temas_8.pdf)

Dionisio Petriella Sara Sosa Miatello. Diccionario Biográfico Italo Argentino Asociación Dante Alighieri Buenos Aires. [www.dante.edu.ar](http://www.dante.edu.ar)

Gustavo Chalier. “El Ingeniero Abel Julien Pagnard, técnico y empresario. Su experiencia en Punta Alta. Argentina”. En Revista de Obras Públicas Nro. 3513 Año 157 de Historia y Cultura de la Ingeniería Civil. Septiembre de 2010.

Lucchini, Alberto Plinio. “Historia de la ingeniería argentina”. Centro Argentino de Ingenieros. Buenos Aires. 1981. 475 pág.

Museo Chervo. San Nicolás de los Arroyos. Biografía de Ariodante Ghisolfi. [http://museochervo.blogspot.com/2010/10/personajes\\_18.html](http://museochervo.blogspot.com/2010/10/personajes_18.html)

Americo E. Piccagli. Historia documental de San Pedro. Tomos I y III. Asoc. Amigos del Patrimonio Cultural. Museo Histórico Regional Fray José María Bottaro. Texto Compilado por Sr. Raúl Fullana.  
En [www.sanpedro.gov.ar](http://www.sanpedro.gov.ar)



**“Los prácticos del Río Negro y la circulación de información (1820-1840)”**

**Susana V. García**  
**CONICET- Museo de La Plata, UNLP**

**Resumen:**

En esta ponencia se analiza el funcionamiento durante las décadas de 1820 y 1830 del servicio de practica en la boca del Río Negro, desde donde se regulaba el ingreso al puerto de Carmen de Patagones. Se examina tanto la actuación de quienes oficiaron de prácticos oficiales así como la de otros capitanes de cabotaje que también se desempeñaron como “prácticos” en la navegación de la zona y en costas adyacentes, ofreciendo sus servicios como piloto locales y en las exploraciones y los relevamientos costeros. Los servicios de estos pilotos serían estimados en las contiendas navales y codiciados por las flotas enemigas, pero también por las expediciones hidrográficas como la del H.M.S. *Beagle* como referentes importantes para recabar informes y auxiliares indispensables para determinadas travesías y trabajos. Siguiendo en los archivos a algunos de estos personajes, también es factible observar algunos aspectos socioculturales y de la circulación de la información en un particular escenario portuario como fue Carmen de Patagones durante este período.

**“Los prácticos del Río Negro y la circulación de información (1820-1840)”**

Al iniciarse la década de 1820, la Provincia de Buenos Aires experimentó un aumento importante de la navegación y el comercio, lo que generó una revisión de las disposiciones portuarias y sanitarias así como un incremento de los servicios ofrecidos a los viajeros y buques extranjeros. Por lo general,

para entrar a puerto los barcos mercantes extranjeros que venían asegurados demandaban un práctico oficial, para evitar responsabilidades por las averías que pudieran ocasionarse en los canales de acceso y en el fondeadero. Frente a estas demandas, el Gobierno decidió aumentar la cantidad de prácticos de número mantenidos por el Estado, gracias a lo recaudado por derechos portuarios, y paralelamente se reglamentó el servicio de prácticos supernumerarios pagados por los capitanes que los emplearan. Vinculado con ello, en 1824 se autorizó la creación de la Sociedad de Prácticos Lemanes para la conducción de barcos en el Río de la Plata (Morales, 1980). En la misma época, el Comandante militar y político de Carmen de Patagones lograba la autorización del Gobierno bonaerense para contratar un práctico irlandés y mantener un servicio regular de practicaje en la boca del Río Negro que presentaba muchas dificultades para la navegación. Cerca de la costa se hallaba la casa de los prácticos, donde se esperaba que una guardia vigilara diariamente el arribo de los barcos y regulara la entrada al puerto. Desde mediados de la década de 1820, esa casa fue ocupada por marinos ingleses, instalados en función de la creciente actividad de la zona.

En esta ponencia se examina el servicio de practicaje en este puerto durante las décadas de 1820 y 1830 así como algunos marinos que actuaron como “prácticos” en la navegación de la zona del Río Negro y costas adyacentes. Cabe aclarar, que en este trabajo se utilizara el término “práctico” en sentido amplio y como era usado en la época, para referirse a las personas que conocían las zonas a transitar o navegar y oficiaban de pilotos o guías en los canales de acceso a los puertos o para realizar determinadas travesías. En ese sentido, las siguientes páginas se detienen en la actuación de quienes se desempeñaron como prácticos oficiales en la boca del Río Negro así como la de otros capitanes de cabotaje que también brindaron servicios como pilotos locales y en las exploraciones científicas que se realizaron en la época. Los archivos de la Secretaría del Gobierno de Rosas y las numerosas cartas y copiadore de notas de los comandantes de Patagones, entre otros materiales, permite seguir con cierto detalle a estos personajes y otros aspectos de la vida de ese puerto.

## **El servicio de pilotaje en la barra del Río Negro**

A fines de 1823, el nuevo comandante político y militar de Carmen de Patagones, el coronel Martín Lacarra, arribaba en barco al Río Negro donde se sorprendería de no encontrar prácticos para cruzar la barra del río<sup>1</sup>. El anterior

---

<sup>1</sup> AGN: Sala X, 44-5-34. Libro Maestro de la Comandancia Militar de Patagones, 1823-1827.

comandante se había preocupado por reinstalar el servicio de pilotaje (Biedma, 1905), entre otras medidas tendientes a mejorar la situación de la población más austral de las Provincias del Plata y la costa atlántica. Se había procurado la reconstrucción de una de las casas de propiedad del Estado, construida por la administración española en la boca del río, para alojamiento del práctico y los marineros. Se intentó reinstalar un práctico de la barra, asignándole una gratificación por cada buque que ayudara a entrar o salir hasta el mar. Para este servicio, también se había reciclado una lancha abandonada en la costa y se la dotó de tripulación. La entrada de este río, que distaba alrededor de 35 km del fuerte de Carmen de Patagones construido en 1779, era una zona plagada de dificultades para la navegación a vela, a raíz de los bancos y la combinación de vientos y mareas necesarios para cruzar la barra. La poca profundidad de los canales de acceso limitaba el calado de los barcos que podían ingresar, además de tener que aguardar las mareas altas para no varar. Según el coronel Ambrosio Cramer, enviado a fines de 1821 por el gobierno bonaerense para el reconocimiento del fuerte y las costas del Río Negro, parte de esas dificultades “desaparecerían con buenos prácticos, y proveyendo la boca de todo lo necesario para socorro de los barcos que se presentasen para entrar” y con boyas que marcaran los canales de acceso (Cramer, 1837). A partir de esta época, comenzaría a incrementarse las embarcaciones que arriban a la zona, fomentado con algunas franquicias establecidas por el Gobierno<sup>2</sup> y el creciente comercio de sal, cueros y productos obtenidos de los indígenas (Martínez de Gorla, 2000). También recalaban barcos que hacían la travesía a las Malvinas, compartiendo el práctico de la zona. Precisamente una de estas embarcaciones, se había llevado el piloto de la boca un tiempo antes de la llegada del comandante Lacarra, según le informaron poco después<sup>3</sup>. Este funcionario escribió a las autoridades de Buenos Aires señalando la importancia de este servicio por el aumento del comercio en la zona y la necesidad de contar con un práctico propio mantenido por el Estado, lo que fue aprobado por el Gobierno. En marzo de 1824, se nombró como práctico oficial a un marino británico de reconocida experiencia en la zona, el irlandés William White, y a dos marineros para tripular la balandra que salía a buscar los barcos que necesitaban ayuda. Asimismo, se encargaron remos, un compás y otros útiles necesarios para la embarcación, que además se le asignó una dotación de

---

2 Entre ello, por ejemplo, el 20 de octubre de 1821 se estableció que la sal y los demás productos del territorio de Patagones serían introducidos libres de derechos en los puertos de la provincia, mientras que ocho meses después la introducción de sal extranjera pagaría 10 reales por arenga. Al año siguiente, se decretaría que los buques naciones que navegaran a la costa patagónica estarían libres de derechos de puerto y patentes. *Registro oficial*, 1821 y 1822.

3 AGN: Sala X, 44-5-34

viveres para un mes. El sueldo mensual de White se fijó en 30 pesos, es decir la mitad de lo que cobraban los prácticos de número del puerto de Buenos Aires en 1823, aunque posteriormente se redujo el sueldo de estos últimos a 50 pesos. Después de unos meses de desempeñarse en el cargo, White exigió un aumento, amenazando dedicarse a otra actividad con menos riesgos y mayores ventajas. El comandante de Patagones consideró justo el reclamo por los peligros a los que se exponía en la barra y lo pesado del servicio de practicaje. Para calmar al práctico, Lacarra le aumentó el sueldo en 5 pesos más, lo que fue aprobado por el Gobierno. El comandante justificaría ese proceder, dado que la pericia y los saberes de este piloto eran altamente apreciados por los vecinos y los capitanes que frecuentaban la zona: “era el mejor que pueda conseguirse pues además de su inteligencia en la entrada posee un exacto conocimiento de toda la costa”<sup>4</sup>.

White actuaba como piloto de la costa patagónica desde 1819 y se desempeñó como práctico del Río Negro hasta su muerte en agosto de 1835. Para ejercer ese oficio, no fue sometido a exanimación como disponían las reglamentaciones para los prácticos de Buenos Aires. Como era frecuente en el caso de otros pilotos costeros, su autoridad en la materia y experiencia fueron acreditadas por las recomendaciones de los capitanes que habían recurrido a ellos. Como reconocieron años después algunos capitanes norteamericanos y comerciantes extranjeros de Patagones que lo conocieron desde 1823, este práctico buscó cuidar su reputación no aceptando grandes sumas de dinero para perder voluntariamente barcos mercantes que estaban asegurados<sup>5</sup>. Cabe señalar que esto podía generar para los capitanes o armadores un buen negocio porque además de cobrar el seguro, frecuentemente se escondían mercaderías o pertrechos de los buques para luego venderlos, o se los dejaba en la costa, para buscarlos tiempo después. La importancia de las compañías de seguros para entender el desarrollo de algunas prácticas vinculadas a la historia de navegación es un tema poco trabajado pero que amerita mayores indagaciones para un panorama más complejo de la historia naval.

Los conocimientos prácticos para navegar en determinado trayectos y entradas que disponían pilotos como White o los que piloteaban barcos en

---

4 El 14 de junio de 1824, Lacarra escribía al Gobierno sobre este tema, considerando que un sueldo para el práctico de 40 pesos no era excesivo, pero igualmente solicitaba que le confirmaran hasta que suma podía ofrecer para retener a este piloto irlandés. Finalmente, el sueldo se fijó en 35 pesos, suma que se mantendría en los siguientes años. AGN: Sala X, 44-5-34

5 En 1835, tras la muerte de White y el debate sobre su religión para ser enterrado en el cementerio católico, el Juez de Paz tomó declaración a vecinos extranjeros sobre el origen y actuación de este práctico que conocían desde 1823 cuando se instaló en la boca del río. Esos comerciantes además de señalar que lo consideraban católico, por ser irlandés y una cruz tatuada en el brazo, reconocieron su participación en favor de la patria en la guerra con el Brasil, agregando “también sabemos q<sup>e</sup>. varias veces le ofrecieron cantidades como de tres a cuatro cientos pesos plata para q<sup>e</sup>. perdiera voluntariamente varios buques del comercio los cuales estaban asegurados y el por no desacreditar su persona ni la entrada de este punto reuso toda especie de oferta”. AGN, X: 25-2-2.

el Río de la Plata, serían estimados en las contiendas navales y codiciados por las flotas enemigas. Como se reconoció en el caso del práctico del Río Negro: “sabemos q<sup>e</sup>. habiendo venido a la costa el Comand<sup>te</sup> Anderson y otros varios oficiales Brasileros le ofrecieron por repetidas veses grandes sumas de dinero para q<sup>e</sup>. pasase al favor de ello y con sertesza apoderarse de este punto; nos consta q<sup>e</sup>. jamas admitió oferta alguna” [sic]<sup>6</sup>.

White participó en la defensa de Patagones frente a la escuadra brasilera en 1827, asesorando al Comandante James George Bynon y haciendo de práctico en la Zumaca “Bella Flor” apresada por los corsarios y capitaneada por ese oficial<sup>7</sup>. Para la defensa de esta localidad se había colocado una batería en la boca del río y se habían dado instrucciones muy precisas para la actuación del práctico frente a la llegada de buques. Una guardia vigilaría diariamente en el asta de la bandera, que con un código de señales podía utilizarse como medio de comunicación a distancia. El práctico debía informar al comandante de la llegada de todo buque, el nombre del mismo, de su comandante y la carga que transportaba. Debía hacerlos fondear en la boca, frente a la batería, para su reconocimiento antes de que le fuera permitido internarse por el río. Si avistaba la llegada de dos o más busques debía salir a reconocerlos y en caso de sospechar se debía colocar en una posición estratégica con respecto a la batería. Si eran buques enemigos y lo tomaban por la fuerza para guiarlos en la entrada, el práctico debía ubicarse en proa, mientras que debía ponerse en popa si piloteaba buques nacionales o amigos<sup>8</sup>. Precisamente el 25 de febrero de 1827, teniéndose noticias de Montevideo de un posible ataque, White informaría de haber visto una pequeña goleta con bandera norteamericana explorando la barra (Gonzalez Lonzieme, 1988). Las sospechas fueron confirmadas dos días después con la aparición de la escuadra brasileña. Las dificultades para pasar la barra proveerían de un medio natural de defensa que sumado a la acción de los corsarios, la escasa fuerza militar y los vecinos del Carmen frustraron el ataque de la armada brasilera, un acontecimiento ampliamente tratado por la historiografía naval argentina (cf. Biedma, 1905; Carranza, 1962, García Enciso, 1968, Gonzalez Lonzieme, 1988).

Después de vencer en ese ataque, los corsarios y oficiales de la marina argentina alistaron varios buques para una campaña a las costas del Brasil. White se sumó como piloto a la oficialidad de los barcos corsarios, participando en alguno de esos cruceros<sup>9</sup>. Especialmente interactuó con británicos, algunos de los cuales no hablaban español al establecerse en Patagones. Durante el

---

6 Idem.

7 Idem.

8 AGN, X: 38-5-3.

9 AGN, X: 25-2-2.

bloqueo de Buenos Aires, el puerto del Carmen de Patagones, se convirtió en un refugio seguro para los corsarios, donde podían desembarcar sus botines de guerra, reparar las naves y abastecerse de víveres (Martínez de Gorla 2000). Las operaciones de corso autorizadas por el gobierno a principios de 1826 activaron la vida y la población de la colonia, llegándose a disponer de 200 marinos ingleses para armar las tres naves apresadas a los brasileños. Algunos de esos corsarios se radicaron en Patagones, dedicándose a la navegación de cabotaje y la caza de lobos marinos, adquiriendo reputación como “prácticos” en la navegación de esas costas. Entre ellos, se puede mencionar a James Roberts que se quedaría a trabajar con White ayudando en la entrada y salida de buques, ocupando el cargo de White tras su muerte. Asimismo, Roberts fue socio y apoderado del capitán corsario James Harris. Este último había nacido en Londres y habría llegado a Buenos Aires en la década de 1810, donde se registraría en el consulado británico como carpintero hacia 1825 (Hanon, 2005). Sus biógrafos coinciden en que se incorporó a la escuadra nacional en enero de 1826, actuando en las operaciones del corso y participando con éxito en la defensa del río Negro (Biedma, 1905). Terminada la guerra se radicó en Patagones, donde en 1830 se casó con Juana de León, descendiente de los primeros pobladores maragatos. Por su parte, el piloto inglés Edmund Elsegood (1801-1870) pareció seguir los mismos pasos, casándose con una dama local del mismo apellido en 1834. Elsegood había llegado a Buenos Aires a fines de 1825, inscribiéndose en el consulado británico como platero (Hanon, 2005). En 1827 se encontraba en Patagones, sin aún manejar el idioma español pero desempeñándose como escribiente y ayudante de la oficialidad de los corsarios<sup>10</sup>. Dos años después era capitán de una goleta con bandera nacional, cubriendo el trayecto entre el nuevo fuerte de Bahía Blanca y el puerto de Patagones al igual que Harris. Estos marinos, establecidos gracias a casamientos con damas locales, encontraron allí una creciente demanda de su pericia, indispensable para navegar entre los intrincados bancos e islas de la esa zona. White, Robert y Guillermo Foster, otro antiguo corsario, y Elsegood también se asociarían para la caza de lobos marinos. Roberts, como capitán del barco lobero elevó a la Comandancia el contrato celebrado entre ellos en septiembre de 1831<sup>11</sup>. En su calidad de vecinos de Patagones, obtendrían la autorización oficial para la “pesca de anfibios” que había estado prohibida hasta ese momento.

Seguramente la casa del práctico en la boca del Río Negro fue un lugar de encuentro y sociabilidad para varios de estos marinos británicos

---

<sup>10</sup> AGN, X: 38-5-3.

<sup>11</sup> AGN, X: 40-7-10.

que se asociaron para diversas actividades y otros capitanes y viajeros que frecuentaron la zona. Desde el puesto de los pilotos, se continuó vigilando la llegada de embarcaciones, regulando el ingreso de los barcos y guiando en la navegación. Diariamente se observaba el estado de la barra y las mareas, información que se transmitía a los capitanes que arribaban a través de un código conocido de señales y banderas izadas en un mástil que se distinguía desde el mar. Quienes no se sentían seguros o no conocían los canales de acceso podía solicitar la asistencia de un práctico haciendo sonar un cañón y debiendo esperar a veces más de un día a que la balandra pudiera llegar hasta el buque. El joven naturalista francés Alcide d'Orbigny, dejó un relato de cómo funcionaba el servicio de practicaje de la barra y la "casa de los pilotos", que conoció en 1829 cuando se hospedó en la estancia cercana de un capitán francés<sup>12</sup>:

“en el extremo del terreno, una media legua más lejos, en el lugar donde las dunas vuelven a bordear las aguas, se halla la casa de los pilotos, establecimiento formado bajo el gobierno español y de cuya utilidad no cabe la menor duda. Allí, en una hermosa casita cubierta de tejas, hay siempre un piloto de guardia, con sus marineros; un mástil, al que iza un pabellón, anuncia al navío si el mar sube o baja y si puede entrar. Los dos pilotos eran entonces ingleses; uno de ellos era famoso por una larga experiencia que le había dado un conocimiento profundo de los pasos, que varían muy a menudo, y lo obligaban a ir con frecuencia, cuando el mar se calmaba después de una tempestad, a ver si los bancos no cambiaban de lugar; esto obliga, hasta el capitán de más experiencia, a no arriesgarse sin exponerse a una pérdida casi segura, si quiere entrar sin ayuda” (Orbigny, 1999: 336-37).

Precisamente, el capitán del barco en el que viajó d'Orbigny debió recurrir a la ayuda del práctico según registró el joven naturalista. El 5 de enero de 1829, habían llegado a las inmediaciones del Río Negro, donde se avistó el mástil de señales de los pilotos, pero como la marea estaba baja debieron posponer la entrada para el próximo día. A la mañana siguiente:

“una bandera, sobre la casa del piloto, anunciaba que había bastante

---

12 La primera excursión que realizó d'Orbigny fuera del Carmen fue a la desembocadura del río Negro, para recolectar animales marinos y observar las barrancas y la geología de la zona. Se hospedó 11 días en la estancia de Francisco Fourmantin, un ex-corsario apodado Bibois, que se encontraba entre la boca del río y la estancia del Estado, con un muelle donde atracaban barcos para cargar sal. Allí, un capitán de Nantes le facilitaría los medios para conocer otros lugares de la costa. Como reconoció este naturalista francés: “los compatriotas hacen rápida amistad cuando se encuentran a miles de leguas de su patria” (Orbigny, 1999: 336).

agua en el paso. Forzamos las velas. Al mediodía, estábamos cerca de la barra. Todo estaba dispuesto para ese paso difícil; todos guardábamos silencio [...] no habíamos aún entrado bastante, cuando la bandera de señales del piloto, colocada en lo alto del mástil, anunció que la marea comenzaba a descender; el comandante quiso entrar de cualquier manera, considerándose buen piloto de río. Ya estábamos rodeados de rompientes, cuando vimos que el piloto sacaba su bandera, señal segura del peligro que habría de entrar; en el mismo instante el viento decayó de golpe y la corriente nos arrastró a los bancos [...] se levantó una pequeña brisa, que se pudo aprovechar por suerte: se viró en redondo y, ayudados por la corriente, nos libramos de todo temor [...] esperando al día siguiente, en que debíamos hacer una nueva tentativa. Se disparó un cañonazo para llamar al piloto, que no apareció más en el día” (Orbigny, 1999: 235).

Finalmente, el 7 de enero la embarcación del práctico los alcanzó y este subió a bordo:

“tomó el mando de la nave, porque es sabido que, hasta en la marina militar, el capitán pierde sus derechos, cuando hay un piloto abordo. La marea comenzaba a bajar, pero él quería empero, aprovechar una débil brisa favorable [...] Antes de entrar en esa barra, la mirada intimidada sólo abraza una línea no interrumpida de rompientes; busca, con espanto, descubrir el estrecho paso que el navío debe tomar y que únicamente los ojos experimentados del piloto pueden descubrir” (Orbigny, 1999: 236-37)

Como anotó este joven naturalista, para los ojos de los viajeros la naturaleza de la costa se presentaba a primera vista bastante homogénea y resultaba categóricamente opaca sin el entrenamiento de la mirada y la experiencia adquirida por quienes operaban en la zona. En los últimos años, historiadores de la ciencia han comenzado a prestar mayor atención a la cuestión de las prácticas observacionales (cf. Daston, 2008) y el papel de los informantes y guías locales así como las redes de circulación de información y cosas que siguiendo las rutas de comercio y la navegación podían generar una “geografía de conocimiento” que trascendían los límites políticos o físicos de determinadas regiones. Vinculado con ello, aparecen otros tópicos como el problema de la comunicación, la traducción y la confiabilidad de los datos observacionales provistos por los residentes a los viajeros extranjeros y cómo esas observaciones fueron incorporadas en la producción de nuevos conocimientos (cf. Safier, 2010; Withers, 2004; Podgorny, 2011). Precisamente, la actuación de algunos de estos pilotos-corsarios que se quedaron a vivir en el Río Negro y colaboraron en las expediciones y los trabajos hidrográficos realizados en la década de 1830 permite aproximarnos al análisis de algunas de estas cuestiones y a la posibilidad de integrar la historia de la ciencia con una historia más global.

## La expedición del H.S.M. *Beagle* y los pilotos-corsarios

Tanto las expediciones navales francesas como las inglesas encargadas del relevamiento de la costa sudamericanas que se organizaron terminadas las guerras napoleónicas y especialmente al abrirse al comercio los puertos de las antiguas colonias españolas, recurrieron a los prácticos ribereños y los patrones de embarcaciones de cabotaje para reunir informes sobre los movimientos de las mareas, las dirección e intensidad de las corrientes y los vientos predominantes en las distintas estaciones del año, los bancos submarinos y los rumbos para entrar a puerto o navegar cerca de la costa (García, e.p). De esta forma, los exploradores recurrían a una serie de informantes y a lo escuchado en las cubiertas de los barcos para terminar de dar forma a las observaciones obtenidas en itinerarios puntuales dentro de un gran territorio y acotadas temporalmente a unos pocos días o semanas de estadía. Quienes habían navegado varios años por la zona podían proveer informes sobre los cambios o los estados de la marea, las corrientes y los vientos predominantes o señalar donde yacían los restos de barcos naufragados y otros escollos submarinos. También por el saber acumulado y su propia experiencia, conocían los canales de acceso y fondeaderos más adecuados y los puntos de referencia para establecer rumbo. Sin embargo, no todos estuvieron interesados en proveer información o responder a las preguntas de los capitanes extranjeros. En algunos casos, el ocultamiento de noticias sobre los peligros de la costa o de los mismos prácticos se debía a los reiterados momentos de conflictos bélicos, bloqueos y la desconfianza hacia posibles invasiones. Por otra parte, las interacciones entre los exploradores extranjeros y los prácticos locales, como toda relación humana, abarcaron una gama diversa de actitudes y de comportamientos que, a veces, podían llegar al conflicto declarado y, otras, a la colaboración. Paralelamente, también se presentaría el problema de la confiabilidad dada a esos relatos escuchados o bosquejados en las cubiertas de los barcos, y la posibilidad de verificar *in situ* esas noticias<sup>13</sup>, o preguntando a

---

13 En el caso de la expedición inglesa comandada por Phillip Parker King, con los barcos *Adventure* y *Beagle*, que entre 1826 y 1830 exploró la costa austral y Tierra del Fuego, se reunirán informes de los loboeros norteamericanos e ingleses que allí operaban, hasta incorporarlos como miembros de la tripulación. Así, pocos días después de llegar por primera vez al Estrecho de Magallanes a fines de 1826, King anotó el encuentro con barco norteamericano, dedicado a la caza de focas y lobos marinos cuyo capitán les suministró mucha información útil sobre la naturaleza de la navegación y los fondeaderos del Estrecho, y le ofreció un piloto inglés en su barco que era práctico de la zona y que deseaba pasar al servicio de los oficiales ingleses. King acepto gustoso el ofrecimiento y el práctico Robinson se embarcó en el *Adventure* como guía en la navegación por los canales fueguinos. Además, les suministró noticias sobre los distintos grupos de indígenas y su comercio y descripciones sobre ciertos lugares de la costa. Sin embargo, lo

varios, contrastar las afirmaciones de los interlocutores.

Tal como aparecería en los relatos de varios comandantes no siempre había que fiarse de estos marinos, que hacían de su experiencia en la región una fuente de ingresos. Hubo ocasiones, en que los hidrógrafos consideraron exagerados los peligros para la navegación anunciados por los prácticos costeros, quienes buscaban mantener la importancia de su oficio. Otros pilotos ribereños, en cambio, gozaron de una amplia reputación como expertos locales, siendo acreditada su pericia por los capitanes que los habían empleado. Más allá de esos problemas, la generación de derroteros y de conocimientos útiles para la navegación, requeriría la articulación de las observaciones realizadas por las expediciones hidrográficas con instrumentos sofisticados que no todos los navegantes poseían o manejaban; con los conocimientos prácticos y la experiencia de los pilotos locales. A lo cual se agregaría la consulta de los archivos y los materiales acumulados por viajeros anteriores. Las cartas náuticas, especialmente las cartas costeras y los planos de puertos, eran elementos de poca ayuda para la navegación sin las vistas de costa con los puntos de referencia y las descripciones u instrucciones sobre los rumbos a tomar. Así, parte de las tareas de las expediciones hidrográficas enviadas a Sudamérica en las décadas de 1820 y 1830 incluiría la compilación, registro y estandarización de la experiencia y las observaciones de los prácticos costeros y los patrones de cabotaje o pesca (García, e.p.).

De hecho, esto se contempló en las instrucciones emitidas por la Oficina Hidrografía inglesa para una nueva expedición de la barca *Beagle*, comandada por Robert Fitzroy. Este buque partió de Inglaterra a fines del 1831 con órdenes de completar el relevamiento de las costas australes de Sudamérica, que se había efectuado en una expedición anterior entre 1825 y 1830. Como se aclaraba en las instrucciones dadas a Fitzroy: “en la costa occidental de América del Sud, por ejemplo, se requiere cierta habilidad para hacer travesías en distintos períodos, y mucha experiencia dispersa han adquirido los marinos que han estado mucho tiempo operando por allí; pero esta información no ha sido dada al público en forma inteligible, y parecería incumbir especialmente a un oficial expresamente empleado en una misión científica como ésta, el combinar esa información con la propia y hacerla accesible a todos los

---

relatado por este marino no siempre sería creíble, encontrando que tenía una “imaginación inventiva” como anotó King, como en el caso de la descripción de una parte de la costa que se observaba desde el barco, que según el piloto eran antiguos potreros y campos cultivados por los españoles. Por un tiempo dieron “crédito a ese cuento”, pero luego al visitar el lugar, vieron que las características naturales del suelo y un musgo verdes producían a la distancia ese efecto (King, 1839). A pesar de la poca confiabilidad en el relato de este marino, a lo largo de la expedición, King continuaría registrando las observaciones de los loberos ingleses y norteamericanos, que luego incorporaría en las *Sailing Directions* publicadas en 1832 (King, 1832).

navegantes” (Fitzroy, 1839: 35). Fitzroy pareció seguir al pie de la letra esta indicación, en particular contratando a algunos pilotos y loberos ingleses que hacía varios años navegaban por los mares del sur.

El 6 de septiembre de 1832, el *Beagle* arribaba a la boca de Bahía Blanca, donde se encontraron dificultades para entrar por los bancos, la escasa profundidad, las deficientes cartas disponibles y la falta de conocimientos sobre los puntos de referencia para hacer rumbo. Ante las dudas de cómo encarar el ingreso a puerto Belgrano, en las proximidades del Fuerte Argentino, Fitzroy anotó en su diario la llegada “providencial” de una pequeña goleta con bandera argentina que se les acercó: “y un inglés vino a bordo, ofreciéndose para pilotear el *Beagle* hasta un fondeadero seguro dentro del puerto. Este inglés era Mr. Harris, propietario de la goletita en que navegaba (un residente en el Carmen, sobre el Río Negro, dedicado al tráfico costero), con el que tuvimos relaciones muy satisfactorias en el curso de los siguientes doce meses.” (Fitzroy 1839: 101).

Harris, como también era frecuente entre otros patrones de cabotaje, se acercaba a los buques que no eran de la zona ofreciendo sus servicios como práctico para guiar en los canales de acceso. Con sus indicaciones, el *Beagle* pudo cruzar un gran banco hasta alcanzar un canal y luego internarse en Puerto Belgrano. Este inglés residente en Patagones no solo actuaría como práctico de la navegación en esos “poco conocidos puertos”, sino además hizo de guía y de intérprete con los oficiales y la Guardia del Fuerte Argentino. Allí, sin embargo, las explicaciones de Harris no serían suficientes para evitar que fueran detenidos por sospechas de espionaje, al no ser comerciantes ni contar con los pasaportes del Gobierno de Buenos Aires. A ello se sumó la desconfianza hacia los instrumentos que portaba Charles Darwin y las explicaciones sobre la ocupación de este joven: “el término “naturalista” era desconocido de todos allí, y al definirlo Mr. Harris como un ‘hombre que todo lo sabe’, no hubo ya medio de que se calmaran las cavilaciones.” (Fitzroy 1839: 104).

Las posibilidades de alojamiento y comida también estarían mediadas por los contactos y las redes provistas por estos personajes. Así, un español amigo de Harris los recibió amablemente en su casa (Darwin en Keynes 2001). En los siguientes días, la guardia del Fuerte vigilaría los movimientos de los ingleses y los trataría con “armonía”, según informó el comandante a Buenos Aires<sup>14</sup>. Se les permitió realizar trabajos hidrográficos en la costa y la boca de la bahía, pero no en el interior del territorio. Por su parte, los soldados encargados de su vigilancia rápidamente hicieron negocios, proveyendo ejemplares y

---

14 AGN: Sala X, 24-7-1.

descripciones de la fauna local a los expedicionarios<sup>15</sup>.

La zona de Bahía Blanca hasta el Río Colorado era una de las porciones de la costa que requerían una inspección especial, según las instrucciones de la Oficina Hidrográfica inglesa, ya que apenas se disponían de “tres manuscritos que solo se parecen en el nombre”. Sin embargo, el comandante del *Beagle* observó que “no hallarían una zona más desagradable para relevar, o que exigiera mayor suma de tiempo” con solo un barco y algunos botes. Después de consultar a Harris y a “todas las personas en el fuerte *Argentina* que algo supieran de las aguas y costas vecinas”, Fitzroy consideró que necesitaría ayuda y decidió contratar a marinos experimentados de la zona y alquilar sus embarcaciones, que parecían las más aptas para navegar en estas costas. Cabe destacar que este procedimiento, recurriendo a pilotos locales y sus barcos para el levantamiento costero se repetirá en otros tramos del litoral sudamericano. Fitzroy firmó un contrato con Harris, para emplear por un año sus servicios y los de su socio Jaime Roberts, y sus dos pequeñas goletas, *La Liebre* y *La Paz*, usadas para la caza de focas y elefantes marinos. Se acordó una retribución de 140 libras por cada mes lunar transcurrido, mostrando cómo el calendario de la navegación y las mareas modelaba también las transacciones en tierra firme. Al igual que con la posterior compra de la embarcación y la contratación como piloto del lobero escoses Willian Low en las islas Malvinas, Fitzroy no había pedido autorización para esos gastos y por ello, su narrativa se extiende en explicar la decisión tomada, considerada necesaria para asegurar el éxito de la misión y casi imposible de cumplir sin estos expertos de la navegación local y sus barcos (García, e.p.).

Mientras el *Beagle* continuaba trabajando en los levantamientos de la entrada de Bahía Blanca, uno de sus oficiales seguiría con Harris hacia el Carmen, en la goleta costera capitaneada por Elsegood, para gestionar los permisos oficiales y buscar las embarcaciones alquiladas. El comandante militar de Patagones recibió cordialmente al representante del *Beagle*, convalidando el contrato y autorizando los reconocimientos costeros. Esperando el visto bueno de sus superiores, el comandante escribió a Buenos Aires, señalando que era un importante servicio para el estado y la navegación, ya que los oficiales ingleses prometían enviar los planos producidos al Gobierno de Buenos Aires. Efectivamente, un mes después el *Beagle* volvía al Río de la Plata para aprovisionarse en Montevideo y comunicarse con las autoridades porteñas, entregando un plano del puerto de Bahía Blanca y logrando permisos

---

15 Fitzroy registraría: “Darwin, y los que eran indispensables en ocupaciones a bordo, se dedicaron a recorrer la región, y se abrió un activo comercio con los soldados por avestruces y sus huevos, ciervos, cuises y armadillos [...] Los soldados destinados a vigilar nuestros movimientos pronto dejaron de ocuparse de ello para dedicar casi todo su tiempo a cazar animales para nosotros” (Fitzroy 1839: 106-7).

para que Darwin se internara por el territorio bonaerense. Fitzroy repetiría la misma conducta en Chile y Perú, enviando copias de las cartas de sus costas: “a los respectivos gobiernos de esos países antes de que nuestros barcos dejaran sus territorios, - y mucho antes que los documentos originales llegaran a Inglaterra” (King *et al.* 1836: 313). Por eso no es de extrañar, que el Gobierno bonaerense autorizara la exploración hidrográfica de las costas, recompensada con nuevos mapas y diarios de la zona. En ese mismo sentido, los libre-conductos y pasaportes otorgados muestran cómo dichas expediciones quedaban registradas en la administración local, donde también se archivan los contratos que los viajeros hacían con los pilotos y otros proveedores de servicios en distintos puntos del trayecto (García y Podgorny, e.p.).

Las pequeñas goletas *La Paz* y *La Liebre*, piloteadas respectivamente por Harris y Roberts y bajo el mando de los oficiales ingleses se dedicaron al reconocimiento, sondeo y levantamiento de planos de las costas y bahías entre Bahía Blanca y Puerto Deseado, operaciones que se extenderían hasta agosto de 1833. Estas tuvieron como base de aprovisionamiento el Río Negro, donde: “gracias a la influencia de Harris y Roberts, y a sus relaciones (ambos estaban casados con hijas de colonos españoles), nuestros oficiales y hombres fueron extremadamente bien tratados. Todas las puertas se les abrieron y la fruta de cada huerto les fué brindada tan libremente como espontáneamente” (Fitzroy 1839: 300). Los contactos provistos por estos pilotos incorporados a la sociedad del Carmen a través de sus casamientos, no solo serían útiles para obtener víveres y alojamiento sino también para escuchar las narraciones de ancianos sobre las exploraciones de los españoles cincuenta años antes, como las de Basilio Villarino remontando el Río Negro. El joven Charles Darwin pudo escuchar también estas historias así como otros relatos de Harris y seguramente de los prácticos de la boca del río, alojándose en su casa en los primeros días de agosto de 1833.

Como ocurriría y ocurrió en varios de los trayectos del viaje del *Beagle*, estos personajes fueron fundamentales para facilitar los trabajos hidrográficos, ya sea por sus contactos y conocimientos prácticos del lugar, su manejo de las embarcaciones más apropiadas para navegar por las costas de cada sitio, o como fuente de los informes y las cartas en uso. Por las redes de contactos entretejidas a través de estos pilotos circularía la información, en muchos casos aún inédita, que se producía en los territorios patagónicos, pudiendo llegar a conocerse lo escuchado y visto por otros en travesías pasadas.

Por eso, no es extraño que el piloto genovés Nicolás Descalzi, remontando pocos días después el Río Negro en una goleta pilotada por Elsegood, comparara sus hallazgos con las recientes observaciones y muestras reunidas por los oficiales ingleses en el río Chubut y la interpretación dada a

las mismas por el naturalista del *Beagle* (García y Podgorny, e.p.). Descalzi, recordemos, formaba parte de la expedición que el Gobierno de Buenos Aires había organizado contra los indios bajo el mando Juan Manuel de Rosas, cuyo cuartel general se instaló en el Río Colorado (cf. Fernández Arlaud, 1976). Así, mientras los oficiales ingleses estaban levantando las costas del sur bonaerense y norte de Patagonia con los prácticos de Patagones, los capitanes y pilotos incorporados a la expedición de Rosas se dedicaban a explorar la navegabilidad de los Ríos Colorado y el Negro (cf. Fernández Arlaud 1968; Tanzi, 1989). Las observaciones y noticias aún inéditas de las expediciones también circularían entre esos marinos. Así, Descalzi podría comparar sus determinaciones de la longitud y latitud de Bahía Blanca y otros puntos con las tomadas por los oficiales del *Beagle*, y con las calculadas por los españoles a fines del siglo XVIII. Este piloto genovés había sido contratado como astrónomo de la expedición de Rosas y encargado de mapear el Río Negro con la ayuda de Elsegood, quien también se ocupó de hacer copias de los planos que se enviaban a Rosas y a Buenos Aires, junto con los reportes diarios y muestras de la naturaleza que iban encontrando (García y Podgorny, e.p.)

De forma paralela, Harris, una vez concluidos sus servicios para los oficiales ingleses, acompañaría a Darwin desde Carmen de Patagones hasta el campamento de Rosas en el Río Colorado. Unos meses después, Rosas enviaba al Ministro de Guerra y Marina una copia de un plano de la costa entre Bahía Blanca y la boca del río Colorado, firmado por Harris y Roberts (García, e.p.). Paralelamente, las copias de los materiales cartográficos sobre el litoral bonaerense acopiados en el *Beagle* entre 1832 y 1833, llegarían a Inglaterra antes que el barco, no solo a la Oficina Hidrográfica inglesa sino también al cartógrafo privado John Arrowsmith, quien también aprovecharía los materiales reunidos por el cónsul inglés en el Río de La Plata, Woolbine Parish, para producir una nueva carta de la Provincia de Buenos Aires. El 1 de diciembre de 1835, Parish enviaba ejemplares de ese mapa a Rosas, de los que también llegarían copias al Departamento Topográfico de la Provincia de Buenos Aires, donde servirían para corregir los viejos mapas y dibujar otros nuevos. Así, los materiales acuñados entre estas instituciones técnicas y los coleccionistas de documentos a ambos lados del Atlántico, condensarían las huellas de esas redes de contactos y la sociabilidad urdida en diferentes espacios ligados a su construcción y circulación.

Por su parte, los pilotos-corsarios de Río Negro retomaron sus actividades, seguramente ayudados con el dinero recibido por sus servicios. Poco después de terminar el relevamiento de la costa sur con los oficiales ingleses, Roberts adquiría un terreno y ganaba reputación como práctico. Elsegood, en cambio, gestionó sin éxito un lote sobre el río cerca de la casa

del Estado, no demasiado distante de la boca del Río, pero que ya había sido asignado. Años después tendría licencia de piloto del Río de la Plata y como Harris siguió dedicado a la navegación de cabotaje. Por su parte, William White lograba en marzo de 1833 un nuevo contrato como práctico del estado, con una dotación similar a los del Río de la Plata<sup>16</sup>. Dos años después fallecía repentinamente, noticia que publicaría el periódico inglés de Buenos Aires, el *British Packet*, mostrando que estos personajes vinculados a las rutas de navegación y que actuaban regulando la entrada a los territorios podían ser figuras conocidas más allá de la localidad donde operaban. Asimismo, el entierro de este práctico se rodeó de un gran simbolismo en el marco de disputas de autoridad entre el entonces comandante político y militar de Patagones y el cura, como dan cuenta las numerosas cartas enviadas y archivadas en Buenos Aires. El clérigo dudaba de que fuera católico y se negaba a enterrarlo en el cementerio, mientras el comandante juntaba testimonios sobre la actuación y religión del práctico, sosteniendo que los restos de un funcionario público que se había desempeñado patrióticamente merecían un digno tratamiento. En un lugar donde las deserciones de soldados, los temores de sublevaciones y los problemas con los empleados estaban a la orden de día, el comandante no quería dejar pasar la oportunidad de un acto que simbólicamente resaltara el patriotismo y la lealtad. No obstante, el conflicto duró varios meses, incluyendo la detención del cura, el entierro del cadáver del práctico y su posterior exhumación para colocarlos en otro lugar cercano al campo santo pero que no fuera bendito según las indicaciones del obispo de Buenos Aires; y terminando con el relevo del capellán<sup>17</sup>. Sucesos que quedaron por décadas en la memoria de los pobladores de Carmen de Patagones (Biedma, 1905).

El puesto de práctico oficial fue ocupado por James Robert, que como ya se mencionó, venía desempeñando ese oficio junto a White. La reputación adquirida le permitió exigir y obtener el sueldo pedido, lo que fue apoyado por el capitán del Puerto de Buenos Aires, quien en otros tiempos había recurrido a sus servicios: “habiendo demostrado tener los mejores conocimientos en el Puerto de Patagones, a que se agrega que según los antecedentes que tiene el infrascripto es también muy practico en la Costa del Sud. Por estas razones que el Cap<sup>n</sup> del Puerto que firma cree arreglado el sueldo de 200 pesos mensuales que solicita”<sup>18</sup>.

Su participación con los oficiales ingleses en el levantamiento de planos, le permitió, como hemos visto, copiar y enviar al gobierno un croquis

---

16 AGN, X: 44-5-35.

17 AGN, X: 25-2-2 y 25-3-2.

18 AGN, X: 36-11-23, Comandancia de Marina. Copiador de Notas e Informes (1835-1852)

de uno de los tramos de la costa sondeados. Tiempo después, Roberts levantaba y dibujaba un mapa de la barra del Río Negro a pedido del comandante militar de Patagones, quien en junio de 1838 lo enviaba a las autoridades de Buenos Aires<sup>19</sup>. Paralelamente, a las funciones como práctico para entrar y sacar los barcos de la barra y para conducirlos hasta el puerto, se sumaron las que cumplían los oficiales del puerto y sanidad en Buenos Aires, debiendo constatar los papeles de las embarcaciones y avisar “desde la Boca el Buque q<sup>e</sup>. entrá, tomando un conocim<sup>to</sup> del Capitán, Pasajeros, y tripulaciones, y si hay algun enfermo, haciendo fondear dh<sup>to</sup> Buque hasta q<sup>e</sup>. se le de el permiso p<sup>a</sup> entrar”<sup>20</sup>. A fines de 1835 se había tomado esa disposición para regular el ingreso hasta el pueblo y prevenir posibles contagios, a raíz de haberse dejado entrar una goleta pescadora cuyo capitán estaba enfermo de escorbuto, sin informar a la comandancia. Cabe señalar que los movimientos de los prácticos periódicamente eran vigilados, enviando guardias a la boca y recabando informes de los capitanes que llegaban al puerto. A través de estos últimos también se recibirían noticias de lo que se hablaba en Montevideo durante la época del bloqueo francés así como de los movimientos de buques y personas en las costas del sur, que se sumaría a lo informado por los grupos de indígenas “amigos” que se acercaban a comercializar en Patagones.

Por esas rutas del comercio y la navegación, por ejemplo, se escucharían comentarios que en Montevideo franceses y unitarios alistaban barcos para invadir el sur del territorio bonaerense. En los primeros días de 1839, la observación de una escuadra que sondeaba y exploraba la costa entre Bahía Blanca y la entrada del Río Negro, generó mucha alarma mientras algunos vecinos pensaron en sublevarse y sumarse a los unitarios<sup>21</sup>. Esos barcos, cuya bandera el práctico no había podido distinguir bien, en realidad conformaban una expedición científica norteamericana bajo el mando del teniente Charles Wilkes. Al llegar a la entrada del Río Negro, Wilkes, manifestaría cierta sorpresa al no encontrar las cosas en el lugar donde indicaban los relatos de viajes y los manuales de navegación. En efecto, al anclar frente a la barra, esperaban que los prácticos fueran a bordo, pero no encontraron a nadie (Wilkes, 1849: 18). No se trataba de un error sino de una intromisión de la política. Sin estos prácticos, las goletas de reconocimiento pronto se enfrentaron a las dificultades de la barra. Los prácticos maragatos, sin embargo, estaban allí, escondidos y alertas. Subordinados a la Gobernación, debían asumir también una suerte de defensa de la barra que consistía, precisamente, en esconderse y dejar los

---

19 Este plano manuscrito figura en la colección de mapas del AGN, pero en la actualidad no se encuentra.

20 AGN, X: 43-7-1. Orden dada por el Comandante de Patagones al práctico de la boca, el 14/12/1835.

21 AGN, X: 27-7-1.

navíos librados a su suerte. Esa infraestructura, que combinaba el uso de vigías locales con una naturaleza “traicionera”, consistía en la única, aunque eficaz, protección para controlar el acceso al río. El bloqueo francés de las costas rioplatenses hacía que la cautela se redoblara. Los oficiales norteamericanos lograron llegar a tierra en botes, y al oír que hablaban inglés los prácticos se acercaron. Aunque el jefe de la guardia en la costa autorizó que un piloto guiara a los barcos, el comandante de Patagones se mostró más desconfiado y no permitió que los prácticos ofrecieran sus servicios a los exploradores norteamericanos, a pesar del ruego de estos<sup>22</sup>. Finalmente los norteamericanos obtuvieron permiso para quedarse unas semanas para aprovisionamiento, levantar un plano de la zona y registrar los relatos sobre la navegación del río y los grupos indígenas. Las historias volvían a repetirse en la narrativa de esta expedición, nutrida también de los informes de quienes los precedieron.

### **Consideraciones finales:**

En este trabajo se ha procurado examinar algunos aspectos socioculturales y de la circulación de la información en un particular escenario portuario como fue Carmen de Patagones en las décadas de 1820 y 1830, siguiendo la actuación de ciertos agentes que se desempeñaron como “prácticos” en la navegación de determinados trayectos y los canales de acceso al puerto. Los servicios de estos pilotos costeros serían estimados en las contiendas navales y codiciados por las flotas enemigas, pero también por las expediciones hidrográficas como referentes importantes para recabar informes y auxiliares indispensables para determinadas travesías y trabajos. Además, como los pilotos-corsarios examinados en este trabajo, participaron en el levantamiento de tramos de la costa así como en el copiado y envío de planos, conformando un eslabón de amplias redes de circulación de información. Estos prácticos desempeñaron un papel importante en la regulación del tránsito por ciertos espacios pero también en la conformación de un saber sobre los territorios a explorar según las rutas conocidas por estos personajes. Como proveedores de objetos, de información y de interpretaciones, su saber empezó a tener un valor adicional que intentaron aprovechar y colocar en el mercado. Por décadas, el género de los manuales para pilotos reeditarían y consolidarían los relatos escuchados sobre barcos varados en los bancos o detenidos a la espera de viento y marea favorable, la dirección más conveniente para entrar

---

<sup>22</sup> Por entonces, además de Roberts, actuaba como práctico un francés apodado José Fransua, que unos meses después desaparecería con la balandra y los marineros del servicio de practillaje, causando nuevamente alarma por un posible ataque de los franceses, que ahora podrían contar con un guía para la entrada al río y la navegación en la zona.

o salir, el carácter impredecible de los vientos, aspectos todos que más que de la observación directa provenían de una experiencia atesorada por los años y referida entre los pilotos residentes en Patagones.

### Reconocimientos:

Para ese trabajo se han utilizado principalmente materiales del Archivo General de la Nación (AGN), agradezco al personal del mismo por la atención de las consultas sobre los distintos acervos. Esta investigación forma parte del proyecto PIP-0116 (2010-2012), financiado por CONICET.

### Bibliografía citada:

Biedma, J. J. (1905): *Crónica histórica del Río Negro de Patagones: 1774-1834*, Buenos Aires, Canter.

Carranza, Angel J. (1962) :*Campañas navales de la República Argentina*. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales.

Cramer, Ambrosio (1837) : “Reconocimiento del Fuerte del Carmen del Río Negro y de los puntos adyacentes de la costa patagónica”, en: Pedro de Angelis (comp.), *Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las provincias del Río de la Plata*, Buenos Aires, AR. Imprenta del Estado, Tomo VI.

Daston, Lorraine (2008) : “On Scientific Observation”, *Isis*, n° 99, pp 97-110.

Fernández Arlaud, S. (1968): “Aspectos científicos de la campaña al sur, 1833-34”, *Nuestra Historia*, vol. 1, pp. 3-20.

----- (1976) “Los trabajos científicos de Nicolás Descalzi durante la campaña de Rosas al sur, 1833-1834”, *Historiografía*, 2, pp. 7-46.

Fitzroy, Robert (1839): *Narrative of the surveying voyages of His Majesty's Ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836, describing their examination of the southern shores of South America, and the Beagle's circumnavigation of the globe*. Vol. II: *Proceedings of the Second Expedition, 1831-1836*, London, Henry Colburn.

García Enciso, Isaías José (1968), *La gesta de Patagones*, Buenos Aires.

García, Susana V. (e.p.): “La logística de los levantamientos hidrográficos en el Río de la Plata y Patagonia en tiempos del *HMS Beagle*”, *Anuario IEHS*, vol. 25, 2010, en prena.

García, Susana y Podgorny, Irina (e.p.): “ La “Casa de los Pilotos”, las escorias de la Patagonia y el naturalista de la barca inglesa”, en Rosaura Ruiz, Miguel Ángel Puig-Samper, y Graciela Zamudio (eds.) *Darwinismo*,

*biología y sociedad*, México-Madrid: Facultad de Ciencias, UNAM y Consejo Superior de Investigaciones científicas de Madrid, 2011, en prensa.

Gonzalez Lonzieme, Enrique (1988): “Intento brasileño de invasión al territorio argentino”, en *Historia Marítima Argentina*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, tomo VI, pp.381-399.

Hanon, Maxine (2005): *Diccionario de Británicos en Buenos Aires (primera época)*, Buenos Aires.

Keynes, R. D. (ed.) (2001), *Charles Darwin's Beagle Diary*, Cambridge, Cambridge University Press

King, Phillip Parker (1832): *Sailing Directions for the Coasts of Eastern and Western Patagonia*, London, Hydrographical Office.

----- (1839): *Narrative of the surveying voyages of His Majesty's Ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836, describing their examination of the southern shores of South America, and the Beagle's circumnavigation of the globe. Vol. I: Proceedings of the first expedition, 1826-30, under the command of Captain P. Parker King, R.N., F.R.S*, London, Henry Colburn.

King, P. P.; Stokes, P. y Fitzroy, R. (1836): “Sketch of the Surveying Voyages of His Majesty's Ships Adventure and Beagle, 1825-1836”, *Journal of the Royal Geographic Society of London*, vol. 6, pp. 311-43.

Martínez de Gorla, Dora N. (2000): “La navegación a los establecimientos de la costa patagónica. 1821-1828”, *Jornadas Internacionales de Historia Naval y Marítima*, Buenos Aires.

----- (2002): “Surgimiento de Patagones como polo del desarrollo económico y social de la región austral argentina 1810-1828”, *XVIII Jornadas de Historia Económica*, separata editada por la autora.

Morales, Albino C. (1980): *Historia del practicaje rioplatense*, Buenos Aires, Talleres Gráficos La Ley.

Orbigny, Alcide d' (1999): *Viaje por América Meridional*, Buenos Aires, Emecé. Tomo II.

Podgorny, Irina “Mercaderes del Pasado: Teodoro Vilardebó, Pedro de Angelis y el comercio de huesos y documentos en el Río de la Plata, 1830-1850”, *Circumscribere: International Journal for the History of Science*, 9, 2011. <http://revistas.pucsp.br/index.php/circumhc/article/view/5272>.

Safier, Neil (2010 ): “Global Knowledge on the Move: Itineraries, Amerindian Narratives, and Deep Histories of Science”, *Isis*, Vol. 101, No. 1, pp. 133-145

Tanzi, Héctor J. (1989): “Exploraciones y cartografía”, *Historia Marítima Argentina*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos

Navales, tomo VII, pp. 575-613.

Wilkes, Charles (1849): *Voyage round the world embracing the principal events of the narrative of the United States Exploring Expedition*, Philadelphia, Geo. W. Gorton.

Whiters, Charles (2004): "Mapping the Niger, 1798-1832: Trust, Testimony and 'Ocular Demostration' in the Late Enlightenment", *Imago Mundi*, vol. 56, 2, pp. 170-192.

## **Montevideo Ciudad Marítimo – Portuaria.**

Juan Pedro Gilmes Bello.

A partir del siglo XV la navegación europea sufriría cambios radicales por las incursiones oceánicas que eran para los hombres de aquellos tiempos grandes y peligrosas aventuras si se tienen en cuenta los riesgos propios de la empresa, más todas las creencias y leyendas con respecto a seres monstruosos y lugares aterradores que se hallaban esparcidos por los parajes a recorrer en el “*mare tenebrosum*”.

El comercio marítimo se constituyó en la modalidad fundamental para el transporte de mercancías, convirtiéndose en reactivador de economías en el continente europeo así como medio para incrementar poderes, sostener guerras, sustentabilidad de las potencias y estímulo de ambiciones.

La gran inversión económica, el desarrollo de diversas ciencias, lo prolongado de las navegaciones, las inclemencias del clima a enfrentar y las nacientes poblaciones en América al estilo impuesto desde Europa, llevó a que se estableciesen por parte de las naciones que se disputaban las riquezas del continente americano los mayores cuidados para distinguir y proteger aquellos puntos de la costa que sirvieran para albergar en las mejores condiciones a sus embarcaciones fueran estas carabelas, galeones, navíos, fragatas, o corbetas entre otras.

El río de la Plata concitó de forma especial la atención de España y Portugal por su ubicación geográfica con respecto a puntos claves como el río Uruguay, el río Paraná y su cercanía con el estrecho de Magallanes.

Ya en 1612 Rui Díaz de Guzmán proyectaba en un análisis que hacía sobre las costas del Río de la Plata la posibilidad de poblar aquella zona nombrada como Montevideo:

“...; donde hay un **puerto** (decía) muy acomodado para una población... ”<sup>1</sup>.

El propio Gobernador y Capitán General de las Provincias del Río de la Plata, don Francisco de Céspedes en carta fechada el 10 de Mayo de 1626 se dirige al Rey de España para señalarle la necesidad de poblar el puerto de Montevideo; De Céspedes expresaba:

*“... se me ofrece otro daño mayor que es poder los enemigos tomar el puerto de Montevideo tierra firme en la banda del norte que es una bahía grande de cinco y seis braças de fondo y de seguridad para contrastes de vientos y capaz para cincuenta navíos gruesos y para muchos de menos porte y desde allí estando atalaia no puede entrar ni salir navío sin ser visto y demás de lo referido el enemigo que allí poblase puede con facilidad venir a este puerto (Buenos Aires) en lancha cuando quisiese y por ser la tierra tan dilatada desembarcarse en muchas partes... ”.*

Sentenciaba luego:

*“...y entendido los peligros de este sitio es muy importante al servicio de V. M. y seguridad de este puerto y de todas estas provincias con toda brevedad hacer población en Montevideo y un muy muy buen fuerte con gente pagada que la guarde y castellano que la gobierne; y haciéndose así no podrá entrar navío en el puerto de Montevideo sin recibir gran daño de la artillería ni pasar a este puerto sin ser visto ”<sup>2</sup>.*

Sin concretarse obra alguna para cumplir con este pensamiento el 11 de Enero de 1683 se refuerza la idea a través de una carta del gobernador de Buenos Aires Joseph de Herrera y Sotomayor hacia Su Majestad sobre la conveniencia de erigir un fuerte y un poblado en Montevideo y su valor militar con respecto al puerto de Buenos Aires:

*“: habiendo de pasar precisamente cualquier navío por Montevideo, ya sea para seguir la canal del Norte, o ya para cruzar a la del Sur por salvar lo (sic) bajos, y bancos del río, conviniera mucho a la seguridad, y custodia del, el formar un fuerte capaz de defenderse cincuenta hombres, haciendo una atalaya en lo alto del monte que aunque no es muy eminente descubrirá*

---

1 DÍAZ DE GUZMÁN, Rui. Historia Argentina del descubrimiento, población y conquista de las provincias del Río de la Plata. Buenos Aires, Editorial Plus Ultra, 1969.

2 AZAROLA GIL, Luis Enrique. Los orígenes de Montevideo 1607 – 1749. Montevideo, Comisión de Actos Conmemorativos de los 250 años de la Fundación de Montevideo, 1976.

*lo bastante, y juntamente a su abrigo formar un corto pueblo de españoles, y Indios, para que puedan prevalecer, ... ”.*<sup>3</sup>

En definitiva la etapa de establecimiento de población en Montevideo comenzó, desde la bahía, cuando a fines de 1723 embarcaciones portuguesas fondean y desde ellas descienden los hombres que armarían “*toldos y se fortificarían*” para controlar y dominar el “*puerto*” existente en aquel lugar.

De este hecho el Gobernador de Buenos Aires Bruno Mauricio de Zabala fue notificado el 1º de diciembre de 1723 por Pedro Gronardo práctico del Río de la Plata, este le informa que:

*“...había hallado en ella uno de guerra de 50 cañones, portugués, con otros tres más chicos, mandados por D. Manuel de Noroña; y en tierra, en 18 toldos, hasta 300 hombres que se fortificaban, y que le habían dicho venían a apoderarse y establecerse en aquel puerto: y le mandaron saliese de él”.*<sup>4</sup>

Una vez enterado de tal situación Zabala envía a Colonia del Sacramento al Capitán Martín José de Echaurri para pedirle explicaciones a su gobernador y destina una parte de sus fuerzas con dirección a Montevideo.

Poco tiempo después, mientras el propio Gobernador de Buenos Aires se dirigía hacia aquel punto ocupado por “extranjeros” es que recibe carta de Manuel de Freytas del 19 de Enero de 1724 donde expresaba que “*se retiraba, abandonando el puerto*” ante el poderío español que se exponía.

Llegado Zabala a Montevideo se inicia de inmediato una “*batería a la punta que hace al este la ensenada, para defenderla*”<sup>5</sup>; tras esto el 28 de Agosto de 1726 en la muy Noble y muy Leal Ciudad de la Santísima Trinidad, y puerto de Santa María de Buenos Aires, dijo:

*Que por cuanto se halla S. E. con una real cédula de S. M., su fecha en Aranjuez, en 16 de Abril del año pasado de 1725, por la cual se sirve de aprobar la expedición que el año antecedente se ejecutó contra los Portugueses que intentaron ocupar el puerto de San Felipe de Montevideo, como también la erección y nueva planta de su población,...*”;

La naciente ciudad entendida como soporte físico para el

---

3 Ibídem.

4

5 DE ZAVALA, Bruno Mauricio. Fundación de Montevideo, Diario del Gobernador de Buenos Aires en DE ANGELIS, Pedro. Colección de obras y documentos relativos a la Historia Antigua y Moderna de las provincias del Río de la Plata. Tomo tercero. Buenos Aires, Imprenta del Estado, 1836.

emprendimiento de múltiples actividades consolidó la posición del río de la Plata incluyéndolo eficazmente en las redes urbanas intercontinentales existentes y mejorando el contacto directo entre puertos, posibilitando en el futuro la generación de nuevas políticas económicas, culturales y sociales por parte de España, Portugal, Inglaterra, Francia e incluso Holanda.

El encargado de marcar la jurisdicción de la “*nueva ciudad de San Felipe, puerto de Montevideo*” a 24 de Diciembre de 1726 fue el Capitán de caballos de corazas Pedro Millán, pero las primeras construcciones para ubicar a los distintos grupos de familias que llegaban, e irían a llegar a la naciente ciudad se establecieron por parte del Ingeniero Domingo Petrarca, en la ribera del puerto:

*“Primeramente en la cuadra n° primero que es la que está inmediata al desembarcadero de la Aguada sobre la ribera del puerto, ...”*<sup>6</sup>, en ella Millán repartió *“un solar de cincuenta varas en cuadro á Ramón Sotelo, y los otros tres solares de esta cuadra quedan sin repartir”*.

El informe de Millán establece que continuando por el terreno:

*“...á su linde calle real en medio siguiendo la **ribera del puerto**, se sigue la cuadra del número segundo, que fue delineada por el capitán ingeniero, ...”*.

*“Y luego calle real en medio siguiendo la **ribera del puerto** se sigue la cuadra número tercero que tan bien fue delineada por el capitán ingeniero...”*.

*Y luego á su linde calle real en medio **siguiendo siempre la ribera del Puerto** hacia la Batería, se sigue la cuadra del número cuarto que también fue delineada por el Capitán ingeniero y repartida á Juan Antonio Artigas con decreto del Señor Gobernador.*

*Y luego a su linde calle real en medio se sigue la cuadra del número cinco **siguiendo siempre la ribera del puerto**, y en ella hallé una casa de adobe que fue de Pedro Gronardo difunto, ...”*.

*“Y luego á su linde calle real en medio se sigue la Cuadra del número*

---

6 ARCHIVO ARTIGAS. Comisión Nacional Archivo Artigas. Tomo Primero. Montevideo, A. Monteverde y Cía., 1950.

*siete, siguiendo siempre la ribera del Puerto y en ella está edificada una capilla pequeña y la habitación de dos sujetos de la Compañía de Jesús, que sirven de Capellanes á los indios Tapes que asisten al trabajo de esta población”.*

Población que el Gobernador Don Bruno Mauricio de Zavala declara oficialmente como Ciudad el 20 de Diciembre de 1729 siguiendo la Ley II del Libro 4º Título 7 de las recopilaciones de Indias que ordena que frente a nuevas poblaciones el Gobernador de esas tierras manifieste si será ciudad, villa o lugar.

Las primeras “quadras” que servirían de referencia a Millán para su trazado de la ciudad de Montevideo, marcaron el comienzo de una estructura urbana que se erigía de cara al Río de la Plata. Un río que permitía llegar a Montevideo sin mayores contratiempos a aquellas embarcaciones que desarrollaban su navegación en condiciones normales, bastándole solamente la asistencia de sus propios pilotos como describe Francisco Millau (1772).

Precisamente esta orientación marítima y las condiciones de la bahía montevideana llevaron a que en 1776 ocurriera:

*“...la creación del Apostadero de Montevideo por Real Orden del 9 de agosto de 1776”.*<sup>7</sup>

Rápidamente Montevideo sería lugar de desarrollo para el comercio, concentrándolo en gran parte dentro de la actividad rural y en la obtención de productos para exportación hacia Europa y otros territorios de América del Sur como ser cueros, sebo, trigo, y más tarde carne.

En 1778 se establece el Reglamento de Libre Comercio por el cual la ciudad – puerto de Montevideo integraba la lista de los “puertos mayores” de América junto con La Habana, Buenos Aires, Cartagena de Indias, Concepción, Valparaíso, Arica, El Callao y Guayaquil.

Este hecho agilizó el comercio y por ende el tráfico marítimo, por lo cual para responder a esa demanda era preciso la combinación de ciudad y puerto.

Los diferentes productos que componían la carga de las embarcaciones que se alejaban del puerto de Montevideo hacían a buena parte de la actividad y utilización de espacios físicos de la ciudad; una ciudad que contaba con numerosos mataderos y carnicerías en donde se podían ver “... toros que huyen de los jinetes que los desgarran, toros que mueren y hombres ensangrentados que con la mayor agilidad los desuellan y extienden las pieles con estaquillas,

---

<sup>7</sup> GILMES, Juan Pedro. Memorias del Puerto de Montevideo. Montevideo, RUMBO Editorial, 2008.

las clavan en el suelo...”<sup>8</sup> para una vez prontas los Catalanes “que hacen el principal comercio” las embarcaran.

La ciudad de Montevideo veía así reafirmada su condición marítima, la misma que explícitamente manifiesta la “Junta de Fortificaciones y Defensa de Indias”, a fines del siglo XVIII, cuando se informa al Rey de España sobre un proyecto para recuperar siete pueblos de las Misiones Guaranís orientales al Río Uruguay:

*“El plan de defensa del río de la Plata, adoptado por todos aquellos virreyes, y aprobado por vuestros ministros es, ocupar á la mayor parte de las mejores tropas en las guarniciones de Buenos Aires y Montevideo, con el fin de defender estas plazas principales y marítimas contra una expedición extranjera”*.<sup>9</sup>

Estas últimas jerarquizaciones de Montevideo estimularon la participación de comerciantes en la ciudad y el desarrollo de oficios propios de la actividad de un puerto, dos factores necesarios para responder a las necesidades inherentes del comercio, de las embarcaciones y de las tripulaciones correspondientes, logrando así mantener los reconocimientos brindados por la Corona española.

En las inmediaciones del Puerto se podía observar el desempeño del fabricante de velas, el del granador de cañones, maestro albañil, maestro carpintero junto con la destreza del maestro herrero, el maestro tonelero, el calafate, el maestro abarrotador, el carretero y el carpintero de ribera<sup>10</sup>.

En general las ciudades erigidas en América siguieron las disposiciones marcadas en las Leyes de Indias; Montevideo no fue la excepción pero presentó sus particularidades entre las cuales se distingue aquella que varió la ejecución del diseño de la ciudad, si bien se aplicó el sistema de damero característico, su punto de partida no fue desde la plaza mayor como se especificaba.

*“La propuesta para Montevideo adapta el amanzanado en damero a medios rumbos a la situación de la península. Se empieza el trazado próximo al desembarcadero, más protegido y mejor soleado y no por la plaza; luego se extiende al sur y al oeste. La plaza se ubica en el lugar más alto de la*

---

8 ESTADO MAYOR GENERAL DEL EJÉRCITO. Boletín Histórico Nos. 80 – 83. Montevideo, 1959.

9 DE AZARA, Félix. Memorias sobre el estado rural del Río de la Plata en 1801. Madrid, Imprenta de Sanchiz, 1847.

10 VILLEGAS, Juan. Oficios, mano de obra y trabajos en el Puerto de Montevideo 1774 – 1775. Montevideo, Instituto de Estudios Genealógicos del Uruguay, 1985.

*península pero resulta indiferenciada en la trama”*.<sup>11</sup>

Aquellas primeras seis “quadras” que formaran el primer trazado de la planta urbana de Montevideo se ubicaron precisamente donde en la actualidad se encuentran las calles Piedras, Bartolomé Mitre, Cerrito y Solís.

Montevideo cumple con el concepto de ciudad marítima que ha expresado el Doctor en Historia Carlos Martínez Shaw que dice:

*“...la ciudad marítima se reconoce básicamente por la capacidad de la actividad portuaria para erigirse en principio organizativo del complejo urbano en su totalidad.*

*Dicho en otras palabras, la ciudad marítima alcanza su máxima expresión cuando la comunidad urbana puede ser concebida “como un organismo dinámico cuyo desarrollo viene influenciado y determinado en primer lugar por el sector portuario”.*

*Una situación que admite gradaciones, así como movimientos de flujo y reflujo, bien porque el sector portuario quede embebido en un complejo más amplio de funciones o bien porque pierda su papel como sector organizativo primario de la vida urbana en un determinado momento en una determinada colectividad”*.<sup>12</sup>

Lo cual sucedió en Montevideo, con el transcurso del tiempo se fue perdiendo la confluencia de intereses y objetivos, Montevideo como ciudad amplió su espectro en cuanto a actividades y espacios donde centrar su economía, con la lógica disminución de dependencia en relación con la operativa de su puerto.

En 1797 asume como Gobernador y Comandante del Apostadero Naval de Montevideo el Brigadier José de Bustamante y Guerra, el ilustre marino y político español desde su primera visita a la ciudad en 1789 con la expedición de Alejandro Malaspina había comprendido la importancia de Montevideo desde su condición de ciudad – puerto, fue por eso que en el desempeño de sus funciones brindó especial atención al estado y mejoramiento de estos dos lugares que encontraba abandonados *“a la naturaleza desde su descubrimiento y conquista”*.

*“A continuación utilizando uno de los testimonios del Gobernador*

---

11 CARMONA, Liliana; GÓMEZ, María Julia. Montevideo, Proceso Planificador y Crecimientos. Montevideo, Instituto de Historia de la Arquitectura – Facultad de Arquitectura – Universidad de la República, 2002.

12 MARTÍNEZ SHAW, Carlos. La ciudad y el mar. La ciudad marítima y sus funciones en el antiguo régimen. Centro de Estudios de Historia Moderna “Pierre Vilar”.

*de Montevideo José de Bustamante y Guerra en 1800 intentaremos poder reflejar la potencialidad que se vislumbraba en nuestra bahía; en el siguiente documento preocupado por las condiciones del puerto en aquel año expresaba que de no cuidarse de forma adecuada la zona existiría un:*

***“Fatal pronóstico que se deduce de la pérdida del puerto, arrastrando esta la de las fortunas y propiedades del vecindario de esta campaña privándoseles del conducto tan proporcionado que ahora tienen para la extracción de las inmensas producciones de este suelo tan distinguido por la naturaleza. Seguiríanse a estos daños la decadencia de las Estancias la de la Agricultura, los mayores costos de su disminuida extracción, el ínfimo valor de las posesiones, y el sacrificio irremediable de las que existen dentro de la Ciudad, y sus inmediaciones concluyendo este quadro melancólico con la dolorosa alternativa de pasar esta Campaña del ultimo grado de felicidad, y de abundancia, qual no se reúne en ninguna parte de la tierra al triste espectáculo de la escasez y de la miseria.”***<sup>13</sup>

*Queda claro de este corto extracto la relación de dependencia entre la suerte de casi toda actividad en esta zona y el estado de la principal vía marítima”.*<sup>14</sup>

Para Bustamante y Guerra debía establecerse de forma urgente una política de mejoramiento y conservación tanto de la ciudad propiamente dicha como de su puerto con el fin de establecer una armonía tal entre ambos que permitiera la utilización de aquellos recursos necesarios para el desarrollo tanto local como regional y así amplificar beneficios para la castigada España, esta visión le ocupó al Gobernador sus mayores preocupaciones y desvelos.

La geoestratégica situación no solo ya de la ciudad-puerto de Montevideo, como la denomina el Dr. Luis Ferreira<sup>15</sup>, sino de todas las tierras de la Banda Oriental con relación a Brasil y Argentina determinarían su misma Independencia y el nacimiento de la República Oriental del Uruguay, pero la jerarquía del territorio se acrecienta sensiblemente si se incluyen los puertos y las conexiones posibles a punto de partida de sus aguas.

---

13 FERNÁNDEZ SALDAÑA, J. M. – GARCÍA de ZÚÑIGA, Eduardo. Historia del Puerto de Montevideo. Montevideo, s/e, 1939.

14 GILMES BELLO, Juan Pedro. Memorias del Puerto de Montevideo. Montevideo, RUMBO Editorial, 2008.

15 Doctor en Antropología por la Universidad de Brasilia (UnB). Docente en el Instituto de Altos Estudios Sociales de la Universidad Nacional de San Martín, en Buenos Aires (IDAES/UNSAM); Investigador Asociado del Núcleo de Estudios Afro-Brasileros de la Universidad de Brasilia (NEAB/UnB) con beca CNPq de pos-doctorado.

Hasta bien entrado el siglo XIX el Río que baña las costas montevideanas constituía un acceso a las Provincias del Río de la Plata, Paraguay, Brasil, Bolivia y Perú<sup>16</sup> que reunía condiciones únicas, sumamente favorables para quienes lo utilizaran.

Esta situación es exhibida en una carta fechada el 6 de Noviembre de 1796 existente en el Archivo General de Indias donde Juan Manuel Fernández de Palazuelos se dirige al Príncipe de la Paz manifestándole su apreciación sobre una ocupación del Puerto de Montevideo por el enemigo y el consecuente control sobre el Río de la Plata:

*“...ocupado el Puerto de Montevideo, indefenso, como otros, por falta de erario real, quedarán absolutamente bloqueadas las Provincias del Río de la Plata, Paraguay, Tucumán y Charcas...”*<sup>17</sup>

Zonas que según el testimonio poseían las mayores riquezas de la América Meridional.

La actividad comercial, el movimiento de buques y el crecimiento demográfico de Montevideo marcaron que por 1835, la ahora capital de la República Oriental del Uruguay, consolidara su carácter cosmopolita donde nacionalidades, profesiones y oficios se multiplicaban. Llegaron panaderos, chocolateros, sastres, zapateros, albañiles, canteros, *“Tenderos y hoteleros franceses, consignatarios ingleses, changadores vascos y gallegos, imponen un ritmo inusual al puerto y a la ciudad, mientras agricultores procedentes de Piamonte y las Canarias comienzan a instalarse en chacras sub-urbanas”*, describiría Juan Antonio Oddone sobre el impacto inmigratorio en esta República por 1836<sup>18</sup>.

El Dr. Carlos María de Pena analizando el comercio y las industrias del Uruguay a fines del siglo XIX indica a Montevideo como el mayor emporio comercial del país y según su opinión esto obedece a la posición de la capital y a *“...su excelente puerto...”*<sup>19</sup>, lo cual hace que esta ciudad tenga un destacado comercio con los puertos principales de Europa, Brasil y Argentina.

Esta realidad consolidaba lo que desde la fundación de la ciudad de Montevideo se comenzara a generar en este punto geográfico, es decir, el asentamiento en su jurisdicción de toda una serie de instituciones, comercios

---

16 PARISH, Woodbine. Buenos Aires y las Provincias del Río de la Plata. Buenos Aires, Imprenta de Mayo, 1853.

17 Carta de Juan Manuel Fernández de Palazuelos al Príncipe de la Paz haciéndole presente los inconvenientes de que ocupen los enemigos el puerto de Montevideo y se apoderen de la entrada del Río de la Plata. ES.41091.AGI/1.16417.10.3//ESTADO,75,N.98.

18 ODDONE, Juan Antonio. “Los gringos” en Historia Ilustrada de la Civilización Uruguaya. Montevideo, Editores Reunidos y Editorial Arca, 1968.

19 DE PENA, Carlos María. Montevideo y su departamento hasta 1889. Montevideo, Establecimiento Tip. Litográfico “ORIENTAL”, 1892.

y organizaciones que respondían a ese flujo de intercambio entre continente y mar, fue por eso que registrado por De Pena en 1889 se hallaban en la capital del país:

*“...los principales establecimientos bancarios y sociedades de crédito que alcanzan a veintinueve; más de veinte agencias y compañías de seguros marítimos sobre la vida y sobre incendios; veintisiete agencias principales y trescientos seis despachos de vapores; setenta barracas de huesos, trapos, productos ganaderos, materiales de construcción, carbón de piedra, cascos vacíos, etc.; cincuenta y siete depósitos de cereales; treinta y nueve de carros de transporte; treinta y dos de carruajes de alquiler; mil sesenta y un almacenes de comestibles y bebidas al menudeo, cuarenta al por mayor; ciento noventa y cuatro despachos de bebidas; cuatrocientas cinco fondas; doscientas veinte y cinco casas importadoras y exportadoras, y otros numerosos y variados ramos de comercio”.*<sup>20</sup>

La sostenida actividad del Puerto de Montevideo más allá de los cambios que experimentó en el transcurso del tiempo, facilitó el surgimiento de actividades económicas enfocadas a diferentes rubros con la consecuente generación de puestos de trabajo; la estructura y función portuaria participó de manera importante en distintas etapas del desarrollo de su ciudad con respecto a la dinámica de urbanización.

La Ciudad de Montevideo nació y se fue desarrollando, transformando durante el siglo dieciocho y diecinueve en relación íntima con el paisaje y el espacio urbano que configuraban su puerto y sus costas; muchas de las edificaciones, actividades y costumbres se construyeron con una fuerte influencia de su frente marítimo, el mismo crecimiento industrial de la ciudad se encuentra estrechamente vinculado al tráfico portuario.

Razones por las cuales el ámbito del Puerto de Montevideo es presencia casi permanente en los discursos de identidad.

Desde la segunda década del siglo XVIII hasta el presente ha existido una unión puerto – ciudad claramente definida, con variaciones pero siempre presente, donde la evolución del núcleo urbano y la operativa portuaria supieron darse con una fuerte integración funcional, lo que a través del tiempo permitió generar, gracias a un intercambio cultural entre lo marítimo y lo urbano, una identidad particular en la sociedad montevideana.

Montevideo es en la actualidad el principal acceso “*marítimo de cargas*

---

20 *Ibidem.*

*de la República Oriental del Uruguay”*.<sup>21</sup>

Como en el caso de numerosas ciudades del mundo entero aquellas infraestructuras vinculadas al transporte marítimo, como también al ferroviario, jugaron un rol determinante en el crecimiento espacial, en los cambios morfológicos, en la demografía y en la cultura urbana de la hoy capital de la República Oriental del Uruguay.

Espacio y sociedad interactuando, revitalizándose, permitiendo uno la existencia del otro y juntos conformando la Ciudad.

### **Sobre el Puerto de Montevideo:**

Varios fueron los proyectos de obras que se presentaron a lo largo del siglo XIX, de los cuales podemos mencionar como ejemplos el de Bossi en 1861; el de Bateman en 1872; Tuson en 1873 y Burn en 1874.

Pero, para la elección definitiva de un proyecto y su posterior puesta en marcha debería esperarse hasta el comienzo del siglo XX. Para celebrar el contrato establecido es que en un día de fiesta nacional se inauguran oficialmente las obras del Puerto de Montevideo, esto aconteció el 18 de julio de 1901.

En el intento de recrear aunque más no sea de forma parcial el paisaje que presentaba aquel instante de nuestra historia, repasaremos unas breves frases publicadas hace 110 años:

***“La fiesta tuvo lugar en el extremo oeste de la calle Sarandi, cuya esplanada se arreglo en debida forma para poder dar cabida a la enorme concurrencia que se esperaba asistiría al acto.***

***El terreno fue dividido en dos partes: de la calle Sarandi al sur, y de la misma calle al norte. en esta ultima parte se construyeron dos grandes tribunas, una para cien personas, que fue la destinada a palco oficial para el señor presidente de la republica, y otra con capacidad para quinientas personas, destinada para las familias y los invitados.***

***En el costado sur de la calle Sarandi, habia una gran esplanada reservada para el publico, con capacidad bastante para que cupiesen en ella de 7 a 8.000 personas.***<sup>22</sup>

Una vez que aquella memorable jornada pasaba, solo restaba dar inicio a las tareas de construcción en un puerto que vio por décadas retrasado su acondicionamiento necesario para poder competir y brindar las comodidades

---

21 ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS. Cifras 2009. Estadísticas y Mercados Comercialización.

22 Ceremonia inaugural de las obras del Puerto de Montevideo. Montevideo, Imprenta a Vapor “LA NACIÓN”, 1901.

requeridas por el aumento constante de su movimiento marítimo.

La empresa era ambiciosa como compleja, se crearon las escolleras y el dique de cintura tan deseado desde las épocas de la colonia, buscando que la suma de las condiciones naturales de la costa y de estas defensas artificiales lograran dar una mayor protección a las embarcaciones fondeadas en el interior de la bahía, frente a aquellos fuertes vientos que desafiaban cualquier tipo de resistencia provocando en reiteradas ocasiones grandes daños.

El dragado, tema de los más importantes por excelencia a través de todos los tiempos también fue encarado fuertemente, tan es así que se adquiere un llamado “tren de dragado” consistente en:

***“1 DRAGA MARINA DE CANGILONES Y SUCCION  
1 DRAGA MARINA DE CANGILONES  
2 DRAGAS DE CANGILONES  
1 GANGUIL  
4 GANGUILES DE CHAPETELAS  
1 BUQUE CISTERNA  
1 REMOLCADOR  
2 BUQUES CARBONEROS”<sup>23</sup>***

La fisonomía del puerto cambiaba lentamente al comenzarse a adivinar las formas de las obras citadas y otras más que se irían sumando, como ser el muelle “A” y el muelle “B”; varios fueron los años que se consumieron procurando alcanzar los objetivos pactados y cuando ocho de ellos habían transcurrido y a pesar de que todavía quedaban trabajos por culminar y otros por iniciar se decide inaugurar las instalaciones del remozado Puerto de Montevideo tomando como fecha otra celebración patria. Esta vez el día indicado sería el 25 de agosto de 1909.

Es en diciembre de 1908 que el Senado y la Cámara de Representantes de la República, decretan que:

***“El Puerto Comercial de Montevideo será administrado y explotado exclusivamente por el Estado.”<sup>24</sup>***

Pero no todo era edificios y maquinarias, sino que también existía un factor que era el corazón y motor del “Puerto de Montevideo” y que se constituía por todos y cada uno de sus funcionarios, los cuales llegaron

---

23 FERNÁNDEZ SALDAÑA, J. M. – GARCÍA de ZÚÑIGA, Eduardo. Historia del Puerto de Montevideo. Montevideo, s/e, 1939.

24 ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS. Digesto Portuario. Libro 1. Montevideo.

a contarse por varios miles. Quienes se distribuían en numerosas secciones haciendo del puerto uno de los mas calificados del mundo con verdaderos artesanos y artistas en muchas ocupaciones que merecieron el mejor elogio.

Un puerto de Montevideo que supo ser casi autosuficiente y capaz de asesorar a otras empresas.

Como homenaje a estos portuarios es que utilizaremos unos segundos en mencionar las secciones que pudimos recabar:

- **AREA ADMINISTRATIVA**
- **DOCUMENTACIÓN**
- **RADIOTÉCNICA**
- **BIBLIOTECA**
- **MECANICA AUTOMOTRIZ**
- **MECANICA DE ABORDO**
- **EL GRUPO DE BUCEO**
- **ELECTRICIDAD**
- **O.P.O (OFICINA DE PERSONAL OBRERO)**
- **REMATE**
- **SUMINISTRO DE AGUA (CHATA “LA AGUATERA”)**
- **PROVEDURÍA**
- **FUNDICION**
- **FRAGUA**
- **MODELO**
- **CARPINTERIA**
- **DRAGADO**
- **TORNO**
- **CALDERERIA DE HIERRO**
- **DIQUE DE REPARACIONES**
- **VARADERO Y ASTILLERO**
- **TONELEROS**
- **AMARRADORES**
- **GUINCHES Y GRUAS**
- **GARAGE DEPOSITO 22(CAMIONES Y CHATAS)**
- **DEPOSITOS**
- **DEPOSITOS DE INFLAMABLES N° 35 Y N° 36**
- **BALANZA**
- **OPERATIVA TERRESTRE**
- **CONSERVACION DE OBRAS (OBRAS CIVILES)**
- **DIBUJO**
- **ARCHIVO FOTOGRAFICO**

- **FLOTA AUTOMOTRIZ**
- **SERVICIO MEDICO Y ODONTOLOGICO**
- **REMOLCADORES (MARITIMA)** (recordar aquí de paso algunas embarcaciones como ser el “LAVALLEJA”; el “PABLO FERRRES”; el “18 DE JULIO”; el “JOSE PASCUAL”; el “ALFREDO LABADIE”; entre otros).
- **EL PERSONAL DEL BARCO TALLER “ANSINA”**
- **MARINA MERCANTE DE CABOTAJE Y DE ULTRAMAR**

(De esta ultima mencionar algunos buques como el “ALMIRANTE RODRIGUEZ LUIS” \* que navegara en tiempos de la Segunda Guerra Mundial con su gallarda tripulación por los mares mas peligrosos\*; el “VILLA DE SORIANO”; el “PUNTA DEL ESTE”; el “CARRASCO” y no podríamos dejar de mencionar al “TACOMA” símbolo de la A.N.P. y portador de una historia tan particular como legendaria.

Estos trabajadores que quisimos recordar de A.N.P. llegaron a sumar unos 8.200 a mediados del siglo pasado, también es parte de su historia y de la institución la fundación el 18 de febrero de 1948 de la organización gremial SUANP.

Las décadas pasarían y con ellas el puerto iría cambiando, los nuevos desafíos, las nuevas problemáticas se encararían de diferentes formas.

La tecnología evolucionaba cada vez más rápido y esto traería aparejado cambios en la mano de obra; los containers se irían imponiendo con las modificaciones funcionales y físicas del caso; en la década del noventa se marcaría la aparición de la “ley de puertos”.

Esta sumatoria incompleta de factores provocaría al igual que en el periodo posterior a 1901 una estética y una realidad totalmente diferente en el capitalino puerto.

Avanzando en los años hasta llegar al presente encontramos a este punto origen de nuestra nación igual que hace más de cien años en un proceso de potenciación y proyección, buscando explotar las capacidades que la naturaleza, el hombre y el tiempo le da, en beneficio de su país.

## **BIBLIOGRAFÍA**

-ACEVEDO, Eduardo. Historia Nacional. Desde el coloniaje hasta 1915. s/l, s/e, 1932.

-ACOSTA RODRÍGUEZ, A. – GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, A. – VILA VILAR, E. La Casa de la Contratación y la navegación entre España y

las Indias. Universidad de Sevilla, 2004.

-ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS. Pasado, presente y futuro del puerto de Montevideo. Montevideo, Imprenta Nacional, 1980.

-AGUIAR, José C/N ®. El Río de la Plata en sus aspectos Históricos y Geográficos. Montevideo, Imprenta Militar, 1938.

-ALCÁZAR, Cayetano. Historia del Correo en América. Madrid, Sucesores de Rivadeneyra S. A., 1920.

-ALFONSO, Marina. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval. XXVI Jornadas de Historia Marítima: “Arsenales y construcción naval en el siglo de la Ilustración”. Vol. 41. Madrid, 2002.

-ARAZOLA CORVERA, María Jesús. El mundo del comercio vasconavarro en la ruta del Plata. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, 4. Donostia – San Sebastián, Museo Naval, 2003.

-ARELLANO, Fernando. El Arte Hispanoamericano. Caracas, Editorial Ex Libris, 1988.

-ARRANZ, Nuria. Instituciones de Derecho Indiano en la Nueva España. México, Editora Norte – Sur, 2000.

-AZAROLA GIL, Luis Enrique. Los orígenes de Montevideo 1607 – 1749. Montevideo, Comisión de Actos Conmemorativos de los 250 años de la Fundación de Montevideo, 1976.

-BAUZÁ, Francisco. Historia de la dominación española en el Uruguay. Tomo 1. Montevideo, Tip. de Marella Hnos., 1880.

-BAYLEY, Jorge. El Puerto de Montevideo. Montevideo, imprenta artística de Dornaleche y Reyes, 1901.

-BOUND, Mensun. Lost Ships. New York, SIMON & SCHUSTER EDITIONS, 1998.

-BUALE BORIKÓ, Emiliano. El Laberinto Guineano. IEPALA, 1989.

-CAILLET-BOIS, Teodoro. HISTORIA NAVAL ARGENTINA. Buenos Aires, EMECÉ EDITORES S.A., 1944

-CALVO, Carlos. Anales Históricos de la Revolución de la América Latina. Tomo Segundo. Paris, 1864.

-CAMPOS, Alfredo. Un episodio de la Segunda Guerra Mundial en aguas territoriales de la República Oriental del Uruguay. Montevideo, Biblioteca General Artigas, 1952.

-CARMONA, Liliana; GÓMEZ, María Julia. Montevideo, Proceso Planificador y Crecimientos. Montevideo, Instituto de Historia de la Arquitectura – Facultad de Arquitectura – Universidad de la República, 2002.

-CASTELLANOS, Alfredo. Historia del desarrollo edilicio y urbanístico de Montevideo. (1829 – 1914). Montevideo, Junta Departamental

de Montevideo, 1971.

Historia ilustrada de la civilización uruguaya. Tomo I. Montevideo, ARCA, 1968.

-COMISIÓN NACIONAL ARCHIVO ARTIGAS. Archivo Artigas. Tomo vigésimo noveno. Montevideo, Impresores A. MONTEVERDE y CIA. S.A., 1997.

-COMISIÓN NACIONAL ARCHIVO ARTIGAS. Archivo Artigas. Tomo trigésimo tercero. Montevideo, editorial DOBLE EMME, 2000.

-DE ANGELIS, Pedro. Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las provincias del Río de la Plata. Buenos Aires, imprenta del Estado, 1836.

-DE HERRERA, Luis Alberto. La misión Ponsonby. Tomo II. Montevideo, 1988.

-DE MARÍA, Isidoro. Compendio de la Historia de la República Oriental del Uruguay. Montevideo, Imprenta tipográfica á vapor, 1864.

Montevideo antiguo. Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental, 2004.

-DE MÓROS Y MORELLON, José; DE LOS RIOS, Juan Miguel. Memorias sobre las islas africanas de España, Fernando Póo y Annobon. Madrid, Compañía Tipográfica, 1884.

-DE VADILLO, José Manuel. Apuntes sobre los principales sucesos que han influido en el actual estado de la América del Sud. Cádiz, Librería de Feros, 1836.

-DOMINGUEZ, Luis. Historia Argentina. Buenos Aires, Imprenta del Orden, 1862.

-DURANT, Richard. Historias del Vapor de la Carrera. Montevideo, ALFAGUARA, 1998.

-El Puerto de Montevideo. Montevideo, Talleres Gráficos A. Barreiro y Ramos, 1912

-ESTADO MAYOR GENERAL DEL EJÉRCITO. Boletín Histórico Nos. 80 – 83. Montevideo, 1959.

-FERNÁNDEZ DE NAVARRETE. Colección de los viajes y descubrimientos, que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV. Tomo I. Madrid, Imprenta Real, 1825.

-FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco. Los barcos de la conquista: Anatomía de un proto – galeón de Indias. Madrid.

-FERNÁNDEZ SALDAÑA, J. M. – GARCÍA de ZÚÑIGA, Eduardo. Historia del Puerto de Montevideo. Montevideo, s/e, 1939.

-FERREIRA, Luis. Montevideo desde la perspectiva del Atlántico Sur, tráfico y presencia de africanos y afrodescendientes. ESTUDIOS

HISTORICOS – CDHRP- N° 2, 2009.

-FISHER, John Robert. El comercio entre España e Hispanoamérica (1797 – 1820). Banco de España - Servicio de Estudios. Estudios de Historia Económica. N° 27, 1993.

-FORTEA PÉREZ, José Ignacio – GELABERT GONZÁLEZ, Juan E. La Ciudad Portuaria Atlántica en la Historia: Siglos XVI-XIX. Santander, Universidad de Cantabria, 2006.

-FRANCO, Ramón – RUÍZ de ALDA, Julio. De Palos al Plata. Madrid, Espasa Calpe, 2001.

-GEIGEL LOPE-BELLO, Nelson. Introducción al Urbanismo y al Derecho Urbanístico. Caracas, Gráficas Acea, 1993.

-GILMES BELLO, Juan Pedro. Historias del Uruguay Marítimo en el Siglo XX. Montevideo, RUMBO editorial, 2006.

-GILMES, Juan Pedro. Memorias del Puerto de Montevideo. Montevideo, RUMBO Editorial, 2008.

-INSTITUTO DE ESTUDIOS DE LA MARINA MERCANTE IBEROAMERICANA. La marina mercante iberoamericana. Buenos Aires, Imprenta López, 1968.

-INSTITUTO HISTÓRICO Y GEOGRÁFICO DEL URUGUAY. Fundación de Montevideo. Montevideo, Imprenta y Casa Editorial “Renacimiento”, 1919.

-INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO. Brown el hombre... Buenos Aires, Edivérn S.R.L, 1997.

-INSTITUTO SUPERIOR SAN FERNANDO DE MALDONADO-LIGAMARÍTIMA URUGUAYA-ACADEMIA URUGUAYA DE HISTORIA MARÍTIMA Y FLUVIAL. El Uruguay marítimo y fluvial rumbo al tercer milenio. Montevideo, Mim. Pesce S.R.L., 1999.

-INTENDENCIA MUNICIPAL DE MONTEVIDEO. Iconografía de Montevideo. Montevideo, editorial Dóbleme, 2001.

-MADERO, Eduardo. Historia del Puerto de Buenos Aires. Buenos Aires, Imprenta de La Nación, 1892.

-MAGARIÑOS CERVANTES, Alejandro. Estudios históricos, políticos y sociales sobre el Río de la Plata. Tomos I y II. Montevideo, Biblioteca Artigas, 1963.

-MARTÍNEZ MONTERO, Homero. Factores Geográficos en la Historia de la Región del Plata. Buenos Aires, apartado del boletín del Centro Naval, 1965.

Marinas mercante y de pesca del Uruguay. Tomo I y II. Montevideo, SUR S.A, 1940.

Montevideo nació en el mar. Montevideo, imp. ROSGAL S.A.,

1977.

Armada Nacional – Estudio Histórico Biográfico. Montevideo, imp. ROSGAL S.A., 1977.

-MONTALBAN; Cristina. Cronología de Marina y Armada Nacional. Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos.

-MONTEVERDE, Juan. Puerto de Montevideo. Contra las mistificaciones y en defensa de la verdad. Montevideo, Talleres Gráficos de “EL SIGLO” y “LA RAZÓN”, s/f.

-MORALES, Albino. Historia del practicaje rioplatense. Buenos Aires, LA LEY S.A, 1980.

-MARTÍNEZ SHAW, Carlos. La ciudad y el mar. La ciudad marítima y sus funciones en el antiguo régimen. Centro de Estudios de Historia Moderna “Pierre Vilar”.

-NARANCIO, Edmundo – CAPURRO, Federico. Historia y análisis estadístico de la población del Uruguay. Montevideo, Peña y Cía., 1939. (Publicación oficial de la Facultad de derecho y Ciencias Sociales de Montevideo).

-ODDONE, Juan Antonio. “Los gringos” en Historia Ilustrada de la Civilización Uruguaya. Montevideo, Editores Reunidos y Editorial Arca, 1968.

-ONETO Y VIANA, Carlos. La diplomacia del Brasil en el Río de la Plata. Montevideo, Imprenta <<EL SIGLO ILUSTRADO>>, 1903.

-PONCE DE LEÓN, Luis. La Ciudad Vieja de Montevideo. Montevideo, Impresora REX S. A., 1968.

-RABANAL YUS, Aurora. “El concepto de ciudad en los tratados de arquitectura militar y fortificación del siglo XVIII en España”, en Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas N° 081. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2002.

-REVISTA HISTÓRICA. Archivo Histórico Nacional. Tomo V. Montevideo, Imprenta “El Siglo Ilustrado”, 1910.

-REYES ABADIE, BRUSCHERA, MELOGNO. La Banda Oriental. Pradera-Frontera-Puerto. Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental, 1974.

-REYES ABADIE, Washington. “El Uruguay y el mar” en Primer congreso uruguayo de asuntos marítimos. Montevideo, Liga Marítima Uruguaya, Mim. PESCE Impresos s.r.l., 1989.

-SECRETARIA DE ESTADO DE MARINA. Campañas navales de la República Argentina. Volumen I- Tomos 1 y 2. Buenos Aires, 1962.

-SILVA, Hernán Asdrúbal. El comercio entre España y el Río de la Plata (1778-1810). Banco de España – Servicio de Estudios. Estudios de Historia Económica, N° 26, 1993.

-VILLEGAS, Juan. Oficios, mano de obra y trabajos en el Puerto de Montevideo 1774 – 1775. Montevideo, Instituto de Estudios Genealógicos del Uruguay, 1985.

## FUENTES

-ACUÑA DE FIGUEROA, Francisco. Diario Histórico del Sitio de Montevideo en los Años 1812 – 13 – 14. Montevideo, 1978.

-ADMINISTRACIÓN NACIONAL DEL PUERTO DE MONTEVIDEO. Datos estadísticos sobre el movimiento del Puerto de Montevideo en el año 1926. Montevideo, Imprenta Artística de DORNALECHE Hermanos, 1927.

-ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS. Cifras 2009. Estadísticas y Mercados Comercialización.

-ARCHIVO ARTIGAS. Comisión Nacional Archivo Artigas. Tomo Primero. Montevideo, A. Monteverde y Cía., 1950.

-BUERO, Enrique. Discurso. Montevideo, Administración Nacional de Puertos, 1937.

-CALVO, Carlos. Colección histórica completa de los tratados, convenciones, capitulaciones, armisticios y otros actos diplomáticos y políticos de todos los estados de la América latina. Tomo segundo. Paris, 1864.

-Carta de Juan Manuel Fernández de Palazuelos al Príncipe de la Paz haciéndole presente los inconvenientes de que ocupen los enemigos el puerto de Montevideo y se apoderen de la entrada del Río de la Plata. ES.41091. AGI/1.16417.10.3//ESTADO,75,N.98.

-CEREMONIA INAUGURAL DE LAS OBRAS DEL PUERTO DE MONTEVIDEO. MONTEVIDEO, Imp. LA NACIÓN, 1901.

-COMISIÓN ADMINISTRADORA DEL RÍO DE LA PLATA – COMISIÓN TÉCNICA MIXTA DEL FRENTE MARÍTIMO. “Análisis Diagnóstico Transfronterizo del Río de la Plata y su Frente Marítimo”, Documento Técnico, Proyecto PNUD/GEF/RLA/99/G31. Montevideo, 2005).

-DE ANGELIS, Pedro. Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las provincias del Río de la Plata. Tomo tercero. Buenos Aires, Imprenta del estado, 1836.

-DE AZARA, Félix. Memorias sobre el estado rural del Río de la Plata en 1801. Madrid, Imprenta de Sanchiz, 1847.

-DE PARRAS, Fray Pedro José. Diario y derrotero de sus viajes 1749 – 1753. (España-Río de la Plata – Córdoba –Paraguay). Buenos Aires, Ediciones “Solar”, 1943.

-DE PENA, Carlos María. Memorándum relativo a la cuestión puerto en la Bahía de Montevideo. Montevideo, Imprenta á vapor de La Nación, 1899.

-DE PENA, Carlos María. Montevideo y su departamento hasta 1889. Montevideo, Establecimiento Tip. Litográfico “ORIENTAL”, 1892.

-LOBO y RIUDAVETS. Manual de la Navegación del Río de la Plata y de sus principales afluentes. Madrid, Establecimiento Tipográfico de T. Fortanet, 1868.

-LOPES DE SOUZA, Pero. Diario da Navegação 1530 - 1532. Lisboa, Typographia da Sociedade Propagadora dos Conhecimentos Uteis, 1839.

-MARMIER, Xavier. Buenos Aires y Montevideo en 1850. Buenos Aires, El Ateneo, 1948.

-Memorias Administración Nacional de Puertos. Biblioteca de la A.N.P.

-MILLAU, Francisco. Descripción de la Provincia del Río de la Plata (1772). Buenos Aires, ESPASA-CALPE ARGENTINA S. A., 1947.

-PARISH, Woodbine. Buenos Aires y las Provincias del Río de la Plata. Buenos Aires, Imprenta de Mayo, 1853.

-Relación del viaje alrededor del mundo por Don A. P. Y. R. a bordo de la corbeta de S. M. “LA DESCUBIERTA”, en conserva de la “ATREVIDA”. Extractado de su diario, apuntamiento y relaciones; en ESTADO MAYOR GENERAL DEL EJÉRCITO. Boletín Histórico Nos. 80 – 83. Montevideo, 1959.

-ROUSSIN, Albin – BARRAL, L. M. Derrotero de las Costas de la América Meridional. Barcelona, Imprenta de D. A. Albert, 1844.

-TORRES DE MENDOZA, Luis. Colección de documentos inéditos, relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía. T. IV. Madrid, Imprenta de Frías y compañía, 1865.

-WONNER, E. De las industrias y del desarrollo industrial en la República Oriental del Uruguay, especialmente en Montevideo. Montevideo, Imprenta RURAL á vapor, 1888.

## **DIARIOS Y SUPLEMENTOS**

**URUGUAY:**

EL DEBATE

EL DÍA

EL DÍA (Suplemento)

EL PAÍS

EL PLATA

COMERCIO DEL PLATA (Montevideo – 1855)

LA NACIÓN (Montevideo – 1855)

**ARGENTINA:**

LA NACIÓN (Buenos Aires)

**INGLATERRA:**

The Daily Telegraph (Londres)



*Capítulo 4*  
*Puertos en el siglo XX*



## **Guerra y conflictos: La *Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca* y la construcción del puerto de Arroyo Pareja (1912-1919)**

Gustavo Chalier  
Archivo Histórico Municipal de Punta Alta

El objetivo de esta ponencia es describir sucintamente el proceso de constitución de la *Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca (Puerto Belgrano)*, responsable de la construcción del actual Puerto Rosales (ex Arroyo Pareja) de Punta Alta y las consecuencias que la crisis de la I Guerra Mundial y el mal manejo empresario tuvieron en el desarrollo posterior del proyecto francés.

### **Propósitos generales**

El objetivo de esta ponencia es describir sucintamente el proceso de constitución de la *Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca (Puerto Belgrano)*, responsable de la construcción del actual Puerto Rosales (ex Arroyo Pareja) de la ciudad de Punta Alta. También busca poner en evidencia las consecuencias que la crisis de la I Guerra Mundial y el mal manejo empresario tuvieron en el desarrollo posterior del proyecto francés.

Este trabajo, cuyas afirmaciones y conclusiones están sujetas a revisión, es parte de uno más amplio que se viene desarrollando desde el Archivo Histórico Municipal de Punta Alta y que tiene por objetivo investigar y dar a conocer el importante conjunto de inversiones francesas que había en la ciudad en las primeras décadas del pasado siglo.

## Estudios en Puerto Belgrano

Desde antaño, la zona de Puerto Belgrano, dentro del estuario de la bahía Blanca, se vislumbró como la más apta de la zona para construcciones portuarias: Félix Dufourq y Luigi Luiggi determinaron que allí se construya la Base Naval de Puerto Belgrano. Posteriormente, en el siglo XX, la región fue objeto de numerosos estudios por parte del estado o de privados que deseaban levantar allí instalaciones comerciales.

Bajo la administración del presidente Manuel Quintana, se designó una comisión de estudios el 10 de enero de 1905 a fin de realizar las acciones pertinentes para la instalación de un puerto comercial en las costas atlánticas.

Esta decisión estaba motivada por el atoramiento que el puerto de Ingeniero White venía sufriendo en esa campaña cerealera y que lo mostraba como insuficiente para sostener por sí mismo el volumen creciente de granos para su embarque.<sup>1</sup>

Esta misión técnica dictaminó que el mejor lugar para el establecimiento de un puerto comercial era la desembocadura del arroyo Pareja.

Meses más tarde, el 17 de noviembre de ese año, se designó otra comisión de estudios de las costas, cumpliendo de ese modo con la Ley N° 4580 que ordenaba el estudio de las costas a fin de establecer precisamente los lugares aptos para construcciones portuarias.<sup>2</sup> Estos estudios confirmaron los efectuados anteriormente, y ubicaron a Puerto Belgrano como sitio óptimo para la instalación de un puerto de aguas profundas.

## La concesión Pagnard del puerto de aguas profundas

En base a los dictámenes de la comisión de estudios, el 26 de agosto de 1905, un proyecto del Ministerio de Obras Públicas estableció construir, por cuenta del Estado, un puerto de aguas profundas cercano al Puerto Militar.<sup>3</sup>

La Memoria del Ministerio de Obras Públicas expresó, sobre el proyecto diseñado por Pagnard para el Estado:

*“El Puerto Comercial de Bahía Blanca, por razón de la extensión considerable de las regiones que está llamado á beneficiar y del aumento continuo de la producción de dichas regiones, debe construirse en un punto de fácil acceso para los más grandes vapores previstos de alta mar, y ubicado*

<sup>1</sup> Cf. *Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca*, 8 de julio de 1905, p. 1

<sup>2</sup> *Registro Nacional de la República Argentina, 3° cuatrimestre de 1905*, p.1822

<sup>3</sup> Cf. *Memoria del Ministerio de Obras Públicas, 1905-1906*, pp. 270-276

*de tal modo que los gastos de su conservación se reduzcan al mínimo.”*<sup>4</sup>

Y ese punto no debe ser otro que Puerto Belgrano, conforme a la fundamentación que seguía:

*“Para responder á todas las necesidades, se ha proyectado el puerto con su entrada en las aguas hondas de la rada que precede el Puerto Militar, de fácil acceso para los más grandes vapores (30p.) en cualquier estado de marea. Las corrientes que se encuentran no pueden impedir la navegación, y los vientos, si bien son algunas veces violentos, no adquieren sin embargo jamás el carácter de tempestuosos ni huracanados,*

*El punto elegido es el más cerca de la ciudad de Bahía Blanca, con acceso inmediato á las aguas hondas, próximo al Puerto Militar, pero fuera de su zona y situado de tal manera que no incomode el movimiento de los navíos que van á ese puerto.*

*Más cerca de Bahía Blanca, las aguas hondas se encuentran lejos de la costa, y hubiera sido necesario construir un canal de acceso muy largo, á través de bajos fondos, canal que se podría dragar, pero cuya conservación será siempre costosa.*

*En Puerto Belgrano, por el contrario, el puerto ha sido proyectado con su entrada directa en aguas hondas de 30 p. en marea baja, y no ha de construir ni conservar canal alguno. Además, se ha ubicado el puerto al costado del arroyo Pareja, rectificado y profundizado, lo que permite incluir este arroyo en el puerto y construir en su orilla un muro de atraque para grandes vapores.*

*La gran ventaja del arroyo Pareja, que recibe solamente las aguas de las mareas, la constituye el poder servir de dársena de limpia, que acumulará las aguas durante el flujo en una extensión de varios kilómetros y que dejándolas escurrir durante el reflujó con cierta velocidad por un canal dragado, facilitará el arrastre de los depósitos poco importantes que se habrían podido producir durante el flujo en el antepuerto.”*<sup>5</sup>

Resumiendo, la Memoria deja bien en claro las ventajas comparativas de Puerto Belgrano por sobre el área de White:

- Su condición de fondeadero natural, con una profundidad de 30 pies.
- El escaso mantenimiento de esa profundidad.
- El fácil acceso desde el mar de barcos de gran calado, sin necesidad

<sup>4</sup> Memoria del Ministerio de Obras Públicas, junio de 1905 a marzo de 1906, p.412  
<sup>5</sup> Ib., pp. 412 y 413

de canales.

- El arroyo Pareja que, dada su condición de entrada de mar, es particularmente útil para limpiar de sedimentos el puerto.
- Su proximidad de Bahía Blanca y su zona productiva, lo que implicaba disponibilidad de mercaderías y de vías de comunicación

En septiembre, la Cámara de Diputados aprobó el proyecto, pero este quedó frustrado por falta de fondos estatales.

Y aquí es donde entra el ingeniero Abel Pagnard en esta historia. Trabajó para la empresa constructora *Hersent* en obras portuarias en Europa hasta que, en 1902 se lo designó para representar a la empresa en la firma del contrato de construcción del puerto de Rosario, de las que fue hasta 1905 Director General de obras.

En 1906 abandonó la empresa *Hersent*. Aunque siempre mantuvo una relación estrecha y personal con los dueños. Fue en esa época que el gobierno argentino contrató sus servicios durante dos años fue adscrito al Ministerio de Obras Públicas en el Departamento de Hidráulica recientemente conformado. Allí trabajó en la preparación y redacción de los proyectos definitivos de ampliación del puerto de Buenos Aires y de un canal entre éste y La Plata. Asimismo, en base a los estudios realizados por las comisiones de ingenieros de 1905, elaboró el proyecto oficial para la construcción de un gran puerto comercial en aguas de la bahía Blanca, en Arroyo Pareja<sup>6</sup>.

El ingeniero Pagnard, no obstante, aprovechó su puesto en el Ministerio de Obras Públicas. El 8 de enero de 1906, el gobierno lo autorizó a realizar un proyecto para la construcción de un puerto de aguas profundas en Arroyo Pareja, en el sitio indicado por la comisión.

Las tierras afectadas por el emprendimiento (cincuenta hectáreas) eran propiedad de la empresa *Alberto Lartigau, Ernesto Tornquist y Compañía*.

El 11 de abril de 1907, Pagnard informó a Lartigau de sus planes y de la factibilidad de que la concesión le fuera otorgada. Ante tal posibilidad, unos meses después, el 5 de junio, Lartigau pidió a cambio de los terrenos un 25 % de la propiedad de la concesión.

Finalmente, por la ley N° 5574 del 15 de septiembre de 1908, el ingeniero Pagnard obtuvo su tan ansiada concesión. Según lo dispuesto por el artículo 1° de la norma legal sancionada por el Congreso de la Nación, Pagnard debería

*“...construir y explotar por el término de sesenta años a contar de la fecha de esta ley, un puerto comercial en la desembocadura del Arroyo Pareja, cerca*

---

<sup>6</sup> Para una biografía de Pagnard, cfr. Chaliel, Gustavo: “El ingeniero Abel Julien Pagnard, técnico y empresario. Su experiencia en Punta Alta (Argentina)”.

*del Puerto Belgrano (Bahía Blanca), y con una profundidad de treinta pies en mareas bajas”*

El conjunto de las obras están descriptas en el artículo 2° de esta suerte:

*“Las obras consistirán en dársenas y muelles hasta un perímetro de cinco mil metros y depósitos dotados de pescantes para el depósito de mercaderías y frutos del país: correas transportadoras y elevadores de granos, vías férreas y demás obras que sean necesarias para el servicio del puerto”.*

El mismo artículo determinó que Pagnard se vería acogido a la ley N° 3908, relativa a la construcción y explotación de elevadores de granos, que formarían parte del puerto.

El artículo 3° establece claramente que la construcción de las instalaciones se desarrollaría en cinco secciones.

*“La primera sección consistirá en las obras iniciales y las demás necesarias a la habilitación completa del servicio, para una extensión de mil metros de muelle de atraque para carga y descarga.*

*Las demás secciones serán determinadas entre el Poder Ejecutivo y el concesionario de acuerdo a las exigencias del movimiento del puerto, considerándose que el concesionario está obligado a construir otra sección de mil metros de muelle con sus servicios accesorios, cuando el movimiento haya llegado a quinientas mil toneladas por año y por sección, durante dos años consecutivos y así, proporcionalmente, para las demás secciones”*

La ley no indica si esas quinientas mil toneladas/año eran de cereales únicamente o comprendía también otros tipos de carga. Se debe suponer que el texto refería al movimiento general del puerto. La cifra era alta, pero no desmesurada; como comparación, por Ingeniero White, y solamente en concepto de trigo, salían más de medio millón de toneladas por año en aquella época. No obstante y según se verá más adelante, esta cláusula fue un corsé de hierro que terminó asfixiando al emprendimiento francés.

El artículo 4° disponía que,

*“Sin perjuicio de lo expuesto en el artículo que antecede, fijase el plazo de tres años como máximo, después de terminada la primera sección, para empezar las obras de la segunda sección, de mil metros de muelles, que deberá quedar concluida a los treinta meses de comenzada.*

*Para la ejecución de las secciones siguientes regirán los mismos*

*plazos que podrán ser prorrogados por el Poder Ejecutivo, siempre que el movimiento del puerto no hubiera aumentado en los años anteriores.*

*En el caso de no realizarse cualquiera de las secciones en los plazos determinados, se considerará caduca la concesión para las secciones no ejecutadas”*

Vale decir que se esperaba que en un plazo de poco más de diez años el enorme puerto estuviera totalmente concluido y en condiciones de ser operado, lo cual habla del optimismo en la fuerte inyección de capitales que requería la construcción.

El artículo 5° hablaba de los empalmes ferroviarios, vitales para el funcionamiento de un puerto.

La punta de riel del *Ferrocarril Rosario- Puerto Belgrano*, construido y explotado por una compañía francesa muchos de cuyos accionistas lo eran del Puerto de Rosario, distaba del puerto poco más de tres kilómetros de Arroyo Pareja. El *Ferrocarril Sud* se encontraba solamente un poco más distante, lo cual hacía que primariamente ambos se vieran beneficiados por las obras portuarias. Puerto Pagnard se convertiría en la salida lógica y natural de la empresa ferroviaria francesa.

El artículo 8° es importante porque determinaba los plazos de inicio y entrega de la primera sección del puerto:

*“Dentro del plazo de seis meses de la promulgación de la presente ley, el concesionario deberá firmar el contrato respectivo, y dentro de los seis meses de la fecha del contrato presentará al poder ejecutivo, para su aprobación los estudios, planos definitivos, cómputos métricos y análisis de precios unitarios, presupuestos y especificaciones para la construcción del puerto.*

*Las obras deberán empezarse dentro de los seis meses de la fecha de aprobación de los planos, presupuestos, etc.; y dentro de los treinta meses de la fecha del comienzo de las obras deberán ser terminados los mil metros de muelle y accesorios de servicio de puerto, correspondiente a la parte inicial de la primera sección”*

Es así que, a más tardar, las obras tendrían que haberse iniciado a mediados de 1910, lo cual no ocurrió, como se verá más abajo.

Los artículos 7° y 11° establecen el derecho de inspección de obras por parte del Estado y la libre entrada de los buques gubernamentales, sin pago alguno de tarifas, respectivamente.

Los artículos 13° y 14°, a su vez, hablaban de las tierras concedidas al emprendimiento, lo cual era vital para el desarrollo pleno del mismo.

*“Declárase de utilidad pública las obras autorizadas por esta ley, pudiendo el concesionario expropiar por su cuenta los terrenos particulares y edificios que sean necesarios para el puerto, su acomodo, línea y empalme, de acuerdo con los planos aprobados por el Poder Ejecutivo”* (art. 13)

*“El concesionario podrá ocupar gratuitamente con las obras todos los terrenos de playa que le sean necesarios; los de ribera podrá ocuparlos también, previa expropiación si fuesen particulares...”* (Art. 14)

Por otra parte, se autorizaba la libre introducción, sin los derechos de importación, de todos los materiales extranjeros que Pagnard considerase necesarios para la obra, aunque se excluían aquellos que, a juicio del gobierno, pudiesen ser suplantados por otros de origen nacional (art. 15).

Pagnard tuvo que depositar veinticinco mil piastras en caución si no cumplía lo acordado en el artículo 8°. Como el ingeniero consideró ese plazo muy exiguo, se le extendió un aplazamiento de un año más, por medio de la ley N° 6714 del 29 de septiembre de 1909.

Las condiciones establecidas en el contrato fueron, en su momento, objeto de comentarios por parte de la *Revista Comercial de Bahía Blanca*.

*“El proyecto comprenderá una extensión de cinco mil metros de muelles, en el que habrá depósitos, pescantes para la manipulación de mercaderías, correas transportadoras y elevadoras de granos, vías férreas, subprefectura y oficinas anexas. En una palabra, el nuevo puerto estará dotado de todos los elementos necesarios para clasificarle entre los puertos de primera categoría”.*<sup>7</sup>

Y si bien saluda a la iniciativa con beneplácito, desliza una opinión que, a la postre, cobraría el rango de profecía:

*“Ya en años anteriores, la Revista Comercial, en contra de la mayoría de la prensa local, negó la necesidad y conveniencia del establecimiento de un puerto en arroyo Pareja, dadas las esperanzas que ofrecían los puertos Ingeniero White y Galván, Hoy que esas esperanzas se hallan casi del todo realizadas, y que esos puertos tienen una capacidad de trabajo de dos millones de toneladas, volvemos por nuestra idea. A nuestro parecer, colocado al lado de inversiones formidables, el nuevo puerto será un fiel reflejo del de la Plata [sic]: es decir, que su movimiento y los beneficios que reportará á la nación no*

---

<sup>7</sup> *Revista Comercial de Bahía Blanca*, 12 de septiembre de 1908, p. 17

*serán proporcionales á lo que serían de esperar, dada la amplitud del proyecto que abarca.”*<sup>8</sup>

La realización de las obras en Arroyo Pareja estuvieron se demoraron más de lo previsto. Estas dilaciones fueron vistas con enojo e impaciencia por la opinión pública local, temerosa de que el asunto Pagnard no fuera más que un *bluff* de los tantos que había sufrido en relativamente pocos años.

Mientras retrasos burocráticos atrasaban el proyecto, Pagnard no se quedó cruzado de brazos. A partir de 1908 se vinculó con la importante *Régie Générale de Chemins de Fer et Travaux Publics*, empresa con sede en París, constructora de ferrocarriles y puertos en Europa Oriental, China e Indochina. Poco antes de la I Guerra Mundial, la *Régie* se hallaba entre las cinco empresas más importantes en su ramo<sup>9</sup>.

El 24 de agosto de 1909, Pagnard terminó por firmar un acuerdo con la *Régie* mediante el cual le cedía los derechos de concesión como única propietaria. La compañía podría hacer uso de la opción luego que el gobierno promulgase una nueva prórroga de otro año. El contrato fue firmado entre Pagnard y el Presidente-Director de la *Régie*, conde Georges Vitali, quien sucedió a su padre en 1910, a la muerte de éste. Dicho documento daba al ingeniero francés una participación en los beneficios, además de confirmarlo como ingeniero consultor, encargado de la construcción portuaria y accionista de la sociedad a conformarse.

También adquirió, en junio de 1910, diez hectáreas más a *Lartigau, Tornquist y Cía*, totalizando sesenta las que pasaron a ser afectadas por el proyecto.

El 27 julio de 1911 (días después del aviso del Estado a la empresa del *Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano* de expropiar el muelle C apenas este se encontrase operativo), el Poder Ejecutivo y el ingeniero Abel J. Pagnard firmaron el contrato para la construcción del puerto de Arroyo Pareja.<sup>10</sup>

### ***La Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca***

El éxito de Pagnard residió, más allá de sus condiciones técnicas o particulares, en saber aprovecharse de una red de relaciones comerciales y personales de la que formaba parte. En efecto, no es la idea de un emprendedor

---

<sup>8</sup> *Ib.*, p. 17

<sup>9</sup> Barjot, Dominique: “L’innovation dans les travaux publics (XIXe-XXe siècles)”, p.214 y “Les grandes entreprises européennes de travaux publics face au marché international (1880-1914)”, p. 369

<sup>10</sup> Cf. *Album de Punta Alta 1816-9 de julio-1919*, p. 23

aislado, genial y heroico la que triunfa, sino la de alguien perfectamente vinculado con invasores y dispuesto a seguir las reglas impuestas por las circunstancias. En este sentido, Pagnard actuó como tantos en su época, y supo interesar a un conjunto de grandes inversores para la concreción del negocio del puerto comercial en Arroyo Pareja<sup>11</sup>.

El 13 de septiembre de 1911, Pagnard transfirió definitivamente su concesión (haciendo uso del derecho estipulado en el artículo 19 de la ley respectiva) a la *Régie Générale* <sup>12</sup>.

En París, el 23 enero de 1912 quedó constituida la *Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca*, filial de la *Régie*, con sede social en el número 6 de la rue de la Madeleine Conforme a lo estipulado, Pagnard ejerció oficialmente, de ahí en más, su puesto de ingeniero consultor.

El Consejo de Administración de la flamante sociedad estaba conformado por algunas de las más relevantes personalidades vinculadas al negocio portuario.

Como presidente, se desempeñaba el ingeniero Adolphe Guérard, inspector de Puentes y Caminos y antiguo ingeniero jefe del puerto de Marsella. Durante finales del siglo XIX y principios del XX fue consejero de la *Sociedad Batignolles* y como tal, trabajó en Valparaíso. Tan grande fue su notoriedad que gobiernos u otras compañías le encargaron trabajos en Uruguay, Panamá y Santa Fé.

Vicepresidente era J. de Lapisse, presidente del banco *Crédit Mobilier*.

Luego, los miembros eran: Georges Hersent, presidente de la Compañía del Puerto de Rosario; Ernest Genty, inspector general de Puentes y Caminos; el barón F. de Portalis, en Buenos Aires; A. de Biedermann, ingeniero en Artes y Manufacturas y J-B. Merier, ex alumno de la *École Polytechnique*.<sup>13</sup>

La formación de este Consejo de Administración es extremadamente interesante porque ofrece pistas acerca de las alianzas comerciales, financieras y técnicas que sustentaban este proyecto.

El capital social de la nueva sociedad quedó fijado en diez millones de francos. La ingeniería financiera del proyecto estaba a cargo del banco *Crédit Mobilier*, que, como quedó ya dicho, participó como financista del consorcio del puerto de Rosario, del que participaba en su carácter de empresa constructora la casa *Hersent*, amigos y antiguos empleadores de Pagnard y

<sup>11</sup> Cfr. Regalsky, Andrés: "Exportation des capitaux et groupes investisseurs : les investissements français en Argentine, 1880-1914", p. 501

<sup>12</sup> Cf. *The Review of the River Plate*, 4 de agosto de 1911, p. 295

<sup>13</sup> Cfr. *Les Assemblées Générales. Recueil hebdomadaire annoté des documents produits aux Assemblées générales des sociétés par actions*, Paris, fascículo 1, año 8, 4 de enero de 1912, p.47

varios accionistas de la línea Rosario-Puerto Belgrano.

El *Crédit Mobilier* emitió setenta mil obligaciones al 5%, de las cuales cuarenta y cinco mil serían emitidas por suscripción pública el 14 de febrero. El precio de la emisión se estableció en cuatrocientos setenta francos, de los cuales ciento setenta se exigirían el 1° de febrero de 1913.<sup>14</sup>

Según el semanario parisino *L'Économiste Français*, se estimaba que el tráfico aseguraría en 1913, un ingreso neto de un millón ochocientos mil francos, para la primera sección, mientras que el servicio de la deuda no exigiría más que un millón doscientos treinta y cinco mil francos<sup>15</sup>, en lo que, sin duda, era un operativo de prensa destinado a atraer accionistas.

El organigrama de la organización de la empresa para los trabajos portuarios quedó constituido como sigue, al menos en los primeros tiempos:

En Buenos Aires, residían los responsables en Argentina de la compañía:

Ing. Albert Dufour, Director.

De Flers, secretario general

Ing. Abel Pagnard, ingeniero consultor

Ing. Martin, encargado de la oficina técnica

Ing. Dubar, ingeniero encargado de la organización futura de la explotación del puerto.

Además, se contaba con dos dibujantes, un secretario y un servicio de contabilidad.

En los obrajes de Arroyo Pareja, estaba dispuesto el siguiente personal:

Ing. Gay, ingeniero en jefe

Ing. Watin, ingeniero adjunto

Delarue, jefe del servicio de albañilería y vías férreas

Girard, jefe del servicio eléctrico y de talleres

Ménard, jefe del servicio de dragas y marina

Mahé, jefe de almacenes

Pizzolatto, jefe de obrajes de albañilería.

Además, se contaba con dieciséis “agentes diversos”.

## El gran puerto de Pagnard

El pliego de condiciones para la construcción del Puerto Comercial de Bahía Blanca, firmado entre el Estado y la *Régie Générale*, el 26 de diciembre de 1911, señala claramente que “*se ha establecido este proyecto de acuerdo*

<sup>14</sup> Cf. *L'Économiste Français*, 3 de febrero de 1912

<sup>15</sup> Cf. Ib.

*con los planos generales ejecutados en 1906 por el Ing. Abel J. Pagnard por orden del Ministerio de Obras Públicas “(art. 3°).<sup>16</sup>*

Ese plano preveía un gran conjunto de cinco mil metros de muelles útiles, dos diques de carena, una dársena de marea y todo un conjunto de vías férreas, galpones, usina eléctrica, grúas, depósitos, etc. Y la principal ventaja: la punta del muelle llegaba hasta el canal principal de acceso al estuario, lo que brindaba la oportunidad de una navegación fácil (que evitaba el dificultoso pilotaje entre los bancos y canales internos del estuario), a la par que hacía casi innecesario el dragado para tornar operativo al puerto.

## **La construcción del puerto hasta 1914**

Enormes cajones de hormigón sirvieron para la construcción del muelle.

Pagnard encargó la confección de estos cajones a José Pizzolato, que se desempeñó como Jefe de Obrajes del Puerto de Arroyo Pareja. En una carta enviada en 1948 a sus colaboradores, Pizzolato ofrece algunos datos de su vida, como al pasar: así sabemos que estuvo en Rosario en 1905 - vinculado sin dudas a *Hersent-*, que llegó desde Francia (¿era francés o fue un viaje laboral?) y que trabajó en el Muelle C. Además, en ese valioso documento en donde rememora su actuación profesional, brinda detalles que dan cuenta de la personalidad de Pagnard:

*“El Ing. Pagnard, fue un antiguo Director de la Empresa Hersent; tuve el pacer 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 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*

---

<sup>16</sup> *Puerto Comercial de Bahía Blanca. Proyecto definitivo de la primera sección. Pliego de condiciones*

trabajo va a ser para Vd.”<sup>17</sup>

La casa *Hennebique* de la que habla el texto era especialista en el cálculo de obras en cemento armado. La había fundado François Hennebique (1842-1921), un constructor autodidacta que fue uno de los pioneros en el uso de ese tipo de material aplicado a las grandes construcciones.<sup>18</sup>

Las condiciones laborales entre Pizzolato y Pagnard fueron arregladas de palabra, sin mediar la firma ningún contrato:

*“Acepté el ofrecimiento referido, sin una palabra escrita al respecto; ese convenio fue verbal, entre los dos, sin intermediarios; yo, sabía, que con ese señor se podía uno entregar; la palabra de ese Ing., siempre y en todas circunstancias fue cumplida”*<sup>19</sup>

Los cajones en cuestión debían ser construidos en el sector conocido como varadero, en una curva del Arroyo Pareja. Para ello se construyó en el sector una enorme grúa de hierro móvil sobre rieles y de estructura reticulada bajo la que se efectuaban los trabajos. Además había plataformas móviles que corrían sobre rieles y sobre las que se montaba el cajón.

## **Dos complicaciones para la obra: la muerte de Pagnard y la I Guerra Mundial**

Al poco tiempo de vender su concesión a la empresa encargada de los trabajos en Arroyo Pareja y de ser nombrado director general de obras, el 16 de noviembre de 1913, el ingeniero Abel Julien Pagnard murió a raíz de una breve e inesperada afección cardíaca. El deceso del esforzado ingeniero no detuvo el ímpetu de las obras ni el empuje de la Compañía. Pero sí trajo severas complicaciones en el manejo de las obras, sobre todo en lo atinente al manejo de las canteras.

Los fondos documentales de la *Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca* no son de dominio público, lo que complica sobremanera el

---

<sup>17</sup> Carta de José Pizzolato a Carlos Silva y Benedetto Molini, 4 de septiembre de 1948, p.2

<sup>18</sup> *“Hennebique es verdaderamente el inventor de la gran construcción de hormigón armado”*. Hacia 1890, *“él pasa del sector de la construcción a las aplicaciones calculadas de dos materiales que lo componen: el hormigón y el acero. Así pues, más tarde que en las grandes obras públicas, las ciencias penetran en la construcción, el ingeniero ayuda o compite con el arquitecto. Hennebique establece, el primero, la distribución inteligente del trabajo entre el hormigón comprimido y el hierro tendido.... El cemento armado puede tener una aplicación total solamente en aquellas empresas importantes que se ocupan a la vez de obras públicas y edificios”*. Châtelain, Abel: *“Une grande industrie motrice française attardée : le Bâtiment”*, p.578

<sup>19</sup> Carta de José Pizzolato a Carlos Silva y Benedetto Molini, 4 de septiembre de 1948, p.2

análisis de este período, al cual se tiene que acceder mediante fuentes indirectas o parciales. Estos fondos fueron depositados por el grupo SPIE S.A., (su actual propietaria)<sup>20</sup> en el CAMT (Centre des Archives du Monde du Travail), en Roubaix, Francia. Figuran en catálogo de ese reservorio como *Archives de la Société de Construction des Batignolles- Compagnie du Port de Bahia Blanca- Puerto Belgrano N° 89AQ1472*. Dichos documentos son de propiedad privada y no son comunicables salvo expresa autorización de SPIE S.A.<sup>21</sup>

Entonces es cuando la carta de Pizzolato se vuelve invalorable, pues es el único testimonio al que se ha podido acceder que narra algunos pormenores de lo sucedido puertal adentro de Arroyo Pareja. Dado que no se posee ningún otro documento para contrastar, los dichos de Pizzolato deben tomarse con las reservas del caso, sobre todo si se tiene en cuenta el tiempo transcurrido entre los hechos narrados y la redacción de la carta: 34 años, aproximadamente.

Al fallecer Pagnard, la situación en Arroyo Pareja experimentó un cambio. El ingeniero Albert Dufour, director de la *Régie*, fue llamado a París y su puesto en los obrajes del puerto fue ocupado por el ingeniero Arnaud.

Se debe consignar que Dufour era un ingeniero con prestigios y pergaminos. Nacido en 1858 y recibido en la *École Central de Lyon* en 1878, se dedicó de inmediato al mundo empresario. Desde 1884 a 1892, estuvo al mando de grandes obrajes de trabajos públicos en Grecia, Turquía y Siria. Empleado por la *Régie*, fue designado en el ferrocarril de Yunnan (China) en 1902.; en 1908 fue nombrado Director General de obras de esa línea, que constituyó en su época el obraje mayor del mundo, con 60.000 trabajadores. En 1910 partió para la Argentina donde ejecutó y estudió diversas obras: él es el responsable del camino pavimentado entre Buenos Aires y La Plata; realizó estudios para la ampliación del puerto de la capital argentina y el de Mar del Plata. Además, teorizó su experiencia en un libro titulado *Traité de Chemins de fer pour les Colonies et les Pays neufs*.<sup>22</sup>

La charla que Dufour mantuvo con Pizzolato por un tema particular revela el manejo empresario francés en lo atinente a finanzas:

---

20 Según la página oficial de SPIE SA (<http://www.spie.com>) en 1900 se creó la *Société Parisienne pour l'Industrie des Chemins de Fer et, Tramways*, que se convirtió en 1946 en SPIE (*Société Parisienne pour l'Industrie Electrique*). En 1968 se fusionó con la *Société des Construction des Batignolles*, bajo la denominación de *SpieBatignolles*. Su principal accionario fue el grupo *Empain*, que se convertirá en *Empain-Schneider* posteriormente. En 1997, SPIE fue vendida por *Schneider* a su propio personal, asociado a un grupo empresario británico

21 Cfr. Chalier, Gustavo: "El Puerto Comercial de Punta Alta. El capitalismo francés y la pugna por el espacio económico de la bahía Blanca (1900-1930)", p. 308

22 Cfr. la nota necrológica de Dufour en *Technica (Association des anciens élèves de l'Ecole centrale lyonnaise)* n° 90, julio 1947, pp. 27-29 y el elogio a su actuación aparecida en el *Bulletin mensuel de l'Association des anciens élèves de l'Ecole centrale lyonnaise*, n° 200, octubre 1924, pp. 65-69. Este ingeniero falleció en París el 2 de julio de 1947.

*“MUY DESGRACIADAMENTE FALLECIÓ REPENTINAMENTE EN BUENOS AIRES, A LA EDAD DE 55 AÑOS ESE GRAN INGENIERO PAGNARD [...] 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.”<sup>23</sup>*

De las palabras del constructor de los cajones, se desprenden que había una subestimación de los costos reales de las obras por parte del directorio de París y que el ingeniero Dufour distaba mucho de conocer la naturaleza de los trabajos en Arroyo. También las caras desinteligencias entre el grupo inversor instalado en Francia y el sector técnico encargado de Arroyo Pareja, y que está evidenciado por las disputas entre Dufour y Pagnard. Tal vez, este último, residente en la Argentina desde hacía más de diez años y diestro en el manejo de los obreros del país, sabía de las condiciones laborales que debía imponerles a los trabajadores y, sobre todo, la manera de tratarlos. Pese a no haber estudios específicos sobre el proletariado en Punta Alta, se sabe que éste no escapaba a las generales de la ley en la Argentina: formado mayoritariamente por inmigrantes europeos, estaba fuertemente ideologizado: principalmente poderoso en la ciudad era el gremio de trabajadores portuarios, donde convivían y se peleaban sectores socialistas y anarquistas. Este panorama, diferente del que se podía encontrar en África o en Asia, era de sobra conocido por Pagnard; de allí las profundas lamentaciones de Pizzolato por su desaparición física.

En la misiva se vuelve sobre el mal manejo empresario, personificado en los desaciertos de Dufour.

*“Tenía razón el señor Arnaud; Volvió de Paris, Dufour; respetó mi contrato; me pagó sin reducir en nada, las ventajas que yo tenía [...]*

---

<sup>23</sup> Pizzolato, p.2. Las mayúsculas en el original

*Tenía fama el Sr. Dufour, de ser un hombre de un carácter muy fuerte; en el trato conmigo, demostró ser un hombre bien educado; nunca pronunció una palabra fuera de lugar, ni ha demostrado obstinación para mantener sus puntos de vista, si, se le demostraba, que en esta zona, convenía aplicar otras soluciones, que las previstas por él mismo; era inteligente; estaban en juego los grandes intereses de la Régie, y, por consiguiente, estaba en juego su mismo cargo de DIRECTEUR DES TRAVAUX. Teniendo en cuenta la fama que tenía Dufour, nadie, absolutamente nadie tenía el coraje, de decirle a este hombre que no conocía la región de Bahía Blanca con sus fuertes vientos, etc. que se debía buscar algo adecuado a la zona, y, nó a ciertos trabajos previstos y proyectados en Paris.”<sup>24</sup>*

Y a continuación narraba el siguiente incidente que, más allá de su carácter anecdótico, revela el clima laboral imperante y confirma lo dicho sobre el profundo desconocimiento de la región puntaltense.

*“A mí, me hizo caso Dufour, sin la menor tentativa de querer construir todas esas casitas de cemento armado, como está construida la casita destinada entonces a Oficinas; le dije, que sería bueno en otras partes, pero nó en Arroyo.; me preguntó el porqué; le dí todas las explicaciones técnicas del caso, en sus detalles completos referentes al cemento armado; me escuchó con mucho interés y sin dar signos de impaciencia; me formuló unas pocas preguntas para aclarar algunas dudas que él tenía sobre la resistencia del os muros perimetrales de medio ladrillos de espesor; aclaré y disipé esas dudas, y, me dijo con entusiasmo: Está muy bien; haga como Vd. acaba de explicarme, y, dejemos el cemento armado para... otros lugares.*

*Estaban presentes durante esa conversación, en el trabajo mismo de esas oficinas, los señores Gay, Girard, Maillard y Ménard; ninguno pronunció una palabra, todos se quedaron asombrados, me dijeron después del coraje que tuve de hablar como lo hice a Dufour; todos esperaban “una tormenta de parte de ese hombre”; no hubo nada de eso, todo anduvo bien.”<sup>25</sup>*

Pero más serio parecía ser el asunto financiero. Según explicaba Pizzolato, el asunto de los cajones terminó por ser un mal negocio que no conformó a nadie.

*“Para la Régie, la construcción de esa obras, los cajones, era muy mal negocio. Dufour trató de remediar a eso; trajo unos hombres de Europa,*

---

<sup>24</sup> Pizzolato, pp. 2 y 3. Las mayúsculas en el original

<sup>25</sup> Pizzolato, p. 3. El subrayado en el original

*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 N° 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”<sup>26</sup>*

Vale decir: Dufour estaba desesperado por bajar los costos de la construcción, aún tercerizando la construcción de los cajones. Desgraciadamente ese episodio 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 les estoy relatando; deseaba, yo que esos trabajos siguieran bien, y, que os 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”<sup>27</sup>*

Por lo tanto, Pizzolato no hizo el relato de lo sucedido posteriormente, aunque seguramente sería muy poco lo que hubiera podido mencionar: el 28 de junio, un mes después de abandonar Arroyo Pareja, se produjo en Sarajevo el asesinato del Archiduque Francisco Fernando y se pone en marcha el mecanismo que llevaría al mundo a la Gran Guerra de 1914 a noviembre de 1918.

Más de cuatro años de lucha encarnizada que involucró en el campo de batalla a las principales potencias del planeta, comprometiendo seriamente el flujo de mercaderías y dinero a ambos lados del Atlántico. En esta coyuntura, claro está, las inversiones extranjeras se retrajeron, afectando sobremanera a países como la Argentina que habían basado su desarrollo en este tipo de inversiones y en el comercio exterior. Los capitales franceses no fueron la

---

<sup>26</sup> Pizzolato, p. 3. El subrayado en el original

<sup>27</sup> Pizzolato, p. 3.

excepción y cesó su brillante ciclo de expansión<sup>28</sup>

Ante tal coyuntura internacional, las obras en Arroyo Pareja quedaron suspendidas en agosto de 1914 hasta marzo de 1917, en parte debido a los grandes problemas de financiamiento sufrió la *Compañía del Puerto Comercial*.

## **La construcción después de la Guerra**

Sin embargo, no todo terminó con la guerra.

*Nueva Época*, en su número del 17 de septiembre de 1916, informó acerca de un proyecto de ley por el que se acordaría una prórroga al plazo de obra fijado por la concesión.<sup>29</sup>

El 27 de septiembre de 1916, varios comerciantes de Punta Alta enviaron un telegrama al diputado nacional por la UCR Horacio Oyhanarte solicitándole el urgente tratamiento en la Cámara del asunto portuario. La nota tuvo poco eco, dado que Diputados no resolvió el tema.

Ante tal situación y por la acción de un grupo de vecinos se celebró una asamblea de vecinos y comerciantes el 7 de diciembre. El objetivo del cónclave era formar una comisión para, elevar un petitorio al presidente Hipólito Yrigoyen, aprovechando la visita del Ministro de Marina a la Base Naval. La reunión se realizó en el cine y bar *La Marina*, el salón más grande de la ciudad en la época.

Unas setenta personas abarrotaron el lugar. Quedó definida la conformación de una comisión destinada a redactar y hacer firmar la nota para el presidente. La misiva fue firmada por cuatrocientas personas, y sus párrafos más salientes eran:

*“Los que suscriben, comerciantes, industriales y vecinos de esta localidad, respetuosamente, se dirigen a V.E. para ponerle en conocimiento, y por su intermedio, al P. Ejecutivo de la Nación que:*

*Reunidos en asamblea han acordado dirigirse al P. Ejecutivo de la Nación, solicitando de éste, incluya entre los asuntos a tratarse en las próximas sesiones extraordinarias, a que ha sido convocada la H. Cámara de Diputados, el pedido que conceda autorización para proseguir las obras de construcción del puerto de Arroyo Pareja, asunto que ya ha tenido sanción favorable por parte del H. Senado de la Nación.*

---

<sup>28</sup> Barjot, Dominique: “La grande entreprise française de Travaux Publics (1883-1974)” p.49

<sup>29</sup> Cf. *Nueva Época*, 17 de septiembre de 1916, p. 1, col. 2 y 3

*El comercio, la industria y demás factores progresistas de esta localidad, se hallan grandemente afectados por la paralización de estas obras, por cuya circunstancia, y usando del derecho de petición que acuerda la constitución Nacional, no trepidamos en dirigirnos a V.E. rogándole se interese por el pedido expuesto [...] con lo que quedaría satisfecho el anhelo de toda una población laboriosa, ansiosa de impulsar su progreso.*

*Como la prosecución (sic) de las obras en cuestión, no implicaría erogación alguna por parte del fisco, y teniendo en cuenta, que se daría inmediata ocupación a un millar de obreros, pues los materiales necesarios para el trabajo ya están listos, creemos que nuestro petitorio será resuelto favorablemente.*

*Permítanos V.E., que le expresemos también, la conveniencia de que se apresure el despacho del proyecto de extensión [sic] del ramal de Punta Alta a Bahía Blanca, del F.C. Rosario a Puerto Belgrano, en cuya obra se podría dar ocupación a otra cantidad numerosa de obreros.*

*Brindamos, pues, al Exmo. Señor Presidente de la Nación, y a los dignos secretarios de Estado que le acompañan tan acertadamente, una doble oportunidad para que puedan llevar a la práctica los propósitos ya enunciados, tendientes a lograr la disminución del crecido porcentaje de trabajadores desocupados existente en el país.”[...] <sup>30</sup>*

A partir de ese mitín del 7 de diciembre de 1916 se conformó poco después la *Liga Comercial y de Defensa Local*, primera entidad que nucleaba a los comerciantes puntaltenses. Las noticias que llegaban de Buenos Aires respecto a la pronta reanudación de los trabajos en Arroyo Pareja no acabaron las aspiraciones de la flamante institución mercantil. Ante la crisis derivada de la guerra europea que proseguía, envió en julio de 1917 otro telegrama al presidente Yrigoyen.

*“Liga Comercial de Defensa Local tiene el alto honor de dirigirse a Su Excelencia y le solicita se interese ante Cámara de Diputados para que ésta preste sanción al proyecto que autoriza a la empresa de Arroyo Pareja la prosecución (sic) de las obras para finalizar trescientos metros de murallón.*

*Si no se presta sanción la empresa paralizará los trabajos perjudicando al comercio local y a los trescientos obreros ocupados en las obras”<sup>31</sup>.*

<sup>30</sup> Nueva Época, 9 de diciembre de 1916, p.1

<sup>31</sup> Nueva Época, 28 de julio de 1917, p.1

## La continuación de las obras

La tan anhelada norma legal finalmente fue sancionada el 23 de agosto de 1917 con el número 10242. En el artículo 1º se expresaba claramente:

*“Decláranse suspendidos los términos establecidos por los artículos 1 y 8 de la ley número 5574, de fecha 21 de septiembre de 1908, desde el día 11 de agosto de 1914 hasta que, a juicio del poder ejecutivo, se halla normalizado la situación financiera, alterada por la guerra europea; a cuyo efecto el poder ejecutivo hará en oportunidad la declaración correspondiente. Concédese además una prórroga de cinco años de los expresados términos a contar de la fecha de esta declaración”*<sup>32</sup>

Es decir, 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:

*“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”*<sup>33</sup>

Ante estas exigencias, la compañía francesa, estaría en condiciones de reanudar de inmediato las obras del puerto informaba *Nueva Época* días

<sup>32</sup> República Argentina. H. Senado de la Nación: *Leyes Nacionales. Años 1915, 1916 y 1917*, Buenos Aires, 1924, p.362

<sup>33</sup> República Argentina. H. Senado de la Nación: *Leyes Nacionales. Años 1915, 1916 y 1917*, p.362

después. Ya para esos días estaban ya resueltas las dificultades financieras provocadas por la guerra. Además, no se deseaba perder lo gastado en años anteriores, puesto que 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 <sup>34</sup>.

Sin embargo, el asunto se dilató en el tiempo y, a pesar de un petitorio de la comisión de comerciantes de Punta Alta, la cámara de Diputados concluyó el período de sesiones ordinarias sin resolver el tema <sup>35</sup>.

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, recomenzó los trabajos, aunque sin la magnitud de los días previos a la guerra: 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 <sup>36</sup>.

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 1919 <sup>37</sup>.

Tantas demoras hicieron 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 veinte metros de los trescientos convenidos, se habían visto afectados por el accidente de los cajones <sup>38</sup>.

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.

## El control del ferrocarril sobre el Puerto Comercial

En septiembre de 1920, Georges Hersent, en la época presidente del directorio parisino de la *Compagnie de Chemin de Fer Rosario à Puerto-*

<sup>34</sup> Cf. *Nueva Época*, 24 de septiembre de 1916, p. 1, col. 2 y 3

<sup>35</sup> Cf. *Nueva Época*, 8 de diciembre de 1916, p. 1, col. 1 y 2

<sup>36</sup> Cf. *Nueva Época*, 30 de junio de 1917, p. 3, col. 2 y 3

<sup>37</sup> Cf. *Nueva Época*, 21 de agosto de 1918, p. 1, col. 4, donde se minimiza las noticias que hablaban de hundimiento de varios cajones, y se dice que hubo sólo un desplazamiento.; *Nueva Época*, 8 de febrero de 1919, p. 1, col. 4

<sup>38</sup> Cf. *Nueva Época*, 12 de noviembre de 1919, p. 3, col. 3, y p. 4, col. 1, donde se ofrece una reseña de los trabajos efectuados en Arroyo Pareja hasta ese entonces.

*Belgrano* y presidente también de la compañía constructora del Puerto Comercial, visitó las obras de Arroyo Pareja y del ramal a Bahía Blanca que se estaba construyendo<sup>39</sup>.

La intención de semejante visita era bastante obvia: la posibilidad que la empresa ferroviaria tome para sí el gerenciamiento de la compañía portuaria, a la que la unía, de hecho, mucho más que una vía, como podemos colegir.

*“La Sociedad Francesa del Puerto Comercial de Bahía Blanca, de la cual hemos hablado en informes anteriores, ha librado al servicio público, en el corriente ejercicio, el nuevo puerto de Puerto Belgrano [sic], que está situado a la entrada de la bahía de Bahía Blanca [sic], al lado de nuestro antiguo muelle de Puerto Militar.*

*Este puerto, que se encuentra, por así decir sobre nuestra línea, puesto que se conecta por un empalme de aproximadamente 1.500 metros en proximidad de nuestra estación de Almirante Solier, nos ofrece entonces desde ahora una nueva facilidad para la explotación de cereales de nuestra zona del Sur. Le hemos señalado que en virtud de un acuerdo con la sociedad del Puerto comercial, es nuestra Compañía que asegura el gerenciamiento de ese puerto de Puerto Belgrano [sic] por cuenta exclusiva de dicha sociedad, lo cual presenta para nosotros la ventaja de realizar una coordinación perfecta entre el servicio del puerto y el del ferrocarril, no gravando a nuestra Compañía de ninguna carga financiera”.*<sup>40</sup>

La estrategia del capital francés era la de unir fuerzas en un verdadero complejo ferroportuario, similar al que los británicos ostentaban en torno a Ingeniero White y las vías del Ferrocarril del Sur.

Se estaba en plena conciencia de la urgencia de dotar al puerto de una inyección de capitales que la falta de operatividad del puerto (a raíz de la retracción de la I Guerra Mundial, de los inconvenientes de construcción, etc.) privó a la *Compañía del Puerto Comercial*.

Por otra parte, para ser económicamente viable, el puerto requería de óptimos accesos terrestres que lo vincularan con la zona, no sólo con Punta Alta, sino con el centro económico de la región, Bahía Blanca.

Finalmente, el 15 de mayo de 1921, el personal (tanto técnico como administrativo) que trabajaba en Arroyo Pareja fue dejado cesante, a la espera de la toma de posesión de las instalaciones por parte del *Ferrocarril*

---

<sup>39</sup> Cf. *Nueva Época*, 22 de septiembre de 1920, p. 1, col. 3

<sup>40</sup> *Compagnie du Chemin de Fer Rosario à Puerto-Belgrano. Rapport du Conseil d'Administration. Assemblée Générale Ordinaire du 1922*, p. 5

*Rosario-Puerto Belgrano*, quien lo hace en junio de ese año, en carácter de arrendataria. A partir de ese momento, el Administrador General de la empresa ferroviaria, François Sisqué, se hizo cargo de la dirección General de la Compañía portuaria.

Evidentemente, pese a las ventajas de localización, el puerto no redundaba en grandes beneficios para la empresa. El impresionante conjunto de obras imaginado por Pagnard estaba aún lejos de poder realizarse y lo que en su momento prometía ser el puerto más importante de América del Sur continuaba siendo nada más que un anhelo.

Así como se encontraba, con sus trescientos metros de muelle, la gran ventaja comparativa sobre White (la de dar directamente al canal de acceso, lo que hacía prácticamente innecesario el dragado) se esfumaba. Era perentorio, entonces, la prosecución de las obras.

Para ello se volvía imperioso un flujo importante de capitales, de riesgo, que se invertirían a cuenta de una ganancia futura. Empero, lo que no pudo realizar la Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca a raíz de problemas técnicos (deslizamientos de los cajones) y financieros (derivados de la I Guerra Mundial), tampoco pudo hacerlo el FC Rosario- Puerto Belgrano.

La empresa ferroviaria tenía sus propios problemas. Estos estaban en relación directa con el déficit crónico de explotación de la compañía. Destinada por su traza a cortar longitudinalmente la llanura pampeana, quitándole el flujo de mercaderías a las firmas rivales y desviándolas a sus propias terminales portuarias, nunca pudo del todo concretar su sino. El volumen de carga fue menor al esperado, en virtud de las tarifas de competencia establecidas por los ferrocarriles británicos. Y su salida al mar por el sur nunca se concretó del todo.

Una medida natural hubiera sido venderlo y con el dinero obtenido, resarcirse del déficit. Tuvo su oportunidad cuando, hacia mediados de la década de 1920, el diputado nacional bahiense Mario Guido (UCR) impulsó la creación de un muelle nacional en la bahía Blanca, con el propósito que sea el Estado y no compañías privadas las que controlen esa área sensible del comercio exterior. El Rosario-Puerto Belgrano ofreció entonces al gobierno el puerto, previo pago de una suma en concepto de indemnización, para utilizar las construcciones existentes como base para las instalaciones portuarias estatales. Todas estas gestiones fueron entusiastamente apoyadas por el vecindario de Punta Alta. Pero el Estado rechazó la oferta de los franceses y, finalmente, el Muelle Nacional fue construido contiguo al muelle de Ingeniero White.

Según estadísticas oficiales <sup>41</sup>que comenzaron, en el caso de Arroyo Pareja en 1927, el movimiento de exportación de cereales y lino en el área portuaria de la ría y en este muelle fue el siguiente, en números redondos:

AÑO	ING. WHITE	GALVÁN	A. PAREJA	TOTAL
1927	1.250.000	1.200.000.	50.000	2.500.000
1929	950.000.	1.100.000	100.000	2.200.000
1930	400.000	600.000	30.000	1.030.000
1932	1.100.000	650.000	100.000	1.900.000

(Adaptado de: Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Navegación y Puertos: *Monografía y estadística de movimiento del Puerto de Bahía Blanca. 1920-1932*)

Es decir que en el quinquenio se observa una evolución relativa positiva en el concierto del área portuaria de la bahía. En efecto, en 1927 las 50.000 toneladas de granos exportadas representaban un exiguo 2%. En 1930, no obstante la brusca caída general del movimiento portuario a raíz de la crisis, Arroyo Pareja aumenta al 2,91 % su participación en el comercio de granos de la zona. Las 100.000 toneladas de 1932 representaban aproximadamente el 5,5 % del total de exportaciones de los puertos de la ría de la bahía Blanca.

Con todo, el tonelaje exportado por Arroyo Pareja en términos absolutos es bajo. Lo exiguo de estos números se explican por varios factores concomitantes: primero, como ya se ha dicho, el puerto se hallaba incompleto, lo que atentaba contra su operatividad. Faltaban realizarse esos seiscientos metros que acercaran el murallón de atraque al canal principal de acceso y las obras hidráulicas necesarias para asegurar que el muelle no embacase. De este modo, se aseguraría su uso por buques de gran calado en toda época. Pero esto estaba lejos de ocurrir y esos trescientos metros de muelles, amén de su poca capacidad para el atraque, desaprovechaban la ventaja especial de la proximidad al canal. Por otro lado, la línea que servía al puerto era la del Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano que, según se ha visto, distaba mucho de ser un ferrocarril altamente competitivo. La vía, sin ramales, sólo podía

41 Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Navegación y Puertos: *Monografía y estadística de movimiento del Puerto de Bahía Blanca. 1920-1932*,s/p.

aportar muy poca cantidad de cereales al puerto, el que por otra parte, era lo que éste permitía absorber. Se daba, pues, una suerte de círculo vicioso, pues Arroyo Pareja no era atractivo para que fuera la terminal de otras líneas a raíz de su exiguo tamaño. Y precisamente su desarrollo como puerto estaba condicionado fuertemente por la ausencia de un entramado ferroviario que lo conectase con áreas productivas del país.

Pero, y esto se debe destacar, estas obras de ampliación sólo eran posibles si el movimiento portuario llegaba al medio millón de toneladas, de acuerdo al artículo 3º de la ley de concesión, que estaba aún vigente<sup>42</sup>.

## **Conclusiones**

Siempre se ha dicho en Punta Alta que la Guerra del 14 dio el golpe de gracia al proyecto Pagnard.

En realidad, una serie de factores concomitantes coadyuvaron a que el emprendimiento portuario no tuviese la dimensión soñada por sus proyectistas.

A la circunstancia cierta y fatal de la conflagración europea, se suma algunas decisiones empresariales por lo menos discutibles y las desinteligencias ya apuntadas en el corazón mismo de la compañía gala.

El capital francés no se movió con la suficiente celeridad en los años previos a 1914. Entre la aprobación por parte del Congreso de la Nación del proyecto y el inicio efectivo de las obras, pasaron cerca de cuatro años. El *Rosario -Puerto Belgrano* (que podía acercarle los productos procedentes de la cuenca agrícola ganadera) tampoco pudo aprovechar el puerto de Arroyo Pareja y se vio obligada a utilizar los muelles británicos del *Ferrocarril del Sur*. En el ínterin, el puerto de Ingeniero White había mejorado sus instalaciones y era ya capaz de absorber toda la producción de su importante *hinterland*.

Por otro lado, el capital francés en la zona no estaba en condiciones de competir con el británico y su inmenso poder de lobby. Su volumen fue mucho menor que el inglés. Por otra parte, el desembarco de los franceses en la región se produjo con notable retraso, encontrando ya a los ingleses sólidamente instalados en la región, con un modelo económico poderoso y funcionando y con su red de intereses políticos y sociales armada y que demostró ser poderosa.

---

<sup>42</sup> Recuérdese que la Ley N° 10242 de 1917 solamente suspendía los artículos 1º y 8º de la ley de concesión N° 5574.

## Bibliografía

### Diarios y revistas:

*Álbum de Punta Alta. 1816-9 de julio-1919*, Punta Alta, Talleres Gráficos Nueva Época, 1919

*Bulletin mensuel de l'Association des anciens élèves de l'Ecole centrale lyonnaise*, n° 200, octubre 1924

*L'Économiste Français*, Paris, 1906 a 1914

*Les Assemblées Générales. Recueil hebdomadaire annoté des documents produits aux Assemblées générales des sociétés par actions*, Paris, fascículo 1, año 8, 4 de enero de 1912

*Nueva Época*, Punta Alta, 1916 a 1926

*Technica (Association des anciens élèves de l'Ecole centrale lyonnaise)* n° 90, julio 1947

*The Review of the River Plate*, Buenos Aires, 1901 a 1911

### Documentación edita e inédita:

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE ROSARIO A PUERTO-BELGRANO: *Rapports du Conseil d'Administration. Assemblées Générales 1908-1923*, Paris, Imprimerie et Librairie Centrales des Chemins de Fer, 1908-1923

*PUERTO COMERCIAL DE BAHÍA BLANCA. Proyecto definitivo de la primera sección. Pliego de condiciones (mecanografiado)*

PIZZOLATO, José: Carta de José Pizzolato a Carlos Silva y Benedetto Molini, 4 de septiembre de 1948 (Archivo Histórico Municipal, Carpeta Puerto de Arroyo Pareja, Doc. N° 470)

REPÚBLICA ARGENTINA. H. SENADO DE LA NACIÓN: *Leyes Nacionales. Años 1915, 1916 y 1917*, Buenos Aires, 1924

REPÚBLICA ARGENTINA. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. DIRECCIÓN GENERAL DE NAVAGACIÓN Y PUERTOS: *Monografía y estadística de movimiento del Puerto de Bahía Blanca. 1920-1932 (mecanografiada)*

REPÚBLICA ARGENTINA. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS: *Memoria del Ministerio de Obras Públicas*, 1905 a 1906

REPÚBLICA ARGENTINA: *Registro Nacional de la República Argentina*, 1905-1920.

**Artículos de revistas especializadas:**

BARJOT, Dominique: “Les grandes entreprises européennes de travaux publics face au marché international (1880-1914)”, en *Histoire, économie et société*, Volúmen 14, N° 2, París, 1995, p. 361 – 383

BARJOT, Dominique: “L’innovation dans les travaux publics (XIXe-XXe siècles). Une réponse des firmes au défi de la demande publique?”, en *Histoire, économie et société*, Volúmen 6, N° 2, París, 1987, pp. 209-231

CHALIER, Gustavo: “El Puerto Comercial de Punta Alta. El capitalismo francés y la pugna por el espacio económico de la bahía Blanca (1900-1930)”, en *Cuadernos del Sur*, N° 34 Historia, Bahía Blanca, Departamento de Humanidades/Universidad Nacional del Sur, 2005, pp.299-317

CHALIER, Gustavo: “El ingeniero Abel Julien Pagnard, técnico y empresario. Su experiencia en Punta Alta (Argentina)/Abel Julien Pagnard, technician and entrepreneur. His experience in Punta Alta (Argentina)”, en *Revista de Obras Públicas*, Madrid, Año 157, N° 3513, septiembre de 2010, pp. 43-56

CHÂTELAIN, Abel: “Une grande industrie motrice française attardée: le Bâtiment”, en *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, volúmen 13, N° 3, París, 1958, pp. 573-585

REGALSKY, Andrés: “Exportation des capitaux et groupes investisseurs : les investissements françaises en Argentine, 1880-1914”, *Histoire, économie et société*, Volúmen 20, N° 4, París, 2001, p. 499 – 524

**“Vamos a estudiar. Una aproximación histórica a las primeras escuelas del Puerto (1920-1940)”.**

**Analia Duffó**  
**Universidad Nacional de Mar del Plata**

**Introducción**

*“Mar del Plata, Ciudad Feliz”*... rezaba el slogan que ofrecía la imagen de una ciudad que propicia la ocasión para disfrutar de unas vacaciones alejadas de las preocupaciones y del stress cotidiano...

Sin embargo, quienes estén interesados en la historia de nuestra ciudad y se dispongan a indagar en sus orígenes, pronto se darán cuenta de que se trata de una trayectoria atravesada por diferentes instancias, marcadas por los intereses económicos de quienes administraron estas tierras y sus recursos, y que dista bastante de ofrecer la imagen de “felicidad” turística, propia de nuestra época.

El “Puerto de la Laguna de los Padres”, como se conocía a nuestra ciudad, en alusión a los sacerdotes que instalaron una reducción indígena en la zona hacia mediados del siglo XVIII, comenzó siendo un saladero y asimismo, fue pensada como un puerto de salida para la producción de las chacras y estancias del entorno. Hacia fines del siglo XIX empieza a perfilarse como la “Biarritz” del Plata, lugar exclusivo donde comenzaron a pasar sus vacaciones las familias más selectas de la alta sociedad porteña, sobre todo con la llegada del Ferrocarril del Sud, en 1886.

Paralelamente a este viraje de la ciudad hacia la actividad turística, comenzaron a llegar a nuestras costas numerosos inmigrantes italianos, como parte constitutiva de un proceso inmigratorio que se daba a escala nacional, y que comenzaron a instalarse en las actuales playas céntricas para dedicarse

a lo que ellos sabían hacer en sus lugares de origen: la pesca. Operaban en el muelle conocido como muelle Luro, ubicado en la actual playa Bristol. Éste se comunicaba con la Barranca Luro. Se trataba de dos grandes galpones de ladrillo con entrepiso de madera que ocupaba toda la manzana rodeada hoy por las calles Luro, Alberdi, Corrientes y Entre Ríos. Con zorras tiradas por caballos, transportaban las mercaderías hasta y desde los lanchones amarrados a la vera del muelle.<sup>1</sup>

Muchos de estos primeros pescadores provenían del barrio porteño de La Boca y ejercían aquí su oficio sólo por el verano. Provistos de canastos, ofrecían el producto de la pesca a los turistas. Durante el invierno, volvían a su lugar de origen.

Las limitaciones del consumo de este producto (sólo en el verano, al menos hasta que comenzó a transportarse por tren para su venta en Buenos Aires) hacían que esta tarea no fuera muy redituable y, por lo tanto, muchos de estos hombres cambiaron su oficio por otros relacionados con el turismo, que ya comenzaba a afianzarse en estas playas.

La falta de instalaciones adecuadas hacía que esta actividad se practicara en condiciones muy rudimentarias, con barcas que se ingresaban al mar y se arrastraban hasta la playa tiradas por caballos, tal como lo testimonian las pocas fotografías que quedaron de aquella época. Aquellos que no poseían lancha, se ataban un extremo de la red a la cintura, nadaban hasta pasar la rompiente y regresaban, describiendo un semicírculo.<sup>2</sup>

Algunos de ellos se desempeñaban como “bañeros”, acompañando a los turistas en sus incursiones en el mar.

Pronto este trájín tan atípico llamó la atención de los primeros turistas, que con curiosidad se acercaban a las playas para observarlos. Asimismo, el primer mercado para el producto de su trabajo fueron las mesas de los exclusivos hoteles donde ellos se alojaban; allí se servían platos preparados con pescado fresco. Luego, se comenzó a transportar en tren el producto de la pesca para abastecer la demanda porteña.

Los pescadores vivían en casillas de madera instaladas en la misma playa, que, en su conjunto, ofrecían un espectáculo de precariedad que no se condecía con la imagen de ciudad turística de élite que pretendía ofrecer Mar del Plata. Por lo tanto, este contraste no tardó en suscitar las protestas de las autoridades locales, que solicitaron se desplazara esta población pesquera a

---

1 Cova, Roberto O.: “La estancia, el saladero, el pueblo”; en: Suplemento especial de Revista Planteo, de Mar del Plata hacia el país, n°1; Editado en adhesión al centenario; noviembre de 1973.

2 Barili, Roberto; Mar del Plata, ciudad de América para la Humanidad; Edición especial de la Dirección Nacional de Turismo; Bs. As., 1964.

otro espacio, ya que su presencia en la zona céntrica “afeaba” el lugar.<sup>3</sup>

Es así como estos trabajadores fueron trasladados sucesivamente al barrio “Colinas del Sur” (sitio donde se construyó la actual iglesia Stella Maris); “La Pescadilla” (Av. Colón a la altura de la Terminal) y “Tierra del Fuego” (Güemes y Rawson), y finalmente al actual barrio del puerto. Las obras de construcción del mismo fueron pautadas en octubre de 1911 con una empresa francesa que venía de construir el puerto de Montevideo. Se trataba de la Société Nationale de Travaux Publiques, con sede en París, integrada por los ingenieros Allard, Dolfus, Sillard y Wirit (a partir de cuyas iniciales surgiría más tarde el club Aldosivi, emblema de la comunidad portuaria).<sup>4</sup>

Es de esta manera como comienza a gestarse la “otra” Mar del Plata, la del “Pueblo de Pescadores”, del otro lado de la Avenida Cincuentenario (hoy Juan B. Justo). Una comunidad que se gestó y creció “de espaldas” a la aristocrática ciudad turística del centro.<sup>5</sup>

Decían al respecto algunos habitantes de la zona:

“Mar del Plata nació como puerto no como ciudad turística. En 1880 se convirtió en villa turística y ya estaban los pescadores en la Bristol. En 1902 empieza un juicio para desalojar a los pescadores que duró hasta 1908. En 1908 ya le habían sacado las casillas de la playa y los mandaron al barrio “Tierra del Fuego” pegado a la terminal de trenes. Los pescadores no querían salir del centro ni tampoco querían venir a este puerto porque era lejos y decían que era un mal puerto, el puerto verdadero era aquel. Pero en 1922/1923 se trasladaron todos para acá. Ellos salieron de Mar del Plata y se vinieron al pueblo de Peralta Ramos, inclusive ellos venían enojados con la gente de Mar del Plata porque habían sido maltratados, de alguna manera. Esto fue porque entre el centro y el puerto hay una distancia insalvable, no es la distancia ni la Avenida Juan B. Justo, es como un hecho cultural, es decir ellos se separaron se vieron despreciados por la gente del centro.”<sup>6</sup>

“La colonia pesquera tenía muy poco contacto con el resto de la población. Cuando se trasladaron al barrio del puerto, desplazados por el turismo que iba ocupando otros espacios de la ciudad, constituyeron un núcleo aislado que mantuvo sus propias costumbres e incluso sus dialectos natales. Todo esto hizo que el puerto se desarrollara como una comunidad cerrada, especie de “ghetto” dentro de la ciudad que explotaba su pintoresquismo como un recurso turístico. Pero aún dentro del barrio portuario, los pescadores se agrupaban por sectores según sus pueblos de origen y muchas veces había serias rivalidades entre ellos que

---

3 Entrevista al Sr. Héctor Becerini, Director del Museo del Hombre del Puerto Cleto Ciochini; mayo 2009.  
4 Favero, Betina; Portela, Gerardo. Más allá de la Avenida Centenario: el barrio del Puerto (1920-1960). Universidad Nacional de Mar del Plata; Ediciones Suárez; 1988.

5 Video “Yo también soy porteño” en: El puerto, su gente, sus conflictos; trabajo audiovisual de difusión en formato digital del Grupo Gesmar; UndMDP.

6 Entrevista realizada a Avelino Bertelo, 9/04/99; Archivo Oral del Museo del Hombre del Puerto “Cleto Ciochini”, en adelante, Archivo Oral.

ocasionaban no pocos conflictos que fueron atemperándose con el advenimiento de las nuevas generaciones.”<sup>7</sup>

El surgimiento de este asentamiento poblacional, en torno a las obras de construcción del Puerto y todas las actividades con ellas relacionadas, generó una serie de necesidades que evidentemente era necesario atender, entre ellas, la de crear escuelas que brindaran contención e instrucción a los niños de las numerosas familias que, en condiciones más que precarias, habitaban esta barriada.

El presente trabajo pretende realizar una aproximación (desde la fotografía) a la historia de las tres escuelas más antiguas de la zona, una pública (Escuela N°12 Florisbelo Acosta) y dos religiosas y privadas (Escuela La Sagrada Familia y Escuela Profesional de Niñas, hoy Inmaculada Concepción). El recorte temporal se sitúa entre 1912 y 1940, período en el que ellas tuvieron origen.

Se comenzará por esbozar una reseña histórica de estas instituciones. Para ello, se partirá de una referencia al contexto educacional desde el estado nacional y a nivel local. Puesto que nos referiremos a dos escuelas confesionales católicas, será ineludible referirnos a la relación existente entonces entre Iglesia y Estado. Finalmente, enmarcaremos el origen de esos establecimientos en el contexto político local.

## **El contrexto de origen: Las políticas educativas de la época**

*“Para cada uno, en la modesta esfera de su acción, educar es, más que formar hombres, formar una patria, y aún podría decirse: más que formar una patria, propender al progreso del mundo civilizado.”*

*(Carlos Octavio Bunge)<sup>8</sup>*

## **LAS POLÍTICAS A NIVEL NACIONAL**

Cuando nos referimos a política educativa, estamos hablando de la intervención del Estado o los agentes autorizados por él en la orientación de la educación y cultura de un pueblo. Ella responde a los valores e ideales que la nación se proponga en ese momento histórico. En su elaboración, deben tenerse en cuenta los elementos étnicos, culturales, doctrinarios y prácticos de

---

7 Entrevista a José Moscuza, 1991; Archivo Oral.

8 Citado por Solari, Manuel Horacio. Historia de la Educación argentina; Buenos Aires; Editorial Paidós; 1981. P.192.

la sociedad.<sup>9</sup>

Según Perazzo, los factores que inciden en las políticas educativas pueden ser permanentes o transitorios. Los primeros perduran en el tiempo. Se identifican con la formación histórico- social y las características de un pueblo. Los segundos, ejercen una influencia temporaria y provisional. En ellos, subyace una determinada orientación política, la acción de un gobernante, una guerra, una crisis, etc. Desde el punto de vista político, la educación se ve influenciada por los intereses y aspiraciones del partido político gobernante, que depende de y responde a una determinada doctrina.

En Argentina, el factor racial será de carácter permanente. Ante el alud inmigratorio de fines del siglo XIX y comienzos del XX, la escuela cumplirá un papel fundamental como agente de integración. Nuestra cultura mostraba enormes diferencias, tanto entre las diferentes regiones del país, como entre los diversos estratos sociales. Entonces, otros factores preponderantes serán el geográfico y el económico.

En su obra, la autora establece una periodización de la educación argentina.<sup>10</sup>

Parte de una división en dos grandes períodos: la etapa colonial y la independiente. La primera, bajo la dominación española. La segunda, subdividida en varios períodos:

- a) Período revolucionario (1810-1820)
- b) Período de la Generación del '37 (1820-1952)
- c) Período de la Organización Nacional (1852-1880)
- d) Período de la influencia positivista (1880-1920)
- e) Período de la reacción antipositivista (1920-1943)

Nos detendremos en la caracterización de las dos últimas, que son las que competen al momento histórico abordado en nuestro trabajo.

Perazzo considera a la etapa del auge del positivismo como una de las más brillantes de la educación argentina.

El normalismo, impregnado por la filosofía positivista e impulsado por los ideales liberales y civilizadores de Sarmiento, fijó la orientación pedagógica de la escuela argentina. En este contexto, se sanciona la Ley 1420, de educación primaria gratuita, laica y obligatoria.

Esta ley establece la obligatoriedad de la educación para los padres, tutores o encargados de los niños en edad escolar. Asimismo, establece la

---

<sup>9</sup> Jara de Perazzo, Susana. Op. Cit.. PP 12 a 15.

<sup>10</sup> Jara de Perazzo, Susana. Op. Cit. PP 30 a 39.

neutralidad en materia religiosa, siendo esta una solución intermedia entre dos tendencias que se enfrentaron al discutirse la ley: desterrar de la escuela toda enseñanza confesional o incorporar a la educación la enseñanza de la religión católica. El estado asume una posición neutral. La ley no impide la enseñanza religiosa, siempre que se impartiera fuera del horario de clases.<sup>11</sup>

Con respecto a la enseñanza secundaria, antes de la presidencia de Mitre (1862), sólo existían dos colegios nacionales: el de Monserrat (Córdoba) y el de Concepción del Uruguay (Entre Ríos). El resto eran privados, generalmente en manos de la Iglesia.

Mitre reorganiza la enseñanza secundaria basándose en nuevos principios. El 14 de marzo de 1863, se crea el Colegio Nacional de Buenos Aires. En el artículo 1° del acta de creación, se afirmaba que el Colegio era *“una casa de educación científica preparatoria, en la que se cursarían las letras y humanidades, las ciencias morales y las ciencias físicas y exactas.”*

Comienza a implementarse en el país un nuevo movimiento educativo, cuya mira será consolidar la unión nacional a través de la educación.

Se destacan grandes figuras de la pedagogía argentina, que se orientaron hacia el movimiento científicista en el campo de la enseñanza.

Siguiendo esta línea, se crea, bajo la presidencia de Carlos Pellegrini, la Escuela Nacional de Comercio (1897); en 1889, la Universidad Nacional de La Plata, y, en 1904, el Instituto Nacional de Profesorado Secundario. Este último pensado para formar docentes de educación media, según los criterios positivistas en boga. Se trataba de las ideas de pedagogos extranjeros adaptadas a nuestra realidad: Spencer, Comte, Pestalozzi.

En 1886, por obra de Pedro Scalabrini, se introdujo en la Escuela Normal el positivismo comtiano, mezclado con principios darwinistas y evolucionistas, que a fines del siglo XIX, con la difusión de la psicología experimental y la sociología, se hermanó con el movimiento de la pedagogía científica. Ambas corrientes determinaron la orientación pedagógica que el normalismo dio, durante más de cuarenta años, a la educación argentina.<sup>12</sup>

El docente sólo debía dirigir y encaminar al niño, dejándolo en libertad de andar. “El maestro no debe imponer, sino exponer.” La escuela será un “gabinete de ensayos”. Los docentes ejercerán una autoridad dogmática, convencidos de poseer la verdad definitiva. Las ciencias psíquicas estarán subordinadas a las naturales.

---

<sup>11</sup> Solari, Manuel Horacio. Op. Cit. P 182.

<sup>12</sup> Solari, Manuel Horacio. Op. Cit. P 180.

La máxima creación del positivismo argentino será la Universidad Nacional de La Plata.

Hacia la primera década del siglo XX, nuevas corrientes de pensamiento filosófico europeo comienzan a realizar una crítica sistemática al positivismo y al cientificismo.

El centro de esta reacción antipositivista será la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Buenos Aires. En 1816, llega el filósofo español Ortega y Gasset, quien encarnará en esa casa de altos estudios, las nuevas tendencias de pensamiento. Este movimiento será alentado por la Reforma Universitaria (1918). Se producirá la rápida extinción del positivismo, a través de nuevas personalidades como José Rezzano, Saúl Taborda, Juan B. Terán, Ernesto Nelson y Juan Mantovani.<sup>13</sup>

Este último afirmaba, en 1920, que el ser humano es portador de valores superiores a los vitales. Vio en la educación un proceso de recepción y de creación, donde se combinan las posibilidades del ser que se educa con el aporte del medio histórico y social.

Cuando la educación *“...parte del individuo (ser psicosocial) y concluye en la persona (ser cultural) (...) es un verdadero proceso de formación humana.”*

Su finalidad máxima es *“...la conquista de un magnífico equilibrio entre espíritu e instinto, idea y sentimiento, disciplina y libertad, capacidad contemplativa y capacidad de acción.”*<sup>14</sup>

Surge así la llamada “nueva educación”.

Asimismo, a comienzos del siglo, “...ciertas aprehensiones eran visibles en los grupos dirigentes. El primero era el de la “identidad nacional”. Temerosas ante el aluvión inmigratorio, se dejaban oír voces en favor de reforzar la enseñanza de la lengua castellana y la historia patria, y ellas tendrían pronto su impacto en los planes de estudio del Ministerio de Educación. Sería la llamada “educación patriótica”, con sus masivas dosis de liturgia cívica.”<sup>15</sup>

Alrededor de 1920, dos hechos fundamentales modificarán los estudios pedagógicos.

- Se reforman los planes de estudio de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de La Plata, y del Instituto Nacional de Profesorado de Buenos Aires.
- Llegan a las cátedras universitarias nuevos profesores, como Juan P. Ramos, Juan E. Cassani, Juan Mantovani.

---

13 Jara de Perazzo, Susana. Op. Cit. P 99.

14 Citado por Jara de Perazzo, Susana. Op. Cit. P 101.

15 Devoto, Fernando. “La confianza en el progreso como signo de una época”. En: La fotografía en la Historia Argentina. Tomo II. Diario Clarín. Buenos Aires; 2005.

- Ellos combatieron los excesos de cientificismo, incorporaron a la enseñanza el punto de vista espiritualista, difundieron las nuevas ideas pedagógicas, negaron que la educación se limitara al aspecto técnico o metodológico.

En 1936, el Consejo Nacional de Educación implementa los “Programas de asuntos”: la educación del niño debía atenderse en todos sus aspectos y formas (sociales, higiénicas, estéticas y manuales), mediante el empleo constante e intenso de las actividades infantiles.<sup>16</sup>

## **La relación del estado con la Iglesia**

Puesto que la educación había sido, durante mucho tiempo, una jurisdicción casi exclusiva de la Iglesia, no podemos dejar de mencionar la incidencia que estas nuevas ideas tuvieron en la relación entre Iglesia y Estado.

La etapa del auge del liberalismo en Argentina (1880-1930), se caracterizará por un retroceso de la Iglesia en cuanto a su poder de ingerencia en la sociedad. La búsqueda de la separación entre Iglesia y Estado se verá concretada, en el plano jurídico, con leyes como la de Matrimonio Civil (1888), la de creación de los Registros Civiles (1889), y la ya mencionada ley 1420, de educación primaria laica, gratuita y obligatoria. Éstas, entre otras, significaban la presencia y la jurisdicción del Estado en cuestiones antes reservadas exclusivamente a la Iglesia (tales como el registro de nacimientos, defunciones y matrimonios o la educación). Para esta institución significaba no sólo la pérdida de control social, sino también de importantes recursos económicos.

El privilegio del Patronato, consagrado en la Constitución de 1853, confería a las autoridades civiles el control sobre los nombramientos eclesiásticos y la circulación de los documentos papales. Esta prerrogativa estatal, que la Iglesia sólo aceptaba bajo protesta, equilibraba la preferencia por el culto católico, incluida también en la Constitución.<sup>17</sup>

Cuando la ley 1420 fue promulgada, varios obispos y vicarios instaron a desconocerla. El arzobispo de Buenos Aires, Federico Aneiros, reclamó por el reclutamiento que el gobierno estaba haciendo en Estados Unidos de maestras para las escuelas normales, la mayoría protestantes, lo cual escaló el

---

<sup>16</sup> Solari, Manuel Horacio. Op. Cit. P 219.

<sup>17</sup> Verbitsky, Horacio. Cristo vence. La Iglesia en la Argentina. Un siglo de historia política. (1884-1983). Tomo I. Buenos Aires; Editorial Sudamericana; 2007. P 86.

conflicto.<sup>18</sup>

La cuestión no era sólo argentina. Entre 1885 y 1892, el Papa León XIII emitiría varias encíclicas en defensa de la enseñanza religiosa y en repudio del liberalismo y la masonería, referidas a Italia, Irlanda, Escocia, Canadá, Polonia y Hungría.<sup>19</sup>

El recelo existente se veía reflejado hasta en cuestiones más cotidianas. En 1887, el intendente Torcuato de Alvear prohibió las procesiones religiosas, alegando que “obstruían el tránsito”.<sup>20</sup>

Cuando el gobierno de Juárez Celman intentó que el ministerio de Educación controlara los programas de estudio de los seminarios católicos, Estrada se reunió con el arzobispo Aneiros y escribió:

“Si el Estado, lejos de ser auxiliar de la Iglesia, continúa siéndole hostil, la Iglesia necesita obrar directamente sobre el pueblo cristiano para defender y restaurar el Reino de Cristo.”<sup>21</sup>

Al mismo tiempo que el sector secularista se dividía en conservadores y socialistas, la Iglesia se desentendió de la política partidaria y se replegó al activismo social. Pero no les fue mejor con la inmigración proletaria que con la élite liberal:

“Las grandes ciudades-que son el corazón de la civilización latinoamericana- se fueron descristianizando profundamente. La clase obrera nace en este ambiente de ciudad semiindustrial, semipagana, pluralista y profana. La antigua pastoral de la nueva cristiandad colonial se siente impotente ante esta invasión de universidades en manos del positivismo y partidos políticos en las de los liberales.”<sup>22</sup>

La oligarquía que organizó el país y lo insertó en el mundo fue incapaz de consolidar su hegemonía en el terreno electoral y para evitar males mayores, debió ceder el mando a la UCR. Su líder, Hipólito Yrigoyen, en 1916 ganó la presidencia en las primeras elecciones generales con voto secreto y obligatorio y controladas por la Fuerzas Armadas, que por entonces, eran vistas como garantía de imparcialidad política. La UCR constituía una opción tradicional, dique de contención de las corrientes marxistas y anarquistas que llegaron con los inmigrantes.

“El rechazo liberal hacia la Iglesia fue cediendo a medida que las huelgas y el avance bolchevique dibujaron el rostro de un inquietante enemigo

---

18 Verbitsky, Horacio. Op. Cit. P 37.

19 Verbitsky, Horacio. Op. Cit. P 38.

20 Bruno, Cayetano. Historia de la Iglesia en Argentina. Buenos Aires; Editorial Don Bosco, 1981. Tomo XII. P 46.

21 Citado por Verbitsky, Horacio. Op. Cit. P 43.

22 Dussel, Enrique. Historia de la Iglesia en América Latina. Medio milenio de coloniaje y liberación. (1492-1992). Mundo Negro, Esquila Misional. Madrid, 1992. P 176. Citado por Verbitsky, Horacio. Op. Cit. P 45.

común. El bagaje del liberalismo era pobre para enfrentar ese desafío y la Iglesia podía proveerlo de munición conceptual. Según la expresión de Monseñor de Andrea, “la religión de la eternidad, cuyo fin consiste en la espiritualización del hombre”, era el mejor antídoto contra “la religión del tiempo, cuyo culto lleva al fanatismo de la materia.”<sup>23</sup>

“...el *ancien régime* destronado y el nuevo sistema plebeyo de representación comenzaron a competir por el favor de la Iglesia, que se sirvió de uno y de otro sin menguar su desprecio por ambos.”<sup>24</sup>

En 1919, Monseñor Miguel de Andrea será investido por el Papa Benedicto XV como protonotario apostólico, a cargo de la UPC (Unión Popular Católica).

“La clase obrera sería el objeto de dedicación de los católicos sociales. El mejoramiento del estado económico y social de los obreros debería ponerlos a salvo de perturbadores sociales, ácratas y agitadores profesionales que con un silbato, una señal o una orden, paralizan de inmediato una fábrica o una industria, con consecuencias desastrosas para el obrero y la sociedad.”<sup>25</sup>

La desconfianza eclesiástica hacia Yrigoyen se transforma en abierta hostilidad hacia su segunda presidencia, cuando se hizo evidente en todo el mundo la crisis del liberalismo. Obispos y sacerdotes reforzaban vínculos con los oficiales descontentos. Las publicaciones auspiciadas por la Iglesia acusaban al presidente, pero también al régimen representativo en general y al sufragio universal. El Partido Militar contó con el apoyo episcopal para derrocar a Yrigoyen.

Investigadores argentinos e internacionales consideran que la década del ‘30 fue escenario de un renacimiento católico. El ejemplo clásico de es el Congreso Eucarístico de 1934.

La identificación de la Nación con el catolicismo apostólico romano llegaba a su punto culminante.<sup>26</sup> Esto se vería trasladado al plano de la educación.

## **La Acción Católica**

Las vicisitudes del cambio político, social, cultural y religioso en Europa durante el siglo XIX, debilitaron la posición de la Iglesia católica en muchos países donde hasta entonces, había venido disfrutando de una posición privilegiada. Los ataques de los movimientos reformadores y las nuevas

---

23 Verbitsky, Horacio. Op. Cit. P 38.

24 Verbitsky, Horacio. Op. Cit. P 72.

25 Mons. De Andrea; citado por Verbitsky, Horacio. Op. Cit. P 82.

26 Verbitsky, Horacio. Op. Cit. P 149.

condiciones de vida política hacían necesaria una respuesta, con el fin de defender los intereses y la libertad de la Iglesia. Con este fin, fueron surgiendo diferentes asociaciones, fundadas y dirigidas por laicos.

El Papa Pío X dispuso una reorganización del movimiento católico en su Encíclica *Il Firmo Proposito* (junio de 1905), en la que se establecen las bases de la constitución de la Acción Católica. Se trataba de una actividad organizada por los laicos católicos, en orden a “*unificar sus fuerzas para situar de nuevo a Jesucristo en la familia, en la escuela, en la sociedad.*”

Fue el Papa Pío XI quien dio forma definitiva a la Acción Católica y la definió como participación de los laicos en el apostolado jerárquico, concibiéndola como una fuerza activa que reagrupara a los fieles bajo la autoridad episcopal para lograr una recristianización de las costumbres y de la vida pública. La Acción Católica aparecía como una herramienta fundamental en la tarea de instaurar el reino de Cristo en la sociedad y de combatir la influencia del laicismo.<sup>27</sup>

La Acción Católica en Argentina se crea el 5 de abril de 1931. Se reúnen en ella diferentes realidades laicales que ya venían actuando y desarrollando tareas apostólicas en la sociedad: la “Liga de Damas Católicas”, la “Asociación de Hombres Católicos”, la “Liga de la Juventud Femenina Católica”.

Lo que hacía falta era restablecer el orden de la justicia y de la equidad. Monseñor Caggiano (a cargo del vicariato general del Ejército Argentino entre 1933 y 1934) describió las casas “miserables y antihigiénicas” en las que vivían los arrendatarios rurales y donde no era posible la vida de hogar ni la educación de los hijos. Por amor a Dios, pero también, a la paz social, sus ricos propietarios debían dar el ejemplo cristiano de levantar “*hermosas y modestas viviendas obreras para esas familias que, viviendo en la miseria, están amasando su riqueza*”. Sólo así, la humanidad podría eludir “*el yugo de las opresiones más inconcebibles*” de la filosofía materialista y la fuerza endiosada de un Estado monstruoso que todo lo avasalla.”<sup>28</sup>

Durante la Década Infame, esta alianza entre la Iglesia y el gobierno conservador (respaldado por las Fuerzas Armadas) se consolida.

Como ejemplo de esto en la realidad local, resulta interesante la lectura de una carta enviada por la presidente de la Sociedad de Damas Vicentinas, Dolores de Elortondo, al Padre Errani, a cargo de la Parroquia La Sagrada Familia. En ella se solicitaba que se quiten las imágenes y nombres

---

27 Rémond, R. “Pío XI, un gran Papa”. En: 2000 años de cristianismo: la aventura cristiana entre el pasado y el futuro. Tomo 9. Madrid; 1979. P117.

28 “Primera semana de Estudios Sociales de Rosario acerca del comunismo”. Edición de la Acción Católica de Rosario; 1938; pp 213 a 238. Citado por Verbitsky, Horacio. Op. Cit. PP 150-151.

de los Santos que el P. Dutto había incorporado a las aulas de la escuela. Esta había sido una estrategia suya con el fin de acercar a las familias italianas a la Iglesia. La religiosidad popular estaba muy enraizada entre ellas y, por otra parte, tenían un abierto rechazo por todo aquello que representara la jerarquía eclesiástica.<sup>29</sup> No olvidemos que muchos de ellos eran anarquistas o comunistas. Cuando Don Orione visitó por primera vez el barrio del Puerto, había sido insultado al pasar por varios vecinos. Entonces, le dijo a la Dama que lo acompañaba en el recorrido: “Acá tenemos que levantar la Iglesia”.<sup>30</sup>

“Cuando viene don Orione al puerto con las Damas Vicentinas, hizo un recorrido por el barrio. Dice que el anarquismo estaba en todos los sindicatos del puerto, la gente pensaba que los obreros eran gente ignorante. Dice que en una oportunidad se hizo una colecta y el puerto tenía que dar ropa y comida. Estaba el Padre Dutto y las fuerzas vivas del puerto. Cuando le van a entregar a una persona algo, uno dijo: a ese no que es comunista. El Padre Dutto dijo que todos iban a recibir, sea quien sea.”<sup>31</sup>

Para Dutto, “entrar” los Santos de las diferentes comunidades italianas al templo y a la escuela, era una forma de acercarlos a la Iglesia. Pero las Damas no pensaban lo mismo:

“(…) Por mi parte, he obtenido la información directa de la Inspección General (de Escuelas) y de ello se desprende que esa escuela ha fracasado sobre todo en lo que se refiere a la enseñanza que conviene a nuestra nacionalidad.

Las escuelas de esta Sociedad deben ser y serán argentinas; los niños que formamos en la religión, también lo serán para la argentinidad. Desde el idioma que se manifiesta en la expresión oral y escrita, hasta el espíritu de nuestros niños del puerto, argentinos, a pesar de la ascendencia italiana de algunos de ellos, serán argentinos, para que la Sociedad que presido tenga la satisfacción y la tranquilidad de saber que hace la verdadera obra en sus tres aspectos: Dios, Patria y Hogar. (…)

En fecha próxima haremos allí un acto patriótico, bautizando todas las aulas de clase con el nombre de los próceres constructores de nuestra nacionalidad. Sobre su efigie (sic) se colocará solamente el Crucifijo. La sobriedad da solemnidad; nuestras escuelas serán verdadera expresión de argentinidad, de catolicismo, sin menguar estos conceptos con excesos antiestéticos que acaban por caricaturar (sic) los propósitos más elevados.

Por lo tanto le ruego que haga retirar en su totalidad la actual

---

29 Ver Mateo, José: “El arte de vivir con fe. Pesca, religión y religiosidad en el Puerto de Mar del Plata (1920-1950)”. En: Álvarez, N., Rostoyburu, C. y Zuppa, G. (comp.) Presente y Pasado de la Mar del Plata social. Coloquio I; EUDEM; 2005.

30 Entrevista realizada a Héctor Becerini, Director del Museo del Hombre del Puerto.

31 Entrevista a Germinar Sánchez. Archivo Oral. 16/10/92.

nomenclatura de las aulas, como así las imágenes y símbolos religiosos que ostentan.

De acuerdo a estas ideas que acabo de expresar procederemos en el futuro más inmediato, con lo que espero estará Ud. de acuerdo.

Salúdalo con la mayor consideración”

Dolores A. de Elortondo (Presidente)

Clotilde A. de Acuña (Secretaria)<sup>32</sup>

En febrero de 1947, bajo la primera presidencia de Perón, se aprueba la Ley de enseñanza religiosa en las escuelas. Una vanguardia de Obreros Católicos marchó sobre el Congreso, con tres consignas: *Viva la Patria, Enseñanza religiosa y Cristo Rey*. Los peronistas “argumentaban que el catolicismo constituía la identidad nacional, recuperada en 1943, luego del eclipse liberal que llevó a la desintegración del país. Esa coraza espiritual protegería a la Nación contra la hidra soviética, la masonería, el protestantismo, la decadencia y la penetración de ideologías foráneas, extrañas al ser nacional y a una democracia de contenido popular.”<sup>33</sup>

Los programas de estudio presentaban a la Iglesia como única poseedora de la verdad, acusaban a los judíos de ingratitud con Jesús. Los padres podían elegir que sus hijos no recibieran enseñanza religiosa. Para ellos se creó la materia Moral, pero sus programas incluían secciones completas de los de religión.<sup>34</sup>

## **El panorama educativo local Surgimiento de las primeras escuelas**

El primer acto de gobierno referente a la instrucción pública en esta región tuvo lugar en 1860, cuando el Gobernador General Bartolomé Mitre y su Ministro de Gobierno D. Faustino Sarmiento, dictan el decreto por el cual se creaba una escuela en el vasto partido de Mar Chiquita, que carecía entonces de centro de población. Se desconocen las razones que impidieron su creación.

En 1865, por decreto del gobernador Mariano Acosta, se subdivide este partido y se crea el de Balcarce, que abarcaba los actuales Balcarce,

---

32 Carta dirigida al P. Errani, Párroco de la Sagrada Familia, por la Sra. Dolores de Elortondo, Presidente de la Sociedad de Damas Vicentinas. Archivo del Museo del Hombre del Puerto; 23 de diciembre de 1941.

33 Verbitsky, Horacio. Op. Cit. P 208.

34 Caimari, Lila M. Perón y la Iglesia Católica. Ariel Historia; Buenos Aires; 1994. PP 147 1 169. Citada por Verbitsky, Horacio. Op. Cit. P 209.

Gral. Pueyrredón (Mar del Plata) y Gral. Alvarado (Miramar). El gobierno será ejercido por Comisiones Municipales, elegidas por el Poder Ejecutivo provincial, según las propuestas del Juez de Paz.<sup>35</sup>

El único centro de población de todo el partido de Balcarce era el Puerto de la Laguna de los Padres, actual Mar del Plata.

En 1869, por designación del Gobernador Emilio Castro, asume como Juez de Paz y Presidente de la Comisión Municipal, Florisbelo Acosta. Éste se desempeñaba como mayordomo general de la estancia “Chapadmalal”, de José Martínez de Hoz, y tendrá un destacado papel en las gestiones realizadas para crear una escuela en el pueblo.

En sesión de abril de 1869, Acosta plantea la urgente necesidad de crear una escuela pública.

En esta misma sesión, al mismo tiempo, se gestionaba la fundación del pueblo.

Previo a la traza del mismo, en tierras donadas a tal efecto por don Patricio Peralta Ramos a la Dirección General de Escuelas, se construye el edificio destinado a una escuela pública. Se ubicaba probablemente próxima a la esquina de H. Yrigoyen y 11 de Septiembre.

El 25 de abril de 1872, con el nombre de “Asilo Rural San José”, se inaugura la primera escuela de nuestra ciudad. Se trataba de un internado para varones. Sería posteriormente la Escuela N°1 “Pascuala Mugaburu”. El espíritu de una época signada por el convencimiento de una Nación posible a través de la educación pública, fue dando origen a sucesivas creaciones, a partir de este primer paso. Fueron surgiendo así otras diecisiete escuelas, quince de gestión pública y dos católicas: el Colegio Santa Cecilia, en 1901, y el Instituto Peralta Ramos, en 1905.<sup>36</sup>

Los edificios donde funcionaron estas primeras escuelas, corrían diversa suerte. En muchos casos, el primer establecimiento no sería el definitivo. Algunas iniciaron sus actividades en casas prestadas, donadas o en hoteles alquilados a tal fin.

## **Primeras autoridades escolares**

El 15 de octubre de 1879, se dividió el partido de Balcarce, creándose el de General Pueyrredón, que abarcaba Mar del Plata más el actual partido de Gral. Alvarado (Miramar).

---

35 Abásolo, Horacio. *Reseña educacional de Mar del Plata*; Buenos Aires; 1964.

36 Suárez, Patricia; Mateo, Mirta. “Escuelas Centenarias”. En: *Mar del Plata de ayer*; Bs. As.; Editorial de Arte; 2007.

Entonces, los Consejos Escolares financiaban la administración de sus escuelas con fondos provenientes de la contribución directa. Porcentaje de rentas generales de la municipalidad y matrículas escolares.

En abril de 1881, la Comisión Municipal designa a los vecinos que integrarían el Primer Consejo Escolar de General Pueyrredón:

Presidente: D. Mateo García  
Tesorero: D. Clemente Cayrol  
Subinspector: D. Eduardo peralta Ramos  
Secretario: D. César Gascón  
Vocales: D. Juan Soto  
D. Eduardo Lasala<sup>37</sup>

Uno de ellos, César Gascón, se destacará desde entonces por su labor en aras de difundir la enseñanza en la ciudad. Al poco tiempo (1883), asumió la presidencia del Consejo y la ejerció, casi sin interrupción durante varios años, hasta su fallecimiento.<sup>38</sup>

En el año 1899, el Consejo estuvo intervenido por haber renunciado los consejeros electos antes de constituirse. Desempeñó el cargo de Comisionado escolar Gabriel Montañés. Durante su gestión, se creó la Escuela N°12, en el cuartel segundo del partido, en el paraje conocido como “La Loma.”<sup>39</sup>

Durante el año 1910, se construyeron los locales de las escuelas números 7, 8, 11, 12, 13 y 17, de acuerdo a un plan que, en homenaje al Centenario de la Libertad, llevó adelante la Dirección General de Escuelas de la Provincia. Todos estos locales tenían la misma característica: eran de madera y chapa de zinc.<sup>40</sup>

## **Las autoridades municipales**

Originariamente, las autoridades municipales estuvieron compuestas por un Poder Ejecutivo, representado por el Juez de Paz, y un Poder Legislativo, conformado por la Corporación Municipal. Era un ente colegiado de cuatro miembros, uno de los cuales ejercía la Presidencia de la Municipalidad. Esta estructura se mantuvo hasta 1886.

Desde entonces, se sucedieron diversas intendencias, alternadas, a partir de 1903, por una serie de gestiones llevadas adelante por Comisionados

---

37 Abásolo, Horacio. Op. Cit. P 30.

38 Abásolo, Horacio. Op. Cit. P 32.

39 Abásolo, Horacio. Op. Cit. P 38.

40 Abásolo, Horacio. Op. Cit. P39.

Municipales. Éstos eran elegidos directamente por el Poder Ejecutivo Provincial, cuando por algún motivo no podía cubrirse el cargo de manera electiva. Generalmente, debido a los avatares políticos locales o nacionales, se dificultaba el ejercicio del régimen municipal electivo, de raíz constitucional.

En los treinta y siete años que median entre 1903 y 1940, se sucedieron 17 Intendentes (en 1929, hubo dos) y 19 Comisionados Municipales.<sup>41</sup>

## **El socialismo en la política local**

La década de 1920 estará signada por un estilo político atípico en el contexto general, con la gestión de una serie de intendentes socialistas.

Es posible rastrear esta singularidad hasta los mismos orígenes del socialismo local. Es inevitable aquí referirse a Teodoro Bronzini, cuatro veces intendente, quien llega a la banca de concejal en 1913. Lo hace no como representante del socialismo, sino propuesto por el Partido Liberal, inspirado en la masonería. Hijo de un humilde pescador italiano radicado en La Boca, lideraba el grupo de jóvenes que dio origen a la Junta Popular de Resistencia a los Comisionados Municipales (como dijimos antes, delegados directos del Poder Ejecutivo provincial). Alfredo Palacios (primer socialista en ser electo diputado) y Teodoro Bronzini, los dos con menos de 25 años, enfrentaron el desafío de alcanzar, por el sufragio popular, cargos para los cuales aún no tenían la edad. Lo lograron, a través de buenas defensas letradas.<sup>42</sup>

Teodoro Bronzini se incorpora al Partido Socialista en 1915 y a fines de ese año, funda el diario *El Trabajo*. En 1918 llega a ser concejal, y se desempeña como intendente en cuatro períodos: 1920-1921, 1924-1925, 1928-1929 y 1958-1963. Lo acompañan en esta década, otros dos socialistas: Rufino Inda, en dos gestiones como intendente (1922-1923 y 1926-1927), y Juan Fava (durante seis meses, en 1926).

Bajo sus gestiones, la política comienza a pensarse en función de los marplatenses de todo el año. De ese tiempo son la Asistencia Pública Municipal, el Asilo Municipal de Ancianos, el entubamiento del arroyo Las Chacras, entre Bolívar y San Martín, nuevas escuelas y dependencias sanitarias. El criterio socialista se vio también en las cargas impositivas, más elevadas para las zonas pudientes y menores para la gente con menos recursos.<sup>43</sup>

---

41 Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires y Municipalidad de General Pueyrredón, Digesto, Tomo III, Año 1940.

42 Lardizábal, Oscar. "Las intendencias socialistas. Un estilo ético a lo largo del siglo XX". En: *Diario La Capital. Suplemento Especial Centenario: 1905-2005*. 25 de mayo de 2005. PP118 y 119.

43 Lardizábal, Oscar. Op. Cit.

## **La escuela n° 12 florisbello acosta**

Hacia 1912 aproximadamente, ya iniciadas las obras de construcción del puerto de nuestra ciudad, comienza a poblarse el barrio conocido como “Pueblo de pescadores”, según rezaba el cartel ubicado entre 1920 y 1960 en el cruce de las avenidas Cincuentenario (hoy Juan B. Justo) y Edison.

Sus primitivos habitantes serán los empleados de la empresa francesa a cargo de las obras, como así también familias de inmigrantes italianos que, como vimos, se trasladaron, a instancias de las autoridades locales, desde el centro de la ciudad. Comienza así a gestarse una comunidad aluvional, integrada por familias que sumaban unas dos mil personas de muy diversos orígenes: italianos en su mayoría, pero también franceses, españoles, uruguayos, argelinos, portugueses.<sup>44</sup>

Las casas de los obreros de la Empresa eran grandes galpones con subdivisiones para varias familias. Muchas familias alquilaban los lotes, y allí levantaban sus casillas con chapa y maderas, en condiciones muy precarias, sin ningún tipo de servicio.

Ante la falta de escuelas en el incipiente barrio portuario, la Empresa Francesa encomendará la tarea de enseñar las primeras letras a los hijos del personal jerárquico, a un maestro francés, Monsieur Bizel, quien aparentemente se habría desempeñado como administrativo de la empresa cuando ésta construía el puerto de Montevideo.<sup>45</sup>

Entretanto, se solicitaba al Ministerio de Educación de la Provincia de Buenos Aires una escuela primaria común mixta. Así, en 1913 se abre la primera escuela del Puerto, la Escuela Provincial N° 12 Florisbello Acosta (recordando a quien promoviera la creación de la primera escuela del centro, la Escuela 1, hacia 1869). La Escuela 12 ya funcionaba desde 1899 como escuela rural, en el cuartel segundo del partido, en un paraje conocido como “La Loma”. En 1901, fue trasladada a la estancia “La Caldera”, próxima a la estación de Cobo. Hacia 1912, se cierra por falta de matrícula, y al año siguiente se traslada al Puerto.

Es así que comienza a funcionar en un galpón fiscal de chapa y madera, con techo a dos aguas. Tenía cuatro aulas: dos destinadas a las clases, la dirección y la habitación del director, el Sr. Pedro Taboada, quien será reemplazado al año siguiente por la Srta. Josefa Raffo (luego Sra. de Muelas),

---

44 Video “Yo también soy porteño” en: El puerto, su gente, sus conflictos; trabajo audiovisual de difusión en formato digital del Grupo Gesmar; UndMDP.

45 Entrevista a la Srta. Elva Mascaretti.

quien ejercerá esta función hasta 1928. El terreno fue cedido por la Empresa Constructora, ubicado en Magallanes y Figueroa Alcorta, en las proximidades del Arroyo del Barco. Será la única escuela oficial de la zona.<sup>46</sup>

La cantidad de alumnos se incrementaba año tras año, lo que dificultaba la realización de los actos escolares bajo techo. Para solucionar este problema se recurrió al ingenio: las paredes divisorias de las aulas fueron reemplazadas por tabiques que, cuando era necesario, se retiraban y permitían disponer de un gran salón.<sup>47</sup>

Asimismo, las condiciones edilicias mencionadas, parecen estar bastante idealizadas en el relato. Imaginamos que las aulas de chapa no deberían ser muy “cálidas” en el largo invierno marplatense; los baños en realidad, eran letrinas, también de chapa, (tal como se ve en la fotografía n°2), esto reafirmado por el testimonio de ex docentes de la escuela.<sup>48</sup>

Con respecto a la precariedad edilicia del establecimiento, nos dice un semanario de la época:

“Las escuelas primarias, donde acude la niñez en su más tierna edad, instaladas en galpones de cinc y madera, ofrecen el más deplorable y doloroso aspecto y sus condiciones deficientes suelen verse atenuadas gracias al concurso desinteresado que les prestan las Sociedades Cooperadoras, que suplen en una buena parte la inoperancia del Estado. Estas instituciones vecinales, integradas por los padres de los alumnos, remedian en gran medida el desamparo oficial de muchas escuelas instaladas en los barrios laboriosos, que son las que más necesitan de la ayuda y que son las más concurridas.

El local que ocupa la Escuela N°12, emplazado en un terreno que no es del Estado, y que ha sido generosamente cedido “sine die” por la compañía constructora de nuestro Puerto, no reúne ni la amplitud ni las condiciones de confort y abrigo esenciales que serían necesarios (sic) para que el alumnado pudiera soportar los rigores del calor o del frío durante su permanencia en las aulas. Su construcción de chapas y madera convierte a la escuela en una verdadera heladera durante el invierno, que es la época del año de mayor duración de las clases y su patio de recreo abierto a todos los vientos y las inclemencias de las temperaturas, que hace imposible el solaz infantil en los momentos de recreo.”<sup>49</sup>

---

46 Guerra, Juan Néstor. Mar del Plata, sus escuelas, sus maestros. Ediciones Apolo. Mar del Plata, 1967.

47 Reseña histórica de la Escuela 12, realizada por la Srta. Elva Mascaretti, de circulación interna en la institución. Museo del Hombre del Puerto Cleto Ciocchini.

48 Entrevistas a la Srta. Elva Mascaretti y a la Sra. Chela Arrighini, ambas ex docentes de la escuela. Esta última, que fue docente en esa escuela entre 1937 y 1944, afirma que “no había calefacción, éramos fuertes”, pero finalmente decidió irse “por el frío que pasaba”.

49 Semanario El Puerto, 26 de abril de 1941.

Un artículo del mismo semanario, titulado “Frío en las escuelas”, afirmaba:

“La mayoría de los edificios escolares en la provincia, presentan deficiencias que, si bien pueden soportarse dentro de la época templada de primavera y sus postrimerías o en el principio de los cursos, resultan perjudiciales en grado sumo a escolares y maestros en los meses de fines de otoño y en especial durante todo el invierno (...)

Ello se hace más perjudicial, dado que el reglamentario delantal no puede obrar a manera de aislador del frío o generador de calor, y en varias de nuestras escuelas, ateniéndose a un reglamento estricto, que no contempla en todos los casos más que una cuestión de estética se priva al alumno del uso del sobretodo o tapado sobre el citado guardapolvo.

Debe añadirse que en las escuelas instaladas en locales de madera y cinc, como la de nuestra localidad, los rigores del frío son aún más intensos, con lo cual la escuela, en vez de resultar un hogar confortable y acogedor de la niñez, se convierte durante los días de baja temperatura, en un lugar de tormento.”<sup>50</sup>

El viaje de las maestras desde el centro era una verdadera odisea. Viajaban en tranvía, cuyo recorrido finalizaba en el Golf Club; allí descendían y tomaban un ómnibus que sólo circulaba en los días buenos, pues cuando llovía los caminos eran intransitables. Entonces, debían cruzar la cancha de golf a pie, bajo el viento y la lluvia.<sup>51</sup>

En 1949, la escuela se trasladará al edificio que actualmente ocupa en la calle Cabildo 265 (hoy calle Padre Dutto).

### **LA ESCUELA “LA SAGRADA FAMILIA”**

Las jornadas laborales de los hombres de las familias del barrio, quienes trabajaban en la pesca o en las obras de construcción, eran largas, riesgosas y muy agotadoras. Por su parte, las mujeres, a causa de la falta de comodidades, como el agua, la electricidad, lo alejado de los comercios, etc., debían invertir todo el día en las tareas del hogar. Muchas de ellas se desempeñaban como lavanderas, para obtener un ingreso complementario al de sus maridos. Lavaban la ropa de muchos de los pescadores que vivían solos. Esto lo hacían en el arroyo del Barco, que atravesaba las calles del incipiente barrio portuario. Por esta situación, los niños pasaban gran parte del día solos, siendo necesario brindarles contención y educación.

A esto se agregaba la falta de una iglesia en la zona para atender las necesidades espirituales y sacramentales de la población.<sup>52</sup>

---

50 Semanario El Puerto, 3 de mayo de 1941.

51 Reseña histórica de la Srta. Elva Mascaretti.

52 Extraído de Historial sobre la Iglesia y el Colegio “La Sagrada Familia”; Obra don Orión; marzo de 1999. Publicación realizada en el 75° aniversario del Colegio.

Así lo observaron las Damas Vicentinas en sus visitas periódicas a los barrios periféricos de la ciudad. Éstas integraban una sociedad de beneficencia conocida como Consejo General de la Sociedad de Conferencia de Señoras de San Vicente de Paul, formado por mujeres pertenecientes a la más alta sociedad, de gran poder económico, muchas de ellas esposas o parientes directos de quienes entonces gobernaban el país. Algunos ejemplos: María U. de Alvear, Inés D. Unzué, Rosa S.P. de Saavedra Lamas, Carmen O. de Zuberbüller, Julia Elena A. de Martínez de Hoz, Atalia S. de Fresco, entre otros ilustres apellidos.

A principios de 1922, un grupo de señoras de la Comisión Auxiliar de Obras Vicentinas de Mar del Plata, presidida por la Sra. Elisa Alvear de Bosch, aprovechando una visita de Don Orión a nuestra ciudad, lo acompañan a recorrer el barrio del Puerto, y éste queda convencido de la urgente necesidad de concretar la creación de una escuela que contuviera a estos niños, y de una Iglesia que cubriera las necesidades religiosas y sacramentales de estas familias.

Es así que los misioneros de la Congregación de Don Orión “La Pequeña Obra de la Divina Providencia” se harán cargo de la escuela de varones (La Sagrada Familia), quedando las hermanas de la madre Michel a cargo de la escuela de mujeres (Escuela Profesional de Niñas, más tarde Inmaculada Concepción).

Hacia fines de 1922 y durante 1923, la Comisión de Damas Vicentinas se ocupan de la tarea de conseguir un edificio adecuado para el funcionamiento de la capilla y de la nueva escuela. Esto se resuelve alquilando un viejo caserón de material, propiedad del señor Braulio Arenas, ubicado en la esquina de Ortiz de Zárate y Cabildo (hoy Padre Dutto).

Constaba de ocho habitaciones; cuatro de ellas se acondicionan como aulas, una quinta habitación era la capilla y las tres restantes, funcionaban como cocina, comedor y dormitorio.

El 19 de marzo de 1924 se inauguran en forma provisional la capilla y el colegio bajo la dirección del Padre José Montagna, asistido por el Padre José Dondero.

En este momento funcionaban sólo primero y segundo grado, y los niños recibían educación, catequesis y eran asistidos materialmente.

En 1925, llega al Puerto el Padre José Dutto, en reemplazo del Padre Montagna, para hacerse cargo de la escuela y de la iglesia:

“...fue por sobre todas las cosas el educador que se hacía respetar y querer, el inflexible luchador contra todo lo que atacara la fe o la justicia, pero no pocas veces tuvo que actuar en representación de cualquier habitante, ya sea para recibir o enviar correspondencia, como para representarlo o ayudarlo

en trámites ante diferentes autoridades, tal como lo hizo con los pescadores para conseguir la solución de diversos conflictos laborales.”<sup>53</sup>

Este y otros testimonios dan cuenta del impulso que este sacerdote dará a la obra y, en consecuencia, a la comunidad portuaria:

“Resolviendo problemas económicos y sociales, interviniendo ante las autoridades, el padre Dutto se transformó para la familia portuaria en un “protector”. Era un infatigable sacerdote que desde su llegada de Italia en 1925, supo ganarse la amistad y el respeto de la comunidad. “En el padre Dutto se encontraba al consejero, al amigo, al padre, al consolador...”, lo recuerdan algunos. Y una de sus grandes obras fue la de unir a este grupo de pescadores, a veces divididos por las trivialidades propias de todo grupo que lucha por el sustento diario. Sin otra excusa que la alegría espontánea de la gente, logró su objetivo en la Fiesta de los Pescadores. Un día al año, para festejar y rezar, para que en unión con sus seres queridos, olvidaran por un momento sus contratiempos.”<sup>54</sup>

A partir de los testimonios de las familias del barrio, puede verse que se trataba de alguien muy querido, que supo ganarse el afecto de los vecinos, a pesar de las reticencias que muchos de ellos guardaban (como ya vimos) a quienes representaban la jerarquía eclesiástica<sup>55</sup>:

“El Padre Dutto les enseñaba el catecismo los bautizaba, hacía casamientos en la Sagrada Familia, el padre daba misa y después salía y todos los chicos iban tras él, los iba mirando y los que él sospechaba que tenían poco abrigo, les decía:- Vos quedate acá, para no hacerle pasar un mal momento delante de los otros, -Los otros vayan al comedor. Entonces los revisaba, les decía: -A ver, vos, no tenés camiseta? -Y no, mi mamá se la dio a mi hermano más chico. Entonces, tomaba una o dos de sobra que tenía y se las daba. Mi mamá me decía que tenía las sotanas verdes de tan gastadas y lavadas.

Había gente que no llevaba sus hijos a bautizar. Entonces, el padre Dutto les decía: -Vamos a hacer un partido de fútbol de chicos de 13,14, 15 años. Formaban los equipos, primero jugaban, y luego, cuando descansaban, les enseñaba el catecismo y los bautizaba con el equipo puesto y la pelota; entonces, después, tomaban la comunión. A él le ayudaban las Damas Vicentinas y la gente de dinero del centro; le proveían de las cosas que necesitaban los chicos.”<sup>56</sup>

---

53 Extraído de Historial sobre la Iglesia y el Colegio “La Sagrada Familia”; Obra don Orione; marzo de 1999. Publicación realizada en el 75° aniversario del Colegio; pp.7.

54 En Revista “Toledo con Todos”; Año II; n°18; febrero 1995; pp. 16.

55 Ver Mateo, José: “El arte de vivir con fe. Pesca, religión y religiosidad en el Puerto de Mar del Plata (1920-1950)”. En: Álvarez, N., Rostoyburu, C. y Zuppa, G. (comp.)Presente y Pasado de la Mar del Plata social. Coloquio I; EUDEM; 2005

56 Entrevista a Beatriz, Mannini; Archivo Oral.

Ante el crecimiento de la matrícula en la escuela, el Consejo General de las Damas Vicentinas, presidido por doña Dolores A. de Elortondo, se aboca a la construcción de un edificio que sirva de sede al colegio y a la iglesia. El 6 de marzo de 1927 se inaugura el actual edificio del colegio, y el 6 de abril siguiente, la iglesia.

Su constructor fue Arturo Lemmi. El edificio es considerado de interés patrimonial municipal, según la Ordenanza 9564, de 1994.<sup>57</sup>

En ese momento, la escuela contaba con cuatro grados de enseñanza primaria, a cargo de los siguientes docentes: 1° grado, P. José Dondero; 2° grado, P. Francisco Casas; 3° grado, Sr. Nicolás Garbuglia, y 4° grado, P. Dutto. En 1928, se incorpora el 5° grado, a cargo del Sr. Eustaquio Escorca. En 1930 se incorpora el 6° grado, todos bajo la dirección del P. Dutto.

Tenía una banda de música que actuaba en las fiestas de la iglesia y que en una oportunidad se presentó en Buenos Aires, bajo la dirección del maestro Antonio Tonny.<sup>58</sup>

En 1936, el P. Dutto recibe un nuevo destino dentro de la Congregación y será reemplazado por el P. Juan D'Attilia. La escuela contaba entonces con 244 niños.

En 1938, se completa la obra con el emplazamiento en lo alto de la torre de la imagen del Cristo Redentor, "El Salvador".

La estatua fue donada por la señora Elisa Alvear de Bosch en memoria de su hijo Diego (quien había fallecido ahogado) y realizada en cobre martillado por el artista Domingo Catterugia, durante el año 1937, en el antiguo Colegio Inmaculada Concepción (Ortiz de Zárate y Padre Dutto).

La torre tiene 25 metros de alto y la estatua, siete metros. De una mano extendida a la otra, mide seis metros. Fue inaugurada durante la fiesta de los pescadores de ese año, con la presencia del gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Dr. Manuel Fresco. Fue bendecida por el Obispo Auxiliar de La Plata, Mons. Anunciado Serafini, ante una inmensa multitud.

El 15 de agosto de 1939, la capilla adquiere la categoría de Parroquia, siendo su primer párroco el P. Vicente Errani.

En 1966, bajo la iniciativa del P. Luis Gastaud, la escuela incorpora la enseñanza secundaria, bajo la dirección del profesor Héctor Brunamontini, y un año más tarde, es reconocido oficialmente el Jardín de Infantes, según una resolución Ministerial del 6 de octubre de 1967 (si bien ya funcionaba desde

---

57 El Patrimonio Arquitectónico y Urbano de Mar del Plata; UNdMdp; Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño; MdP; 1997.

58 Síntesis de los años 1924-1931 del colegio "La Sagrada Familia", escrita por el ex alumno Félix Aguilar, incluida en una publicación escolar en recuerdo del cincuentenario de su fundación; Biblioteca del Colegio "La Sagrada Familia".

1924).

## **EL COLEGIO INMACULADA CONCEPCIÓN**

En el año 1927, cuando se inaugura el actual edificio de La Sagrada Familia, comienza a funcionar en el antiguo caserón de Ortiz de Zárate y Cabildo, el colegio de niñas, también a instancias de la Sociedad de Conferencias de Señoras de San Vicente de Paul. Del mismo se harán cargo las Hermanas de la Madre Michel, de la Congregación de las “Pequeñas Hermanas de la Divina Providencia”, quienes llegarán en julio de ese año.<sup>59</sup>

Las hermanas Claudia Motta, Cecilia Ragazzoni, Anunciata Cantenne, Pierina Nogueira y la hermana Virginia fueron las pioneras, dirigidas por la Madre Camila Molinari.

El objetivo será ocuparse de la educación y formación religiosa de las niñas pobres del barrio del Puerto, de la misma forma en que La Sagrada Familia se ocupaba de los varones.

El 30 de agosto de 1927 se inauguró la Escuela Profesional de Niñas, dependiente del Consejo General de la Sociedad Conferencias de Señoras de San Vicente de Paul. Su primera directora fue la Hna. Claudia Motta. Dado lo avanzado del ciclo escolar, deciden comenzar por enseñar el Catecismo, y las niñas más grandes frecuentaban el taller de Corte y Confección que las religiosas habían organizado. Allí se les proveía de géneros y útiles para que, mientras aprendían, confeccionaran ropa para ellas y sus familias. También instalaron un “Jardín de Infancia”, para niños y niñas de entre 5 y 7 años.

El 1° de marzo de 1928, se inició el año escolar con un alumnado de 70 niños en Jardín de Infantes, 34 varones en 1° ”A” y 35 niñas en 1° “B”. El total de inscriptos era de 189, incluyendo a las alumnas del taller. Se les daban gratis libros, útiles escolares, delantales blancos, medias y calzado. Diariamente se servía pan y leche con mate cocido o café a la hora del almuerzo.

Las alumnas del Taller tenían entre 12 y 20 años. Se les enseñaba labores, bordado a mano y a máquina, tejidos y, en especial, se les impartía

---

59 Teresa Grillo, conocida como Beata Madre Teresa Michel, nació en Spinetta Marengo, provincia de Alessandria, el 25 de septiembre de 1855. Perteneciente a una aristocrática familia, sufre prematuramente la muerte de su marido, el capitán de infantería Juan Bautista Michel, quien fallece a consecuencia de una fulminante insolación durante un desfile militar. Ella decide entonces abrazar la causa de los pobres y desamparados, en especial las niñas, a quienes recibe y da acogida en su propia mansión. Hacia fines de 1893, “dado que los pobres aumentan a más no poder y que quisiera poder alargar los brazos para acoger a todos bajo las alas de la Divina Providencia”, vendió su propiedad y adquirió un viejo edificio, que fue ampliado y reestructurado. Nace así el “Pequeño Hogar de la Divina Providencia”. En junio de 1900, la obra se extendió a Brasil y en 1927, a solicitud del P. Luis Orione, llega a la Argentina y a nuestra ciudad. Información obtenida del folleto “Madre Teresa Michel y los pobres”, de circulación interna en la obra. No aparece fecha ni editorial. Gentileza de la señora Celsa Gordon, docente del instituto Inmaculada Concepción.

enseñanza religiosa. La profesora de Corte y Confección era la Srta. Ana Baschiera; la maestra de enseñanza primaria, la Sra. de Scorca ; y la profesora de música, la Sra. Clara Begue de Olivera. Las religiosas a cargo, la Hna. Concetta Gherzi (quien más tarde fundaría la Gruta de Lourdes), y las hermanas Palmira, Natalia y Nazarena.

Hacia el año '30, la cantidad de inscriptas superaba las posibilidades edilicias del lugar donde funcionaba la escuela; por lo tanto, las Damas Vicentinas deciden iniciar las gestiones necesarias para construir un edificio propio y fundamentalmente, generar los recursos para ello.

“El Dr. Norberto Peralta Ramos donó la manzana comprendida entre las calles Triunvirato, 12 de Octubre, Elisa A. de Bosch y Magallanes, lugar donde permanece el instituto en la actualidad.

Múltiples fueron los obstáculos que debieron salvarse en esos años. Para seguir solventando la obra ya comenzada, la Comisión de Damas debió recurrir a medidas extraordinarias, tales como vender y rematar joyas de mucho valor, rifar un chalet, hacer grandes colectas en el Golf Club, en el Tiro a la Paloma, en el Teatro Odeón, realizar reuniones en la Confeitería París, fiestas infantiles en el Club Mar del Plata, en la Cancha de Patines y venta de pomos en carnaval. Así se logró recaudar los fondos necesarios para llevar a término el proyecto, cuyos planos fueron presentados por el ingeniero Alejandro Bustillo, quien gratuitamente ofreció sus servicios.”<sup>60</sup>

El 8 de marzo de 1936 se inaugura el nuevo edificio; cuya directora será la Hna. Ana María Cerulli, conocida como la Hermana Asunta, quien por varios años estará a cargo de la escuela.

Mantendrá el nombre de Escuela Profesional de Niñas hasta el año 1954, año en el que conmemorando el Año Mariano, se le dará el nombre de Colegio Inmaculada Concepción.

Al acto de inauguración concurren importantes figuras del momento, como Don Orión (entonces en nuestro país), el Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Sr. Manuel A. Fresco, damas de la Comisión Vicentina.

La obra de las hermanas se ve completada con la construcción de la Gruta de Lourdes, según el proyecto y dirección del arquitecto Luis Cossa, en donde funcionará también un Hogar para enfermos.

Con el tiempo, se van construyendo más aulas, conforme se acrecentaba el alumnado.

En 1961, se agrega el nivel secundario y en 1969 fue creado el Jardín

---

60 La cita fue extraída de una reseña histórica escrita en ocasión del 75° aniversario del Instituto. No aparece su autor. Cedita por la Sra. Celsa Gordon, docente del establecimiento. Cabe mencionar que el arquitecto Bustillo fue quien tuvo a su cargo, entre otras obras, la del Casino y el Hotel Provincial de nuestra ciudad.

de Infantes, que funcionaba como anexo del Ciclo Primario, hasta que en septiembre de 1983 obtiene su autonomía.

En diciembre de 1996, las hermanas decidieron dedicarse exclusivamente al Hogar de Enfermos Crónicos de la Gruta de Lourdes y se retiraron del colegio, haciéndose cargo del mismo su propietaria, la Sociedad de Conferencias de San Vicente de Paul, nombrando representantes legales.

Cabe agregar que, además de las escuelas, y en virtud de las necesidades habitacionales de la zona, la comisión de Damas Vicentinas construye una serie de viviendas frente al colegio Sagrada Familia, para ser entregadas a varias familias de pescadores, quienes pagaban por ellas un módico alquiler.

“Las Damas Vicentinas le decían a los pescadores “pobres pescadores”; para Navidad les daban a todos los del puerto una bolsa con fideos, vino, pan dulce, mercadería para la casa y un bono para ir a retirar la bolsa. Ayudaban mucho a los chicos, les compraban cuadernos, delantales y championes. Después hicieron la Sagrada Familia y construyeron unas viviendas para los pescadores y sus familias frente a la iglesia y al lado de Aldosivi, buscaban la gente que tuviera muchos hijos y se las alquilaban a bajo precio.”<sup>61</sup>

Si bien en varios de los testimonios orales se alude a la generosidad de estas Damas, también es cierto que en el imaginario de la comunidad hay una clara conciencia de que ellas pertenecían a una clase social superior, que además, sobre todo en aquel momento, representaba la “argentinidad” en contraposición a lo extraño o foráneo encarnado en los inmigrantes. En varios casos, incluso, se observa cierta reticencia y, a veces, declarado rechazo en recibir la ayuda de estas señoras:

“La gente no tenía contacto con las Damas Vicentinas, ellas sólo hacían las donaciones. El Padre Dutto tuvo que llevarlas, no eran tan dadivosas, ellas tomaban lista, veían a las personas que les faltaba por ejemplo un par de zapatillas 36 y les daban unas 38, a ellas les daba exactamente lo mismo.”<sup>62</sup>

“Cuando llegaban las fiestas, las Damas Vicentinas les daban unos bonos y una bolsa de arpillera teñida de verde llena de pan dulce y cosas para Navidad, la madre rompió el bono, pues no aceptaba cosas de nadie.”<sup>63</sup>

“El Padre Dutto (...) era muy querido en el puerto. Era muy bueno, ayudaba mucho a los pobres pescadores, y las Damas Vicentinas también; una muy nombrada: Elisa Alvear (el hijo se ahogó) era la presidenta, *ahí no te podías infiltrar, eran de otro status.*”<sup>64</sup>

---

61 Entrevista a Sofía Hurani; Archivo Oral.

62 Entrevista realizada a la familia Romadán, 8/6/1999; Archivo Oral.

63 Entrevista a Argentina Sciortino, 26/1/1999; Archivo Oral.

64 Entrevista a Iberia Cereijo, 24/2/1999; Archivo Oral. El subrayado es nuestro.

## **A MODO DE CONCLUSIÓN**

La inquietud de crear estas escuelas responde, fundamentalmente, a la necesidad de dar educación y contención a los hijos de la nutrida comunidad que en la época comenzaba a instalarse en el barrio portuario. Se trataba no sólo de alfabetizar a estos niños, sino también de transmitirles la cultura, tradiciones e idioma nacionales, de acuerdo con los criterios educativos de la época.

La creación de la Escuela 12, se da en un momento en el que, a nivel provincial y municipal, se desarrolla una política favorable a la creación de nuevas escuelas en la ciudad.

En el caso de las instituciones confesionales, a esto se agregaba la necesidad de evangelizar y bautizar a estos niños, provenientes en muchos casos de familias creyentes, aunque reñidas con la jerarquía eclesiástica. En esto de acercar a las familias al culto y a la Iglesia, cumplió una labor destacada el Padre Dutto, aún hoy presente y recordado con mucho afecto y admiración en los testimonios de los vecinos del barrio. A esta carencia espiritual, se agregaba el deber cívico de transmitir la argentinidad a estos niños, provenientes, en su mayoría, de familias extranjeras y en muchos casos, de ideología anarquista o comunista.

Estas últimas surgen en un momento en el que el papel relegado que la Iglesia había tenido hasta la década del '30, comienza a revertirse en aras de recuperar el prestigio que le había cabido como depositaria de los valores nacionales y cristianos. La presencia de la Iglesia en el ámbito social y educativo era vista como garantía contra la difusión de ideas políticas foráneas, asociadas a la conflictividad social. Y ella sería también una aliada incondicional para lograr el objetivo de forjar la nacionalidad argentina, por encima de la diversidad étnica, producto del aluvión inmigratorio. En ello colaboraron las asociaciones de laicos integradas por personalidades pertenecientes a la élite, quienes nuevamente habían recuperado la conducción directa del Estado, luego del golpe de 1930.

El presente trabajo pretende ser sólo una primera aproximación histórica al origen de las escuelas del barrio del Puerto. El mismo será seguramente ampliado y mejorado en futuras investigaciones.

## **Bibliografía**

- ✓ “Un puerto para los Pescadores” (No aparece el autor). En: Revista *Planteo*. Suplemento n°2; 1974. PP 83-105.
- ✓ Abásolo, Horacio: *Reseña educacional de Mar del Plata*. Buenos Aires; 1946.

Cova, Roberto O.: *El puerto del Arroyo del Barco*; en: “Revista Planteo”; Mar del Plata; 1973.

Cova, Roberto O.: “La estancia, el saladero, el pueblo”; en: *Suplemento especial de Revista Planteo, de Mar del Plata hacia el país*, n°1; Editado en adhesión al centenario; noviembre de 1973.

Cuesta Bustillo, J. “Memoria e Historia. Un estado de la cuestión”. En: J. Cuesta Bustillo (ed.) *Memoria e Historia*. Madrid, Ed. Marcial Pons, 1998, pp. 203-224.

Devoto, Fernando: *Historia de los italianos en la Argentina*. Ed. Biblos; Bs. As.; 2006.

Favero, Bettina; Portela, Gerardo. *Más allá de la Avenida cincuentenario: el barrio del Puerto (1920-1960)*; Universidad Nacional de Mar del Plata; Ediciones Suárez; Mar del Plata; 1988.

Favero, Bettina; Portela, Gerardo: “La otra Mar del Plata. El Pueblo de los Pescadores y los italianos, 1920-1960”. En: Álvarez, N., Rostoyburu, C. y Zuppa, G. (comp.) *Pasado y presente de la Mar del Plata social*, Coloquio I; EUDEM; 2005.

Ferguson, Juan: *Historia, memoria e identidades de Mar del Plata. Actualmente en prensa*.

Finley, M. *Uso y abuso de la Historia*. Barcelona, Crítica, 1984, cap. 1: “Mito, memoria e historia.”

Guerra, Juan Néstor: *Mar del Plata, sus escuelas, sus maestros*. Edición Apolo; Mar del Plata; 1967.

Huyssen, Andreas. “En busca del tiempo perdido”. En: *Revista Puentes*; Bs.As.; diciembre 2000; pp. 12-29.

Ibáñez, José; *El Puerto que conocí (en la década del '40)*; Colección Historias de Mar del Plata y la zona; Subsecretaría de Cultura; Municipalidad de General Pueyrredón; reedición de 1988.

Jara de Perazzo, Susana y otros. *Historia de la educación y política educacional argentina*; Buenos Aires; Ed. Humanitas; 1981.

Lardizábal, Oscar. “Las intendencias socialistas. Un estilo ético a lo largo del siglo XX”. En: *Diario La Capital. Suplemento Especial Centenario: 1905-2005*. 25 de mayo de 2005. PP118 y 119.

Le Goff, Jacques. “Memoria”. En: Le Goff, Jacques. *El orden de la memoria. El tiempo como imaginario*. Barcelona; Paidós; 1991.II parte. Capítulo I. pp. 131-183.

Mateo, José. “El arte de vivir con fe. Pesca, religión y religiosidad en el puerto de Mar del Plata (1920-1950)”. En: Álvarez, N., Rostoyburu, C. y Zuppa, G. (comp.) *Pasado y presente de la Mar del Plata social*, Coloquio I;

EUDEM; 2005.

Muñoz Molina, A. “Memoria y Ficción”, en J.Ma. Ruiz Vargas (op. cit.),

Nora, P. “Memoria Colectiva”. En J. Le Goff, *La Nueva Historia*. Editorial Mensajero; Bilbao; 1988; pp. 455-459.

Revista *Toledo con Todos*. Año VIII; n°91; Marzo 2001. Solari, Manuel Horacio. *Historia de la Educación argentina*; Buenos Aires; Editorial Paidós; 1981.

Suárez, Patricia; Mateo, Mirta. “Escuelas Centenarias”. En: *Mar del Plata de ayer*; Bs. As.; Editorial de Arte; 2007.

Verbitsky, Horacio. *Cristo vence. La Iglesia en la Argentina. Un siglo de historia política (1880-1983)*. Tomo I: De Roca a Perón. Bs. As.; de Sudamericana; 2007.

Vidal-Naquet, Pierre. “Memoria e historia”. En: Vidal-Naquet, Pierre. *Los judíos, la memoria y el presente*. Fondo de Cultura Económica; Argentina; 1996; introducción: pp. 15-22

Videos

Video “Yo también soy porteño” en: *El puerto, su gente, sus conflictos*; trabajo audiovisual de difusión en formato digital del Grupo Gesmar; undmdp.

## Fuentes

Álbum fotográfico de la Escuela 12, realizado por la Srta. Elva Mascaretti en conmemoración del centenario de la escuela; 1999.

Archivo fotográfico y documental del Museo del Hombre del Puerto “Cletto Ciocchini”.

Archivo fotográfico de la escuela Inmaculada Concepción (Gentileza de la Sra. Celsa Gordon, docente de la escuela)

Diario El Puerto.

Diario El Trabajo.

Diario La Nación.

Reseñas históricas de circulación interna, realizadas por las escuelas La Sagrada Familia e Inmaculada Concepción, en ocasión de celebrarse el 50° y el 75° aniversario.

## Entrevistas

Srta. Elva Mascaretti, ex docente de las escuelas 12 e Inmaculada Concepción, ex directora de esta última.

Sra. Celia Noemí Arrighini de Chapelle (Chela); ex docente de la Escuela 12.

Sra. Celsa Gordon, docente de la escuela Inmaculada Concepción.

Sr. Héctor Becerini, Director del Museo del Hombre del Puerto.

Sr. Fernando Bilbao, encargado de la Fototeca del Museo Barili.

Entrevistas del Archivo Oral del Museo del Hombre del Puerto “Cleto Ciocchini”.



**“Si ellos se divierten... nosotros también. El carnaval y sus festejos entre los salones de la aristocracia porteña y las calles del puerto. Mar del Plata en los años ‘30”**

Bettina Favero  
CONICET – UNMdP

*“Apurad que allí os espero si queréis venir  
pues cae la noche y ya se van nuestras miserias a dormir.  
Vamos subiendo la cuesta que arriba mi calle se vistió de fiesta.  
Hoy el noble y el villano, el prohombre y el gusano bailan  
y se dan la mano sin importarles la facha”.*

Fiesta<sup>1</sup> (J. M. Serrat)

## **Introducción**

Este artículo se propone dar a conocer las prácticas que dieron forma a los festejos de los carnavales en la ciudad de Mar del Plata a lo largo de los años '30 del siglo pasado. En esos años, la villa balnearia crecía en infraestructura y en cantidad de turistas que la visitaban y en forma paralela otras zonas de la ciudad se iban poblando con nuevos habitantes, en muchos casos inmigrantes europeos como también migrantes de localidades cercanas. Es por ello que nos encontramos ante una Mar del Plata en la que coexistían diversas situaciones no solamente sociales sino también culturales e identitarias. Parafraseando a Elisa Pastoriza, analizaremos a “un centro social como escenario de una sociabilidad, difusor de modelos de comportamiento cuya democratización

---

<sup>1</sup> Aunque se trata de la fiesta de San Juan en España, estos versos sintetizan el espíritu de carnaval.

implicará una tensión entre la distinción y la igualación”<sup>2</sup>.

Resulta interesante rastrear las formas en que una fiesta como la del carnaval, en plena temporada veraniega, podía adquirir múltiples facetas de acuerdo al lugar en donde se la celebraba. Para ello nos centraremos en dos realidades contrapuestas de ese momento: el mundo de los turistas de la élite porteña y el de los vecinos del barrio del Puerto. Con respecto al primero, en un estudio realizado por Leandro Losada<sup>3</sup>, observamos que el autor se refiere al carnaval porteño como protagonista de un proceso de difuminación de jerarquías sociales típico de una sociedad en transición que posibilitaba que el mismo dejara de ser el epicentro de la elite porteña. Pero, en relación a nuestra realidad, ¿la Mar del Plata de los años '30 se encontraba en esta situación “transicional” o se trataba de una sociedad ya establecida? Si bien el ciclo migratorio *masivo* había concluido, ello no implicaba que la sociedad fuera estable. El ascenso de los inmigrantes establecidos provocaba un cambio permanente de la esfera social. Por lo tanto, y en relación a los festejos del carnaval ¿podemos hablar de exclusividad en la alta sociedad? ¿La misma buscó expresar una distinción social o diferenciarse de los otros sectores sociales? ¿O permitía una instancia de “democratización” de estas prácticas socio - culturales en todos los niveles? Por su parte, los festejos del carnaval en los clubes del Puerto ¿se asemejaban a los de los ámbitos de la élite porteña? ¿Qué rasgos los unificaban y cuáles los diferenciaban? ¿Cuáles eran los límites simbólicos de estas prácticas? ¿Se puede hablar de una construcción de identidades marcadas por este tipo de prácticas?

Partimos de la definición del carnaval como una celebración de raíz popular y que se caracteriza con comportamientos que trascendían lo habitual, la vida cotidiana. Tal como lo describiera Bajtin en su célebre estudio sobre la cultura medieval: “los espectadores no asisten al carnaval, sino que *lo viven*, ya que el carnaval está hecho *para todo el pueblo*. Durante el carnaval no hay otra vida que la del carnaval. Es imposible escapar, porque el carnaval no tiene ninguna frontera *espacial*. En el curso de la fiesta sólo puede vivirse de acuerdo a sus leyes, es decir de acuerdo a las leyes *de la libertad*. El carnaval posee un carácter universal, es un estado peculiar del mundo: su renacimiento y su renovación en los que cada individuo participa. Esta es la esencia misma del carnaval, y los que intervienen en el regocijo lo experimentan vivamente”<sup>4</sup>

---

2 Pastoriza, E., *Sociedad y política en la gestación de una ciudad turística de masas. Mar del Plata en los años treinta*. Tesis de Maestría. UNMdP, Mar del Plata, 1998. Esta hipótesis también ha sido desarrollada en uno de los últimos trabajos de la autora, nos referimos a: Pastoriza, E., *La conquista de las vacaciones. Breve historia del turismo en la Argentina*. Buenos Aires: Edhasa, 2010.

3 Losada, L., “Del carnaval al corso de Palermo: los ritos sociales de la elite porteña en la Belle époque, 1880 - 1910”. En: *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, Vol. 44, año 2007, pp. 259 – 280.

4 Es claro que Bajtin define al carnaval de esta manera porque su estudio busca descubrir y analizar el vocabulario carnavalesco, libre de cualquier tipo de barrera social como así también un claro ejemplo de comunicación ideal y real entre la gente. Ver: Bajtin, M., *La cultura popular en la Edad Media y el*

Entonces, durante esta fiesta desaparecían las diferencias y los límites, ello permitía a quienes lo festejaban liberarse de cualquier tipo de prejuicio y escrúpulo, al menos en forma transitoria.

Ahora bien, ¿de qué forma se fueron conformando las prácticas y los rituales carnalescos? Según el antropólogo Prat i Carós<sup>5</sup>, la influencia de distintos estratos estructuradores que van desde las festividades celtas precristianas hasta la ostentación de poder y riqueza de las burguesías urbanas de la época moderna han definido y configurado los rituales de carnaval. Específicamente, nos concentraremos en la descripción realizada por el autor de “los rituales de ostentación”, acordes al período trabajado aquí. En este momento, el carnaval se convirtió en una “diversión burguesa” en la que la ocupación masiva de las calles fue una característica común a todas las ciudades europeas<sup>6</sup>. Asimismo, se volvía un instrumento que reflejaba el poder burgués y ciudadano que lo impulsaba y acogía. De allí, que muchos gobiernos municipales subsidiaban a las comparsas y a los grupos organizadores de las fiestas del carnaval. Pero, lo que marcó definitivamente a estas festividades desde este momento en adelante fue la participación popular: “el ambiente de carnaval” favorecía la participación multitudinaria que se enmascaraba en el anonimato y que permitía, al menos por unos días, la convivencia de distintos sectores sociales. No obstante y más allá de esta instancia “democratizadora”, dicha ostentación promovió que los sectores sociales cercanos al poder buscaran, a través de las fiestas y los desfiles lujosos, destacarse y demostrar su posición social. Este comportamiento lo podemos observar entre la sociedad porteña de fines del siglo XIX y principios del XX.

En la Argentina de *entre siglos*, el carnaval era una fiesta para todos aunque los sectores sociales lo festejaban y participaban en él de distinta manera. Sandra Cazón lo describe así: “las clases bajas se divertían mojándose con almidón y cáscaras rellenas con agua florida pero lo más común eran las batallas protagonizadas por bandos de sexos opuestos, que se batían en combates con baldes, pomos, bombas (...) En contraposición, existía un carnaval que podría calificarse de alcurnia. Era el celebrado por las clases altas, que se esforzaban por darle una nota distintiva que lo hiciera digno del nivel social. El juego con flores y serpentinas, los bailes y las cabalgatas eran

---

*Renacimiento. El contexto de Francois Rabelais*. Madrid: Alianza Editorial, 2003, p. 15. (El subrayado es del autor)

5 El autor distingue cuatro grandes orientaciones: 1) los rituales cósmicos; 2) los rituales de fertilidad; 3) los rituales de inversión y 4) los rituales de ostentación. Ver: Prat i Carós, J., “El carnaval y sus rituales. Algunas lecturas antropológicas”. En: *Temas de Antropología Aragonesa*. Huesca: Instituto Aragonés de Antropología, n° 4, 1993, p. 280.

6 Ver: Prat i Carós, J., *Op. Cit.*, pp. 290 y sigs.

las formas consideradas cultas y distinguidas...<sup>7</sup>. En este punto es necesario definir las prácticas y el significado que le daba cada uno de los sectores sociales. Siguiendo la descripción de la autora, los sectores bajos participaban en comparsas, corsos y fiestas en clubes e invadían las avenidas céntricas. Ello significaba la posibilidad de ser actores en un mundo al que no pertenecían: “invadir con sus trajes y bailes significaba entrar, aunque fuese solo por tres días, en el escenario social con sus hábitos y costumbres”<sup>8</sup>. Mientras que los sectores acomodados concebían al carnaval como un momento en el que se abandonaban las tareas diarias y se podían dedicar a las fiestas y las reuniones sociales dentro del propio círculo selecto. Al respecto, y para el caso específico de la elite porteña, Losada afirma<sup>9</sup> que los ritos sociales propios del carnaval, “reflejan que la distinción social requería de una construcción y ratificación constante, y muestran que los propios actores entendieron que la posición social, en un escenario de tales características, debía construirse y ratificarse día a día”. Aunque las clases acomodadas mantuvieran sus prácticas dentro de sus ámbitos exclusivos, con el avance del siglo XX se fueron generando una serie de “tendencias de imitación social” que desvanecían la exclusividad y la distinción. Dicha emulación podría observarse en las formas de festejo llevadas adelante por otros sectores de la sociedad y que podían ir desde los disfraces, las máscaras y cualquier tipo de indumentaria referente al carnaval hasta las fiestas realizadas en los clubes y los desfiles callejeros. En consecuencia, creemos que las características particulares de la ciudad de Mar del Plata generaron una tensión entre lo exclusivo y lo popular que posibilitó la permeabilización de algunas prácticas, antaño selectas, que en esta instancia “democratizadora” se instalaron en amplios sectores de la población estable y turística.

Por último, vale destacar que recrearemos estas prácticas a través de una fuente fundamental: las notas sociales de los periódicos publicados por aquellos años. Hemos relevado cuatro periódicos de este período, uno con tirada nacional y los restantes de carácter estrictamente local y zonal. Nos referimos a *La Prensa*, *La Capital*, *El Progreso* y *El Trabajo*. El primero, *La Prensa*, contaba desde los primeros años del siglo XX con un corresponsal en la ciudad balnearia que informaba diariamente las actividades desarrolladas por la elite porteña. Allí, bajo el título “El día social. Desde Mar del Plata”, encontramos las columnas que describen detalladamente los lugares que frecuentaba este grupo selecto como también menciona los nombres de todos los invitados a los eventos realizados. Es importante destacar que no se detiene en informar sobre

---

7 Cazón, S., “Las fiestas populares en Hispanoamérica. El Carnaval en la Argentina a principios del siglo XX”. En: *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, Vol. 29, año 1992, p. 345.

8 Cazón, S., *Op. Cit.* p. 346.

9 Losada, L., *Op. Cit.*, p.

las actividades de otros sectores de la población veraneante o local. En cuanto a *La Capital*, diario fundado a principios del siglo XX, se puede observar la sección “Notas sociales” en la que se describen los programas propuestos a los turistas y nativos por las distintas asociaciones y clubes con sede en la ciudad. A ello se suma, en algunas oportunidades, la información de las actividades de la elite veraneante: la llegada de viajeros, las fiestas realizadas en los espacios de elite, las misas y donaciones llevadas adelante por los grupos de beneficencia, los enfermos, entre otros. Similar información ofrece el diario *El Progreso* en el apartado “Notas sociales”. Entre sus líneas se pueden observar los mismos protagonistas que aparecen en el diario anteriormente descrito. Por último, *El Trabajo*, diario de extracción socialista, bajo el título “Página del hogar” describe las actividades realizadas en la ciudad, especialmente las que tienen como protagonistas a los nativos. Poco espacio ofrece al relato de eventos destinados al turismo veraneante en aquellos años.

### **Las temporadas estivales y una ciudad en cambio permanente**

La Mar del Plata de los años '30 se encontraba en plena transformación no sólo edilicia sino también social. Bajo el slogan “democratizar el balneario”, la gestión conservadora puso en marcha el nuevo diseño de una ciudad balnearia concebida bajo un proceso de apertura social. En cuanto al perfil arquitectónico, se dio en esta década un cambio irreversible. Específicamente fue la costa el sector que sufrió los avances del progreso: la rambla Bristol de estilo francés junto al Paseo General Paz dio paso a los complejos del Hotel Provincial y del Casino proyectados por el arquitecto Bustillo<sup>10</sup>. Así ambos edificios, separados por una plaza seca, se convertirían en el nuevo ícono de la ciudad. A ello se sumó la proyección y puesta en marcha de los balnearios del sector de Playa Grande. Estas mutaciones arquitectónicas reflejaban asimismo la incipiente apertura del balneario a otros sectores sociales: las nuevas ramblas, más amplias y monumentales, acogerían a los flamantes turistas que se adueñarían, con el paso del tiempo, de “la Bristol”.

Debido al incremento de turistas, la elite comenzó a refugiarse en los balnearios de Playa Grande, convirtiendo a este sector en el lugar privilegiado de los antiguos veraneantes<sup>11</sup>. Desde los años '20, algunos de sus miembros

---

10 Cabe mencionar que el primero de los edificios inaugurados fue el Casino en el año 1939 y luego se inauguró el Provincial en el año 1950.

11 El caso de Playa Grande se concibió como un “balneario parque” en donde una gran plataforma escalonada era acompañada por los balnearios situados paralelamente a la costa. El sector estaba limitado por dos edificios imponentes: el Yatch Club al sur y el restaurante Normandie al norte (actualmente existentes). Al respecto hemos consultado: Cacopardo, F., Pastoriza, E., y Sáez, J., “Playa Grande. Artefactos costeros, prácticas y sociedad en torno al mar: Playa Grande en Mar del Plata entre 1939 y

iniciaron este éxodo hacia el sur. Personajes como Marcelo T. de Alvear y su esposa Regina Pacini, entre otros, transformaron la zona en un nuevo ámbito de la aristocracia porteña. Así, una guía social de la época, concebía a este refugio “para evitar la pleamar de las multitudes que se vuelcan en los tramos centrales”<sup>12</sup>. Este corrimiento al sur junto al paisaje modernizador que se construyó, nos indica una vuelta a los orígenes: nos encontramos ante una reproducción *aggiornada* de la villa balnearia de los primeros años del siglo XX. Así, este espacio funcionó como una marca de distinción que buscaba resistir, al menos espacialmente, el avance de los nuevos veraneantes<sup>13</sup>.

En forma paralela a estos cambios en la fisonomía de la ciudad, Mar del Plata se comenzó a publicitar como la “ciudad de todos” y constituiría la expresión más clara del doble sentido en que se pensaba esta vertiente del turismo en aquellos años<sup>14</sup>.

En consonancia con los cambios materiales, se generó una transformación social que marcó el inicio de un nuevo turismo veraniego como también alimentó el componente poblacional residente de la ciudad. El número de turistas se incrementó a lo largo de toda la década: se pasó de 65.000 turistas en 1930 a 380.000 diez años después<sup>15</sup>. Este incremento trajo aparejado la expansión de la capacidad hotelera y gastronómica, la organización de la ciudad en pos de un mejoramiento constante de los servicios, y junto a los mismos, la demanda de mano de obra permanente para cubrir las necesidades que se generaban en este marco. Debido a ello, la población estable de la ciudad también creció: el censo nacional de 1914 indicaba una población de 32.940 habitantes mientras que en el año 1938 se contaba con 72.159<sup>16</sup>. Dicho aumento se debió principalmente a la llegada de inmigrantes ultramarinos de la llamada “etapa de entreguerras” y al asentamiento de migrantes internos que provenían de las localidades del interior de la provincia de Buenos Aires<sup>17</sup>. Mar del Plata era una de las ciudades que protagonizaba una fuerte expansión y que reflejaba

---

1940”. En: Cacopardo, F., *¿Qué hacer con la extensión? Mar del Plata, ciudad y territorio, siglos XIX y XX*. Buenos Aires: Alianza Editorial, 2001, pp. 144.

12 Citado en: Da Orden, M. L. y Pastoriza, E., “La formación de una ciudad moderna. Grupos sociales y ámbitos culturales”. En: AA.VV., *Mar del Plata. Una historia urbana*. Buenos Aires: Fundación Banco de Boston, 1991, pp. 169.

13 Cacopardo, F., Pastoriza, E., y Sáez, J., *Op. Cit.*, pp. 149.

14 Ballent, A. y Gorelik, A., “País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis”. En: Cattaruzza, A. (dir.), *Crisis económica, avance del estado e incertidumbre política (1930 – 1943)*. *Nueva Historia Argentina*. Tomo VII. Buenos Aires: Sudamericana, 2001, p.167.

15 Información extraída de: Revista de la UCIP (Unión del Comercio la Industria y la Producción), Mar del Plata, 1971. Citado en: Pastoriza, E., *Op. Cit.*, 1998.

16 Sobre los datos poblacionales hemos consultado: Censo Nacional de 1914 y Censo Provincial de 1938.

17 Al respecto hemos trabajado con anterioridad la llegada de población inmigrante a la ciudad. Ver: Favero, B., “La experiencia migratoria italiana de la posguerra en la ciudad de Mar del Plata, 1947-1960” Tesis doctoral. Tandil: UNCPBA, 2004.

una imagen de movimiento y de cambio permanente, elementos atractivos para la llegada y el establecimiento de nuevos pobladores. Esta situación, favorecida por la ampliación y diversificación de actividades económicas como la construcción, los servicios, el comercio y la pesca, estimuló la llegada de personas identificadas con los sectores medios y trabajadores al permitir importantes posibilidades de empleo, así como también la realización de actividades socio - culturales que se enriquecían con el aporte de los distintos grupos de migrantes que se establecían en la ciudad.

Así, se configuró una sociedad dicotómica que contraponía a los residentes con los veraneantes y que, según Graciela Zuppa, podía observarse de la siguiente manera: “simpleza, repliegue, modestia y naturalidad de los lugareños frente a la complejidad, refinamiento, excentricidad y exclusividad de los visitantes temporarios”<sup>18</sup>. Esta doble cara de la ciudad también podía observarse en la diferenciación de actividades e intereses que se producían en la temporada estival por un lado, y durante el resto del año por el otro<sup>19</sup>. Pero lo que aquí nos interesa es reconstruir las formas y los contornos que asumió el festejo del carnaval entre dos sectores de aquella Mar del Plata polifacética. Por ello, nos concentraremos en primer lugar en el ámbito de la elite porteña veraneante para luego proseguir con los espacios adoptados por los vecinos del barrio del puerto de la ciudad.

#### Los carnavales en los salones de la elite porteña veraneante.

Las celebraciones del carnaval fueron unos de los eventos más importantes de la sociedad porteña desde el año 1850. Tanto los grupos de la elite como los sectores populares festejaban el carnaval concretando así uno de los eventos más destacados de la temporada. Así, nos enfrentamos a una celebración teñida por distintas tonalidades étnicas que creaban un espectro amplio de influencias culturales desde lo africano a lo estrictamente europeo. Murgas, candombes, bailes de máscaras, disfraces, comparsas y juegos de agua (cuando se permitían<sup>20</sup>) se presentaban en un escenario multicultural.

---

18 Zuppa, G., “Prácticas de sociabilidad en la construcción de la villa balnearia”. En: Zuppa, G. (ed). *Prácticas de sociabilidad en un escenario argentino. Mar del Plata, 1870 – 1970*. Mar del Plata: UNMdP, 2004, pp. 62.

19 Sobre las prácticas sociales y culturales en la ciudad de Mar del Plata hemos consultado: Da Orden, M. L. y Pastoriza, E., *Op. Cit.*, pp. 165 – 207; Zuppa, G., *Op. Cit.* y Favero, B., Delgado, S. y Reis, F., “En busca de la sociabilidad deseada”. En: Pastoriza, E. (Dir.) *Un mar de memoria. Historias e imágenes de Mar del Plata*. Buenos Aires: Edhasa, 2010, pp. 109 – 112.

20 Vale aclarar que en contadas oportunidades y debido a los problemas que ocasionaba, no estaba permitido el juego con agua para estas fiestas. En el caso de la ciudad de Mar del Plata, sólo una resolución del Ejecutivo Municipal permitió el uso del agua en los paseos públicos. Así lo atestigua una noticia en un diario local: “durante los días de carnaval y de acuerdo con una resolución dada por el Poder Ejecutivo, se podrá jugar con agua en nuestro paseo de la Rambla Bristol. El administrador de ésta, señor Deyacobbi,

Desde la década de 1880, la elite intentó diferenciarse en los festejos realizando “bailes de máscaras” con invitaciones selectas en los clubes más distinguidos<sup>21</sup> evitando, de alguna forma, una exteriorización de los mismos. Debido a ello, la participación en los corsos era como espectadores y no como protagonistas ya que consideraban que estaban en decadencia y habían perdido esplendor. Esta diferenciación con otros sectores sociales también puede ser observada en los lugares donde se festejaba el carnaval. Losada afirma al respecto que las familias de la elite se trasladaban “hacia los suburbios de la ciudad (Adrogué, San Isidro o Tigre) y sobre todo, a Mar del Plata desde la apertura del Bristol en 1888”<sup>22</sup>, siendo los clubes de la ciudad balnearia los preferidos a principios del siglo XX. Con el paso de los años, este grupo aristocrático siguió refugiándose en los tradicionales clubes tales como el “Bristol”, el “Club Mar del Plata” y el “Ocean”, los mismos figuraban como los lugares preferenciales para el festejo del carnaval. En algunas crónicas de inicios de los años ’30 se puede observar el carácter selecto de estos festejos en las que se remarcaba la pertenencia de los invitados a determinado grupo de familias de este grupo social. Veamos algunas de ellas a modo de ejemplo:

*“Se han iniciado los preparativos para las fiestas de Carnaval que se realizarán en el Ocean Club, que alcanzarán como en años anteriores, gran lucimiento y reunirá a un grupo selecto de familias de nuestros círculos sociales. La primera de estas reuniones será un recibo de máscaras el 4 de marzo, martes de Carnaval, y el sábado 8 se efectuará un gran baile de fantasía”<sup>23</sup>*

*“El ‘diner’ y baile realizado anoche en el Bristol Hotel, el primero de los tres que anualmente se efectúan con fines de beneficencia, y que fue la primera de las fiestas organizadas en ocasión del Carnaval, alcanzó singular lucimiento (...) la concurrencia estuvo constituida por un destacado grupo de familias, revistiendo la reunión caracteres de una brillante fiesta por su ambiente de distinción y de entusiasmo (...) La presencia de algunas máscaras que supieron guardar la incógnita hasta el final de la fiesta y que con bromas oportunas lograron despertar curiosidad e interés entre la concurrencia, fue un factor que contribuyó al mayor éxito del sarao”<sup>24</sup>.*

---

ha dado amplia difusión a la medida, con el propósito de evitar que se produzcan inconvenientes entre los que concurran al paseo entre las 18 y las 21 horas fijadas para el juego con agua”. Diario La Capital, 21/2/1936.

21 Sobre las características de los festejos del carnaval entre los sectores de la elite porteña hemos consultado: Losada, L., *Op. Cit.*, pp. 259 – 280.

22 Losada, L., *Op. Cit.*, pp. 263.

23 Diario La Prensa, 25/2/1930 (el subrayado es mío).

24 Diario La Prensa, 4/3/1930. Entre los apellidos que se mencionan en la crónica figuran: Anchorena, Bullrich, Álzaga, Uriburu, Unzué, Alcorta, Alvear, Rodríguez Larreta, Ayerza, Guerrico, Mansilla, Bemberg,

*“El programa de fiestas motivadas por el Carnaval, preparada para mañana, cuenta con un nutrido conjunto de reuniones que se iniciarán con el recibo de máscaras que se efectuará por la tarde en el Ocean Club. Será esta fiesta una de las más lucidas y reunirá crecido contingente de conocidas familias.”<sup>25</sup>.*

*“Se realizará mañana en el Club Mar del Plata un “diner dansant” denominado “Baile de los mantones”, fiesta con la que se proseguirá el programa organizado por esa entidad con motivo del Carnaval. El anuncio de esta reunión ha despertado gran interés, siendo numerosas las familias que han reservado mesas para la comida”<sup>26</sup>.*

Principalmente, los festejos del carnaval entre estos sectores se caracterizaban por almuerzos o cenas acompañados de bailes “de fantasía” que extendían los festejos durante varias horas. Según lo relatan las crónicas no se estilaba el disfraz completo entre los concurrentes sino que la máscara o el antifaz eran los protagonistas en estos encuentros sociales. En algunos casos se realizaban bailes a los que se debían concurrir vestidos con un color determinado o con un accesorio específico como por ejemplo un mantón. En estas prácticas encontramos un símbolo de distinción en los festejos de la elite: el uso de un accesorio, sea un antifaz, una máscara o un mantón, caracterizaba estas celebraciones y se diferenciaba de los festejos populares donde predominaba la costumbre de usar un disfraz completo y caracterizarse con un personaje elegido.

Cabe destacar que con el paso de los años, a los sitios más selectos se fueron sumando nuevos espacios dentro del marco de los festejos como el “Club de Pesca”, el “Club Pueyrredón” y algunos hoteles que albergaban a los nuevos turistas pertenecientes a sectores sociales en ascenso. Así lo relatan los periódicos de la época: *“La fiesta de disfraz y fantasía ofrecida anoche por la dirección del Hotel Nogaró en obsequio de sus huéspedes y de un grupo de invitados alcanzó muy lucidas proporciones por el numeroso grupo de familias que participó de ella, como así también por su ambiente de singular animación (...) Terminada la comida concurrió otro grupo de invitados, continuándose el baile, que fue amenizado por dos orquestas, hasta pasadas las 3 de la madrugada”<sup>27</sup>.*

*“Por la noche (...) continuarán igualmente otras reuniones no menos atrayentes el ‘diner’ que se efectuará en el Club de Pesca y los bailes que ofrecerán las direcciones de los hoteles Royal, Reginay Gran Hotel, en obsequio*

---

Bengolea, entre otros. Todos miembros de la elite porteña veraneante.

25 Diario La Prensa, 4/3/1930.

26 Diario La Prensa, 20/2/1931.

27 Diario La Prensa, 8/3/1930.

de sus huéspedes. El Club Pueyrredón, que ofreció anoche un animado baile de disfraz, repetirá mañana la fiesta en obsequio de sus asociados”<sup>28</sup>.

“Se efectuó en el salón del Royal Hotel el gran diner dansant extraordinario ‘La alegría de momo’, reunión que alcanzó significativos contornos por la animación constante que reinó y la numerosa concurrencia que se congregara. Entre los asistentes se distribuyeron accesorios de cotillón y se rifaron gratis objetos valiosos”<sup>29</sup>.

Es interesante observar que entrados los años ’30, comenzó a destacarse dentro de las “notas sociales” este nuevo grupo “acomodado” (sectores de una clase media alta en ascenso) que protagonizaban las crónicas sociales de los diarios y que ocupaban espacios diferentes a la elite porteña retraída en la zona de Playa Grande. Los bailes ofrecidos por los hoteles Nogaró, Centenario, Ostende, Bella Vista, Hurlingham y Roma, entre otros, eran lo más destacado de este grupo social. En los periódicos podemos conocer sus apellidos: Puricelli, Ferrero, De Chiara, Lacava, Daroli, Ibarra, Machiavello, Balestra, Saporitti, Tomassini, Pavese, Boni, Tavini, Krieger, Olivera, Arnaudo, Barberis, entre otros. Es evidente que han cambiado los protagonistas sociales de los albores del siglo XX. En la década del ’30 se puede observar claramente cómo la “democratización” del balneario había dado paso a estos sectores sociales en ascenso que, irremediablemente, imitaban las costumbres y las modas de los antiguos miembros de la elite veraneante. Al respecto Elisa Pastoriza afirma que el mercado vacacional se había ampliado con la llegada creciente de los visitantes de las clases medias altas y de un nivel inferior: comerciantes, industriales, grupos profesionales y administrativos<sup>30</sup>. El objetivo de la “Asociación de Propaganda y Fomento”<sup>31</sup> de democratizar el balneario se estaba cumpliendo. La apertura del mismo a nuevos contingentes se alcanzaría en pocos años convirtiendo a Mar del Plata en un símbolo de las “vacaciones para todos” aunque en esta primera fase fueran los sectores medios emergentes

---

28 Diario La Prensa, 4/3/1930.

29 Diario El Progreso, 27/2/1936.

30 Pastoriza, E., “Turismo social y acceso al ocio: el arribo a la ciudad balnearia durante las décadas peronistas (Mar del Plata, 1943 – 1955)”. En: Pastoriza, E. (Ed.) *Las puertas al mar. Consumo, ocio y política en Mar del Plata, Montevideo y Viña del Mar*. Buenos Aires: Biblos, 2002, p. 89. Ver también: Pastoriza, E., “Notas sobre el veraneo marplatense en los albores del siglo: un “capítulo indeclinable” de la alta sociedad porteña. En: Cacopardo, F. (Ed.), *Mar del Plata: ciudad e historia*. Buenos Aires: Alianza – UNMdP, 1997.

31 Esta asociación conformada por los “vecinos caracterizados de la ciudad” se creó en el año 1930 con la idea de renovar el impulso del turismo para garantizar el progreso del comercio, la hotelería y la construcción perjudicados, especialmente, por la recesión de los años treinta. Para ello se articuló con los poderes públicos, especialmente en lo referente al programa de obras destinado a la ciudad. Sus miembros formaban parte de la dirigencia sociopolítica local: pequeños y medianos comerciantes, hoteleros, hacendados, propietarios de empresas constructoras junto a políticos profesionales (socialistas, radicales y conservadores). Información extraída de: Cacopardo, F., Pastoriza, E., y Sáez, J., *Op. Cit.*, pp. 134 – 135.

quienes disfrutarían de esta posibilidad.

Por su parte, otros espacios como los nacientes clubes Unión, Libertad, Kimberley, Aldosivi, entre otros, eran el epicentro de los festejos populares. A ellos se sumaron, en algunas temporadas de los años '30, las actividades organizadas en la “Exposición Feria<sup>32</sup>” en ocasión de los festejos del carnaval: *“sábado 22 de febrero a las 22 hs. ‘Noches de Broadway’. Iniciación de los grandes bailes populares (Tinglado exprofeso). 300 metros cuadrados de pista. A media noche se realizará el gran desfile carnavalesco y se adjudicarán tres valiosos premios: a la pareja que ostente los mejores trajes de carnaval. A la dama mejor disfrazada. Al caballero mejor disfrazado”*<sup>33</sup>. Pero veamos, de qué forma se organizaban los festejos a “Momo” en un barrio emblemático<sup>34</sup> de la ciudad: el Puerto.

### **El festejo del “rey momo” en los clubes y calles del Puerto.**

Como en otras ciudades del país, el carnaval era vivido con intensidad entre los sectores medios y populares del barrio del Puerto. Al parecer, era la “gente menuda” quien protagonizaba espontáneamente y contagiaba al resto de la población los aires del carnaval. Así lo atestigua una crónica de mediados de los años '30: *“En los barrios suburbanos los chicos (...) salieron en pandillas luciendo los más baratos y caprichosos disfraces, organizándose en murgas improvisadas, llenando las calles de esa algarabía cuyas notas solo ellos son capaces de alcanzar. Diríase que paulatinamente y desde los radios suburbanos hacia la zona urbana de la ciudad fue avanzando ese deseo de diversiones en los pequeños y posteriormente en los mayores, y así fue como en horas en que se realizó el corso culminó la alegría de la que fue partícipe el pueblo”*<sup>35</sup>.

Si bien las carnestolendas se festejaban principalmente en las calles, muchos de sus festejos podían observarse en los clubes barriales. En el caso del Puerto, desde los primeros asentamientos poblacionales en la zona se dio el proceso de conformación de los mismos cuya principal actividad era el fútbol aunque también fomentaban otras tareas deportivas y sociales.

---

32 Una gran feria que se instalaba en la zona costera cercana a La Perla y que era visitada por turistas y nativos. Hemos relevado información de la misma a través de los artículos publicados por los Diarios La Capital y El Progreso.

33 Diario El Progreso, 20/2/1936.

34 Sobre los orígenes y la situación del Puerto en relación al resto de la ciudad ver: Favero, B. y Portela, G., *Más allá de la Avenida Cincuentenario: el barrio del Puerto (1920 – 1950)*, en colaboración con Gerardo Portela, Mar del Plata, Ed. Suarez, 2005.

35 Diario El Progreso, 25/2/1936.

Aldosivi y Barcelona (luego Talleres) fueron los pioneros. El Club Aldosivi (cuyo nombre proviene de los ingenieros franceses que proyectaron el puerto de ultramar: Allard, Dolfus, Sillard y Wiriot) fue fundado en el año 1913. Con el paso de los años se transformó en el símbolo del barrio y se identificó con los trabajadores de la pesca. Por su parte el club Barcelona se originó en el año 1927 y en sus inicios estaba conformado por un alto componente español. Sus miembros trabajaban en la empresa constructora del puerto y se relacionaban con las actividades de la cantera y la construcción.

Según algunos testimonios de la época, el carnaval era una manifestación en la que reinaba la participación masiva. Uno de los momentos neurálgicos de estas fiestas era el desfile de disfraces y carrozas, también llamado corso, organizado por distintas asociaciones vecinales como la comisión “Pro Carnaval del Puerto” y la Asociación de Fomento del barrio. Así lo relatan las noticias sociales en un importante diario local: *“La comisión vecinal Pro Carnaval del Puerto, que preside el señor Eugenio Omega Legros (...) activan los preparativos para la realización del corso en la calle Figueroa Alcorta del Puerto. El corso se efectuará los días 23, 24 y 35 de febrero y 1º de marzo, y corso de flores los días 7 y 8 de marzo, acompañadas estas dos últimas fechas de bailes en el salón de la Sociedad Cosmopolita del Puerto, cuyo producto será a total beneficio de la Asistencia Pública de esta ciudad”*<sup>36</sup>.

Las fuentes nos indican que cada una de estas comisiones tenía prioridad en la organización de los cursos sobre dos zonas destacadas del barrio: las calles 12 de octubre y Figueroa Alcorta. La primera de ellas es, por decirlo de alguna manera, el corazón del barrio del Puerto. Sobre la misma se apostaban infinidad de negocios, bares, restaurantes y cines. Los vecinos la consideraban “la calle Florida” del Puerto porque era un paseo obligado todos los fines de semana y una zona visitada cotidianamente para la realización de compras y la concreción de negocios. Allí, durante el carnaval eran organizados los cursos por la Asociación de Fomento. Mientras que la segunda era una arteria secundaria del barrio pero más cercana a la costa que cruzaba con la 12 de octubre. Aquí, la comisión “Pro Carnaval del Puerto” realizaba los desfiles de carrozas y flores “hechos en casa” acompañados por bandas musicales del lugar.

La Asociación de Fomento del Puerto asumía un rol protagónico en estas fiestas, ya sea presidiendo los actos o en el suministro de los materiales necesarios. Por ejemplo en uno de los diarios consultados podemos observarlo: *“a tal efecto las autoridades de esta entidad organizadora han hecho ornamentar cuatro cuadras de las calles que abarcará el recorrido del corso, las que serán*

---

36 Diario La Capital, 22/2/1936.

*profusamente iluminadas durante las horas de duración del mismo*<sup>37</sup>.

Ahora bien, ¿quiénes participaban? Muchos vecinos, en su mayoría jóvenes y niños que se disfrazan y participaban de los corsos con mucha serpentina, papel picado y pomos de agua. En cuanto a los disfraces y en función de algunas imágenes observadas, muchos de los asistentes (especialmente los infantes) que participaban de los corsos se disfrazaban con trajes típicos del lugar de origen de sus padres inmigrantes confeccionados por sus madres y abuelas<sup>38</sup>. Cabe recordar que el barrio del Puerto contaba por aquellos años con un alto componente poblacional de origen inmigrante entre los que se destacaban los italianos y españoles seguidos en minoría por franceses, sirio libaneses y belgas<sup>39</sup>. Es así que entre las calles del barrio se podían ver a toreros, gaiteros, asturianos, gitanas, vascos, napolitanas, sicilianas, venecianas y polichinelas, entre otros, que testimoniaban el amor por la otra patria.

Por la noche, era el momento de los bailes organizados por los clubes del barrio junto a asociaciones vecinales o de socorros mutuos. Allí los vecinos, en este caso los adultos, lucían distintos tipos de disfraces: *“Las comisiones de fiestas del Club A. Aldosivi y de la Sociedad de Socorros Mutuos ‘La Cosmopolita’, anuncian tres grandes reuniones danzantes de disfraz y fantasía para el sábado 22, lunes 24 y sábado 29 del corriente mes, en los salones de la entidad nombrada en segundo término que, como se sabe, se halla afincada en el Puerto. Los bailes mencionados, que se realizan en celebración de la festividad de Carnaval, han despertado singular entusiasmo entre las familias allegadas a las instituciones patrocinantes, descartándose, en consecuencia, que se cumplirán exitosamente*<sup>40</sup>. Era común en estos bailes contar con la presentación de orquestas y la realización de concursos con importantes premios: *“los clubes Aldosivi y Talleres iniciarán esta noche en sus respectivas salas, los bailes de disfraz y fantasía programados en celebración del carnaval, habiendo ambas instituciones contratado los servicios de excelentes conjuntos orquestales. Durante la realización de estos bailes de carnestolendas, habrá concursos de distinta índole con valiosos premios*<sup>41</sup>.

---

37 Diario La Capital, 28/2/1937.

38 Al respecto es interesante el aporte realizado por Mauricio Kartun en su análisis sobre la relación establecida entre la inmigración y las fiestas de carnaval. Los trajes típicos de los niños ponían en juego la creatividad de las mujeres, el arte de la costura y el orgullo familiar. Luego, el paso obligado era la casa de fotografía donde se retrataba al niño disfrazado para enviar esta imagen a los parientes que habían quedado en Europa. Kartun, M., “El siglo disfrazado”. En: Kartun, M., *Escritos, 1975 – 2005*. Buenos Aires: Colihue, 2006, pp. 182 – 184.

39 Favero, B. y Portela, G., *Op. Cit.*

40 Diario La Capital, 21/2/1936.

41 Diario La Capital, 3/3/1938.

## **Entre corsos y bailes de máscaras: a modo de conclusión.**

*“Asegúrase que con la cara tapada se descubre más fácilmente el corazón y que a favor de la careta es lícito en estos días decir todo género de claridades.*

*Las descompuestas voces de la embriaguez, las estridentes carcajadas de la locura, los breves monosílabos de las promesas, las cortesanas frases de los galanteos, las rápidas palabras de las citas, los discordantes ecos de las músicas, el incesante son de las chanzonetas, el hervidero confuso de la multitud oscura y apretada, entre la cual surcan, por aquí una figura grotesca, por allá un mamarracho imposible, por acullá una comparsa que culebreando entre el gentío parece una serpiente monstruosa de abigarrados colores”.*

El Carnaval (Becker)

Así, Gustavo Adolfo Becker describía el carnaval. Un momento del año en que pareciera estar todo permitido y del que participan todos los sectores sociales sin distinción alguna. Aunque en el espacio característico que hemos analizado, la Mar del Plata de la temporada veraniega, parecería que estas licencias se enmarcaban de forma curiosa e interesante.

Al inicio de la ponencia nos planteamos una serie de interrogantes en relación a los festejos del carnaval. Específicamente nuestra primera pregunta se refería a la exclusividad o no de los mismos entre los sectores veraneantes de la elite porteña. Si analizamos los lugares donde se realizaban las fiestas de carnaval, podemos afirmar que la elite buscó delimitar ese espacio simbólico que le era propio y que no deseaba abandonar. Así, el *Bristol*, el *Ocean* y el *Yacht Club* fueron los protagonistas de los distinguidos “diner dansant” o bailes de fantasía en los que un público estrictamente selecto concurría. En función de estas prácticas, este sector social no deseaba participar de la instancia “democratizadora” que se estaba generando en la temporada veraniega.

Por otro lado, los vecinos del barrio del Puerto también tenían sus lugares comunes en los que festejaban a “Momo” a través de fiestas de disfraces en los clubes o con corsos por las calles del barrio. Al observar el desarrollo de los bailes en estos singulares espacios, se puede inferir que existía un modelo a seguir o a imitar (el de la elite o el de las clases medias acomodadas) pero que se adecuaba a las situaciones reinantes entre este sector de la población.

Si bien el espacio separó, creemos que el uso de máscaras y de disfraces unificó estas prácticas ya que si bien la vestimenta y los usos del cotillón eran distintos: mascarar, antifaces o mantones entre unos y disfraces

completos, serpentina, papel picado y agua, entre otros, estaba presente en esta instancia “de enmascaramiento” el fundamento de festejo del carnaval.

Asimismo, resulta interesante observar cómo los distintos grupos sociales se identificaban con el carnaval. La elite veía en los festejos una situación más dentro de la temporada estival en la que existía la posibilidad de verse y hacerse ver. Era condición *sine qua non* la publicación de los nombres de los invitados a las fiestas en los diarios de tirada nacional, una forma de registro y de pertenencia a ese exclusivo sector social. Asimismo, el uso de mascarar o antifaces originales (emulando aquellos venecianos) era un componente más de esta distinción con el resto de la sociedad. Pero quizás, podríamos ver en estas prácticas algún tipo de instancia identitaria, entendiendo a la misma como una construcción que busca poseer características únicas e identificatorias. Ciertamente es que la elite veraneante porteña pasaba por un momento de retraining espacial y de diferenciación absoluta ante los nuevos turistas que inundaban a la antigua “villa aristocrática”. Probablemente, el carnaval haya sido uno, entre los tantos momentos sociales vividos por este sector que buscó confirmar una identidad propia que parecía desdibujarse.

Ahora bien, los sectores observados en la realidad del Puerto, se identificaban con los festejos a “Momo” en función de su origen, es decir, de la diversión y la jarana en las calles. A ellos no les interesaba aparecer en las crónicas de la época con nombre y apellido pero si buscaban demostrar que, en una zona de la ciudad alejada de la Mar del Plata turística, las festividades del carnaval adquirirían singulares contornos y eran compartidas por gran parte de la población residente. Disfraces étnicos o no, máscaras bufonescas, serpentina y papel picado conformaban el núcleo de las carnestolendas entre los vecinos del Puerto. Quizás aquí si podamos identificar más claramente la construcción de identidades en una sociedad mayormente inmigrante que buscaba marcar pautas culturales en estas nuevas tierras. El disfraz, la música que se escuchaba, las carrozas de flores, formaban parte de una cultura legada que se inmiscuía en los intersticios de una identidad que se estaba conformando.

Nos encontramos ante prácticas sociales y culturales diferenciadas pero que tenían algo en común: la alcurnia de un festejo que se remonta al origen de la humanidad y que fue trasmutando con el paso de los siglos pero conservó su origen festivo y porque no democratizador. La animación, el alboroto y la alegría no eran exclusivos de un sector social. Todos festejaban a “Momo” buscando distinguirse o igualarse, dependerá del lugar donde se lo mire.



## **Los puertos sobre playas de arenas móviles. El caso de los puertos de Mar del Plata y Quequén en los inicios del s. XX.**

Prof. Susana S. González  
Grupo GESMAR.-UNMDP

Es común escuchar hoy en día, cuando se habla de las construcciones portuarias de nuestra costa atlántica, mas específicamente de los puertos de Mar del Plata y Quequén expresiones tales como “no se que estaban pensando al construir aquí el puerto o ¿ que tomaron en cuenta cuando pusieron acá el puerto? Tema que surge especialmente cuando se deben efectuar las tareas de dragado.

Es que los estudios de las costas no tomaron en cuenta las cuestiones tales como la acumulación de arena, las corrientes marítimas ¿O los ingenieros a cargo no estaban al tanto de estos temas inherentes a las construcciones portuarias?

Ciertamente los problemas del presente llaman a repensar o investigar sobre las cuestiones del pasado, en este caso en particular analizando no solo las cuestiones técnicas que llevaron a la implantación de los puertos en sus lugares actuales, sino tambien y esencialmente el juego establecido entre las necesidades económicas y la problemática geográfica.

Mar del Plata y Quequén hoy:

En un informe elaborado por la Secretaria de Agricultura, ganadería,

pesca y alimentos en el 2008<sup>1</sup> brindó los siguientes detalles sobre el puerto de Mar del Plata:

“El puerto esta cercado por dos “breakwater”, el canal de acceso tiene alrededor de 700 metros de

largo, 100 metros de ancho. Dentro del área por él comprendida (4 millas cuadradas) podemos

Mencionar los siguientes sectores: Dársena para submarinos, Yacht club, aviación naval, el

Atracadero para barcazas pesqueras, sector de inflamables, cruceros turísticos, muelles de carga

General y el elevador de granos

Rada: Existen óptimas zonas de anclaje para buques chicos enfrente de Punta Iglesias y de mayor

Tamaño en el lado norte del Cabo Corrientes.

Profundidad: El canal de acceso posee una profundidad de 33 pies.

Pilotos: Es obligatorio (con excepciones), debe ser tomado en la rada o en sus proximidades (alrededor de 1 milla).

Restricciones: Eslora máxima 180 metros, y calado 32 pies de acuerdo a la marea.

Remolcadores: Los buques con eslora entre 100 y 120 mts deben usar un remolcador, en cambio los

de mayor tamaño requieren de dos.”

En tanto referente al puerto de Quequen señala:

Es junto al complejo de Bahía Blanca un importante puerto de complemento. Esta protegido por dos

“breakwater”, el lado norte de 570 metros y el lado sur de 1.594 metros con un paso entre ambos de

220 metros y 40 pies de profundidad, en la actualidad con el sistema de iluminación instalado

Permite operar las 24 horas.

Rada: Es del tipo de rada abierta, ubicada fuera de la zona portuaria.

Profundidad: El calado del acceso al puerto varia de acuerdo a la altura de la onda y el dragado, en

---

1 Secretaria de agricultura, ganaderia, pesca y alimentos subsecretaria agroindustria y mercados direccion nacional de mercados direccion de mercados agroalimentarios

“ Puertos cerealeros de argentina “ - agosto 2008 -

( Infraestructura y exportaciones )

Elaborado por :

Area de infraestructura comercial y regimenes especiales

Responsable : carlos maria ibañez

Colaboradores: susana rossi- noelia rivera - mariano ibañez

Aproximadamente entre 40 y 42 pies.

Pilotos: La estación se encuentra a una milla y media de la entrada y el uso de los mismos es de

Carácter obligatorio.

Remolcadores: Es obligatorio el uso de un remolcador para buques con eslora superior a 80 metros.

Restricciones: Deben considerarse los siguientes casos:

- Eslora máxima 230 metros, con una tolerancia del 5% en más por requerimiento especial y bajo

Condiciones climáticas favorables. Manga 35 metros.

- Cuando la ola excede 1,85 metros el puerto es cerrado por la prefectura.

- Para la entrada y salida debe haber una visibilidad de más de dos millas náuticas.

- La velocidad del viento para entrada/salida no debe superar los 37 Km/hora.

- No se permite hacer maniobras dentro del puerto cuando otro buque esta entrando o saliendo.

- La entrada y salida nocturna es regulada.”

En cuanto a la producción que sale por los puertos señala que en tanto el puerto de Mar del Plata es lugar desde el cual se exporta pescado y en menor medida, comestibles y frutas, mientras que Necochea exportó en el 2007 a través de su puerto ,granos subproductos y aceites (Soja) según el siguiente detalle :

Granos: 3.140.395 toneladas, una participación del 8,3% del total de exportaciones.

Subproductos: 555.576 toneladas, una participación del 1,9%.

Aceites: 234.153 toneladas, una participación 3%.

Ampliando la descripción del puerto de Mar del Plata, ya que lo mencionado en el informe no da una cabal idea de su importancia, el trabajo de Marcela Eraso, explica:

“La mayor parte de la mercadería descargada en el puerto de Mar del Plata, para sus posteriores destinos externos e internos, provienen de la actividad pesquera, por lo tanto el Puerto de Mar del Plata tiene desde el punto de vista global la particularidad de desarrollar mas su foreland que su Hinterland en términos de intercambio de mercaderías, **representando el 90 por ciento de los tráficos de origen pesquero del país**”. (El resaltado es nuestro).

Sin negar que las construcciones de ambos puertos generaran un impacto en el ordenamiento ambiental, uno al desviar el curso del río y otro al interceptar la corriente marina, es innegable que ellos funcionan como

movilizadores de la economía de sus respectivas ciudades, hecho observable en los ejemplos mencionados.

## **La construcción de puertos en los inicios del s. XX**

El tres de mayo de 1905 el Presidente Manuel Quintana envía al congreso el mensaje en el cual somete a su consideración el proyecto de ley sobre la construcción de puertos las costas del Atlántico. En las consideraciones señala que hasta el momento la atención se había hallado dirigida a la construcción de puertos en las vías fluviales, obviando las necesidades de la región sur ,en sus palabras “Tanto en las ricas llanuras de esa provincia ( Buenos Aires) como en los valles centrales y andinos de la Patagonia, sólo se espera los medios fáciles y económicos hasta los mercados de consumo, para poder desenvolver la producción, acrecentar sus fuentes de riqueza y cimentar las bases de su prosperidad.”<sup>2</sup>

Posteriormente, en su mensaje elevado al Congreso en agosto de 1906 el Presidente Quintana indicaba que había autorizado por ley 4580, la construcción de puertos en el litoral marítimo entre otros los de Mar del Plata, Quequén, Patagones, Bahía Blanca, San Antonio, Deseado y Madryn.

Por esta misma ley, se designaban 4 comisiones de estudio las cuales debían en forma simultánea las posibilidades de construcción de sendos puertos de ultramar en los sitios antes mencionados, quedando dos de ellas bajo la supervisión del Ing. Federico Beltrami y las dos restantes bajo la supervisión del Ing. Niebuhr. El detalle de las comisiones era el siguiente:

La acreditada para Mar del Plata y Quequén:

Ingeniero de 1º clase: Enrique Ducós

Ingeniero de 2º clase Carlos Argañarás

Ayudante de 1º clase Enrique Campolieti

Ayudante de 2º clase Ernesto Carman.

Las circunstancias económicas favorecían a nuestro país, que se hallaba en una etapa de crecimiento agrícola-ganadero. El avance final de la frontera Bonaerense, y la revelación de que las tierras eran excepcionalmente aptas para el cultivo de cereales produjeron incrementos constantes en la producción cerealera, de la mano de una oleada inmigratoria procedente de los países europeos , espacialmente de aquellos que iniciaban su etapa de industrialización, expulsando mano de obra campesina.

---

2 Memoria del MOP. junio 1905/ marzo 1906.p.267

La introducción de innovaciones tecnológicas como la utilización de cámaras frigoríficas instaladas en los barcos que permitían renacer un comercio que languidecía poco tiempo antes, esto es la comercialización de carnes vacunas. Aunado a las innovaciones técnicas en las embarcaciones (utilización de hélices de tres palas, motor compuesto, cascos de acero) al incrementarse la capacidad de bodega permitió una mayor agilidad en los traslados intercontinentales, acelerando los intercambios e ingresando de esta manera Argentina al nuevo orden imperial como productor de materia prima y receptor de capital extranjero en busca de inversiones rentables.

En este contexto los puertos pasan a ser una llave clave para el crecimiento económico. Así se percibía no solo en la elite sino también entre los profesionales, principalmente desatacada es la figura del Ing. Huergo quien hace suyas, en una carta sobre el canal entre la Plata y Buenos Aires las palabras del economista Owen “el puerto es el corazón del comercio en un país, la canalización interior y los caminos de hierro son sus arterias y venas”. En otras palabras; Por que la importancia de puertos de fácil acceso?

Por que mientras que el cereal se cosecha en una sola fecha, la gente come todo el año.

En esta etapa el crecimiento de la infraestructura esta dada por la necesidad de alimentar al mundo.

Los estudios para la construcción del puerto de Quequen fueron finalizados el 20 de noviembre de 1909 , consistieron en relevamiento del terreno y de la costa, planos y altimetría, sondajes, perforaciones en tierra firme y en la playa del mar , observaciones de mares, corrientes y meteorológicas. Se estudio el régimen del río Quequen, los medios de fijación de médanos, así como también las posibilidades de acceso al material de construcción.

En Mar del Plata se efectuó un levantamiento topográfico de la costa y del Océano, desde algunos kilómetros al norte de los muelles ya existentes hasta el arroyo del Barco, y hasta el sur de Punta Mogotes, hasta la profundidad de 30 pies, estudiando la posibilidad de conexión con redes ferroviarias y accesibilidad de estas al puerto.

La memoria del Ministerio de Obras Públicas de 1906 señala que no se habían podido efectuar los estudios marítimos debido a que la costa de Mar del Plata “no ofrece refugio alguno en caso de temporal, y por eso es preciso contar con un barco capaz de aguantarlo o que permita ir en busca de abrigo.” Se menciona que en el invierno los vientos predominantes son del cuadrante sur este.

Al mismo tiempo explica que “No sucede lo mismo en Necochea donde se necesita una embarcación de poco calado para poder franquear la barra, aun en marea baja”.

En cuanto a los estudios terrestres procedieron a la triangulación desde el faro a Cabo Corrientes .con una base de 600 metros se unió la triangulación, siendo el arroyo del Barco el inicio de uno de los vértices, siendo el mismo el acceso obligado de las líneas férreas que ingresarían en el puerto.

También se procedió a estudiar los recursos locales de materiales de construcción y las posibilidades de dotar de agua potable al puerto.

Cuando se adjudicó el puerto de Mar del Plata a la empresa dirigida por Allard, Dollfus, Sillard y Wiriot, entre las consideraciones para elegir su proyecto se menciona la importancia de la fortaleza de las escolleras, ya que se considera que las mismas debían ser las mas robustas por que el mar en ese punto daba lugar a muchas sorpresas .Tanto el puerto de Mar del Plata como el construido en la desembocadura del Quequen se constituyeron por su ubicación geográfica y su características en los primeros puertos de aguas profundas construidos en función de sus antecedentes históricos como puertos, sus Hinterland cerealeros y ganaderos y el amplio crecimiento demográfico experimentado en ambas ciudades, Necochea y “la perla del Atlántico”.

El informe del Ing. Julio Figueroa sobre las condiciones geográficas de los puertos de Mar del Plata y Quequén, del cual se transcribe a continuación un extracto, demuestra el conocimiento de las condiciones en las cuales se realizarían ambas obras posteriormente.

Para la primera dice:

”Ubicado sobre la costa de la Provincia de Buenos Aires a unos 450 km al sur del Puerto de la Capital se halla situado a 7 kilómetros de la ciudad del mismo nombre , cuyas playas constituyen el balneario mas importantes de la República.

Frente a la zona estudiada para emplazamiento del puerto que comprende Cabo Corrientes hasta Punta Mogotes , existen altas barrancas en las cuales aflora la piedra y en algunas partes tosca colorada y tosca dura calcárea , la playa es bastante extendida y se halla sujeta a aterramientos y continuas modificaciones, esta constituida por arena fina de grano regular redondeado(...) En ciertos trechos donde la barranca forma salientes, estas se prolongan hacia el mar , en la forma de restingas de piedras que han sido acusadas por los estudios a profundidades de 15 metros bajo cero y que tienen gran influencia en los cambios de dirección e intensidad de las corrientes- frente

al arroyo del Barco la arena del fondo se halla mezclada con barro”.

Respecto a Quequen señala el cambio en el curso del río que efectuó el Ing. Huergo, en oportunidad del anterior intento de construcción portuaria, hecho reseñado por el José M Suárez García en su libro de la historia de Lobería, cuando en ocasión de la concesión otorgada a Gardella y Cia. Por ley 3968 se contrato al ingeniero Huergo quien “taponó el lecho” en el codo que formaba el río antes de llegar al mar, con bolsas de arena logrando la rectificación del mismo. Pese a los trabajos de rectificación el ingreso por el río era aun una difícil tarea, como el mismo concesionario Gardella la describe “la entrada y salida de los buques es difícilísima .Primero hay que embicar el barco durante la marea alta, luego de halar las embarcaciones con cabos amarrados a postes colocados en tierra, enfilear el cauce con otros cabos laterales a proa y popa, alijando además, la carga en botes y quedando a menudo en la proximidad de la tosca por 8 o diez días. Como la amplitud de la marea es de escasa duración, sin que un solo viento sea favorable para el recorrido de unos 800 metros que se deben hacer, los buques demoran muchos días para entrar y salir”. (Suárez García, 1949, p.475)

Figueroa dedica un apartado de su obra a la tarea de fijación de médanos ya que las obras estaban emplazadas en una playa de arenas movedizas. De los métodos ensayados para fijar la margen derecha, se optó por la creación de antidunas mediante obstáculos opuestos al avance de las arenas y luego efectuando plantaciones en el talud creado, utilizando para ello al tamarisco.<sup>3</sup>

Estas construcciones originaron posteriormente estudios, referidos a su productividad en relación al costo de utilidad de los cuales a continuación veremos algunos de los más relevantes.

En primer término durante el año 1916 se llevo a cabo el primer Congreso Nacional de Ingeniería, entre cuyas comisiones se contaba la de navegación presidida por el Ing. Humberto Canale. Allí aparecen dos trabajos relevantes, uno presentado por el Ing. Ernesto Baldassari denominado “Defensa y protección del litoral marítimo de las costas arenosas. Caso especial el puerto de Quequén” y el trabajo del ing. Federico Beltrami informando sobre la marcha de la construcción del Puerto de Mar del Plata.

El primer trabajo parte de la necesidad que tienen los gobiernos de efectuar tareas de fijación de medanos en terrenos colindantes al litoral

---

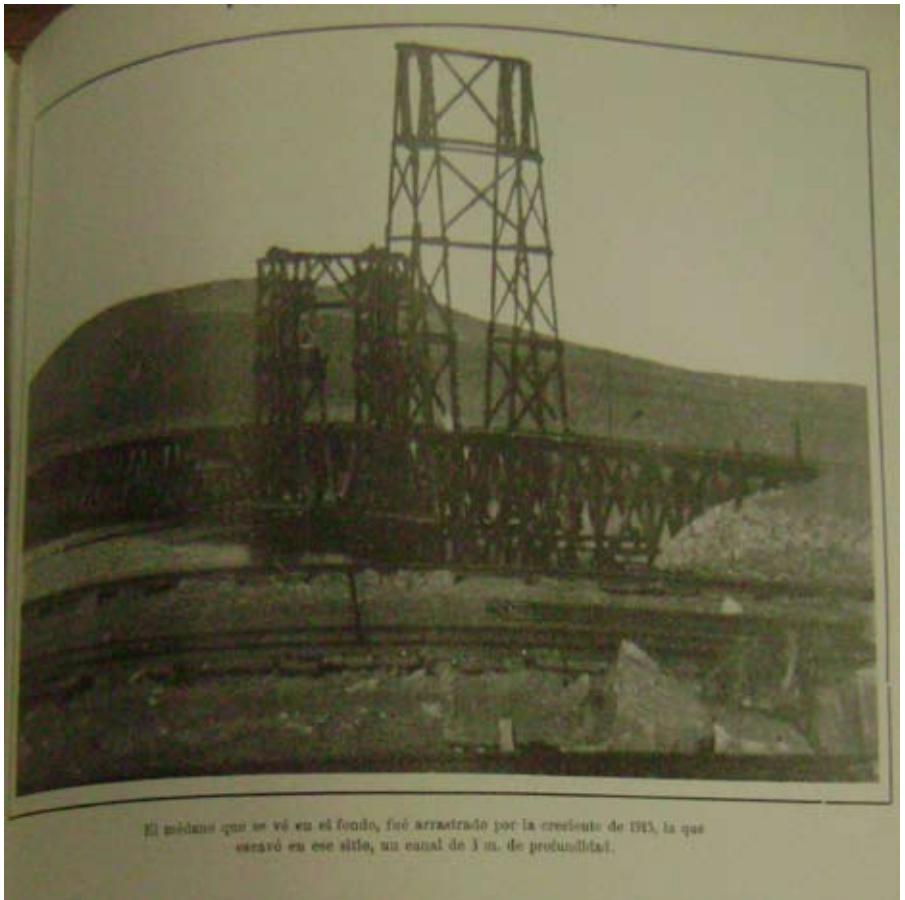
3 Curiosamente en este mismo informe el ingeniero Figueroa señala que presento en el primer congreso de ingenieros (un trabajo denominado “Defensa y protección del litoral marítimo de las costas arenosas. Caso especial puerto de Quequen. “coincide el titulo de la obra que analizamos en el presente trabajo pero cuyo responsable fue el ing. Baldassari. Queda en duda entonces quien fue el autor material de la misma o si se trató de una obra colectiva que al ser presentada por el ingeniero Baldassari se obvio la otra presencia.

marítimo , debido a los problemas que ocasiona a la agricultura, analizando el caso especial de la fijación de las arenas en la entrada del puerto de Quequén.

Quienes dieron el puntapié inicial, según este estudio fueron los franceses en torno a la s tareas de fijación de las landas de Gascuña. En tanto el litoral atlántico entre San Antonio y Bahía Blanca, sufre del problema de las dunas móviles formándose una cadena de dunas , salvo en el caso de Mar del Plata y Quequén .Menciona también los trabajos de fijación en el faro Recalada en Bahía Blanca, llevados a cabo por el ingeniero Luiggi, señalando diferentes forma de encarar estas tareas.

Quequén contó con especificaciones en su contrato de adjudicación, dada la importancia que adquiriría para la erección del puerto los trabajos de fijación de esta obra portuaria. Debido a que el estado omitió el declarar de utilidad publica los terrenos necesarios para los trabajos de fijación, los mismos sufrieron un retraso respecto del momento de ejecución del puerto.

El trabajo efectúa un recorrido sobre los avatares referentes a la construcción del puerto, entre ellos que debido al retraso antes mencionado, entre febrero y marzo de 1916 se desplazaron 1.500.000 de metros cúbicos de arena, reduciéndose así 10 hectáreas de la superficie destinada a fijar.



Estas arenas posteriormente fueron llevadas hacia el mar, pero no lo suficiente como para no estorbar la entrada del puerto. Y dice “a pesar de ello su extracción por el dragado importara una suma muy inferior al monto de los beneficios que la creciente ha producido excavando la gran dársena aguas debajo de la sección cabotaje, y es con objeto de poder aprovechar esos beneficios que se ha procurado por todos los medios que la tarea de fijación de médanos sea un hecho.” Finalmente se aprobó la fijación de medanos mediante el modelo patentado por el Superior Gobierno de la Nación nro. 10.879 autorizándose una inversión de 37.000 pesos para la obra.

Entre otras de las tareas realizadas se procedió a aumentar el ancho del cauce llevándolo de 100 a 300 metros.

Pese a que se había observado que el álamo daba resultados especialmente en zonas como Mackenna (Córdoba) en la zona se trabajo con el tamarisco debido a que en una primera etapa se intento proceder a la fijación del terreno con las dos especies, junto a una posterior utilización de pasto para complementar la fijación, y resultando de este fallido intento que el tamarisco

era mas resistente, por lo tanto el menos afectado por las crecientes marinas.

El resultado final de estos emprendimientos era si bien no un absoluto éxito, bastante alentador, pese al hecho de que los médanos aun continuaban invadiendo parte de la zona fijada con tamariscos, En su evaluación señala que se debieron emprender tareas de protección consistentes en una defensa de maderas duras y enrocamientos, prestando atención a la continuidad de las tareas de fijación a fin de no perder la defensa Oeste de la construcción portuaria.

En las observaciones finales arribase a la conclusión de que el tamarisco es mas resistente teniendo en cuenta los lugares de su implantación (sobre la playa) y aconsejándose en consecuencia el uso de álamos para zonas mas alejadas de la playa, puesto que las brisas marinas tenían efectos perjudiciales sobre sus hojas.

En sus consideraciones finales efectúa una serie de proposiciones ad referendum del Congreso, que son finalmente aprobadas:

Recomendar a los poderes públicos el prolijo estudio de la región medanosa de la República, investigando en cada caso cuales son los medios mas adecuados su fijación, teniendo presente la posible explotación de las mismas.

Declarar de utilidad pública la zona de dunas marítimas contiguas a construcciones portuarias, y en general las medanosas o guadalosas que afecten cualquier obra pública.

Obligar a los propietarios de dunas linderas con aquellos donde se han ejecutado trabajos de fijación con fines de utilidad pública a asegurar su conservación impidiendo así que las arenas de sus terrenos invadan las zonas ya defendidas.

Que los poderes públicos faciliten a los propietarios que deseen fijar dunas las instrucciones y elementos indispensables para realizar su consolidación, en las condiciones en que actualmente el Ministerio de Agricultura contribuye a los cultivos agrícolas en general.

Claramente surge de este trabajo la importancia de las tareas de fijación y posteriormente la necesidad de dragado, tareas justificadas por la importancia de la construcción emprendida que conectaría a la zona con el mercado internacional, posibilitando la obtención de múltiples ganancias.

Posteriormente un informe del MOP de fecha presumible de 1932, explica que el puerto de Quequén se encuentra ubicado en los 38° 41' 55" de longitud O, y 38° 35' de latitud sur en una playa de arena movediza que desciende suavemente hacia un mar de fuerte oleaje cuyas rompientes se producen muy próximas a la costa. Para esa fecha las labores de fijación de médanos en la margen derecha, habían proseguido en forma exitosa, se

señala que si estas labores que continuaban bajo la administración del MOP no hubiesen seguido el mantenimiento de las profundidades del puerto habría sido más costoso, llevándose hasta el momento fijado definitivamente más de 50 hs. De médanos vivos y donde “hay toda clase de pastos y plantaciones importantísimas de tamariscos y álamos y otras esencias”. Respecto a las tareas de dragado llevadas a cabo señala que la empresa no había podido cumplir con la profundidades junto a ello la gran crecida del río Quequen en 1915 las mismas se redujeron notablemente, pero luego las labores del MOP en 1923 y 1924 habían conseguido llevar la profundidad de ingreso en 23 a 24 pies formando con el material un terraplén aguas arriba del muelle de ultramar de 20-000 metros cuadrados.

En este mismo informe se pueden apreciar ciertos datos que dan una imagen de la importancia que el puerto de Quequen representaba para la salida de la producción regional, ya que su zona de influencia “comprende íntegramente los partidos de Lobería, Necochea y Tandil y parte de los partidos de Balcarce, Ayacucho, Rauch, Azul, Olavarria, González Chávez, Juárez, y Tres Arroyos,” abarcando una superficie de 75. 874 km cuadrados. Con una población para esa fecha de 187.856 habitantes. Pese a la concurrencia de dos líneas férreas, sin embargo la existencia de otros ramales que desviaban la producción hacia otros puertos, especialmente hacia la zona del puerto de Bahía Blanca, constituía un problema que fue posteriormente analizado por Ortiz, en un detallado informe sobre los problemas técnicos del puerto Quequen. A cambio la relevancia del transporte terrestre fue evidente , los caminos unían las regiones de Mar del Plata – Pieres- Quequen; Balcarce – Quequen; Tandil- Lobería- Quequen ; Tandil- La Dulce – Quequén ;Juárez- La Dulce – Quequen y Tres Arroyos –Energía – Quequén. Las cifras del movimiento portuario entre 1921 y 1932 (informe) permiten tener una idea acaba de su importancia:

Año	Importación			Exportación			Movimiento total
	Interior	Exterior	Total	Interior	Exterior	Total	
1921	2100	0	2100	7361	0	7361	9461
1922	4401	0	4401	16484	0	16484	20885
1923	5706	0	5706	21921	0	21921	27627
1924	5722	0	5722	30311	0	30311	36033
1925	9744	0	9744	38516	1398	39914	49658
1926	12140	882	13022	33592	7045	40637	53659
1927	14344	835	15179	55939	13835	69774	84953

1928	14122	1600	15722	41186	3278	44464	60186
1929	15140	0	15140	30192	75300	105492	120632
1930	10350	1700	12050	12181	159866	172047	184097
1931	11751	0	11751	8628	317516	326144	337895
1932	15375	0	15375	9503	358555	368058	383433

**Nota: 1921/1924 la exportación al exterior no se hacía directamente .Los valores son expresados en toneladas.**

**Fuente Inspección General de Navegación y puertos marítimos**

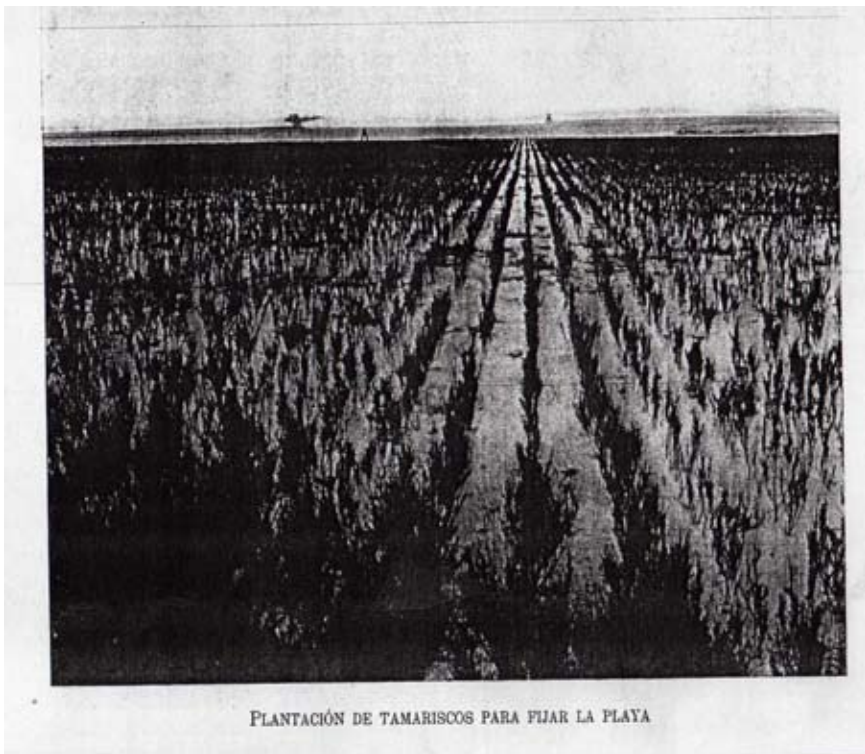
Volviendo al congreso de ingenieros y al trabajo presentado por Beltrami, en el queda establecido que la Dirección general de Obras Publicas concede una gran importancia a las labores de ejecución de las escolleras, debido a que aunque la comisión técnica llamada para efectuar el relevamiento de la región trabajó solo cuatro meses por lo cual no había recabado datos concluyentes referidos a las condiciones que afectaban a la costa marítima, es decir, corrientes alturas de las olas y efectos de los grandes temporales, se podía afirmar en primera instancia que era una región afectada por fuertes temporales y donde los fuertes vientos eran casi constantes. En el contrato de adjudicación uno de los ítems a efectuar fue precisamente el terraplenamiento general a la cota (+ 500) de los terrenos a ganar al mar.

Según consta en el informa , el régimen de playa que se había estudiado era sumamente variable y movediza, constituida por arena fina que era arrojada a la costa creando numerosos montículos afectando la zona entre el mar y la barranca al norte de Punta Mogotes, en tanto hacia el sur se formaban verdaderos médanos constituidos por arena fina y movediza. En tanto los aterramientos producidos por el mar determinaban a todo lo largo de la costa, un cordón litoral que después de un temporal podía ser del doble o desaparecer por completo. Entre ese cordón y la playa quedaba un canal más o menos profundo mantenido las corrientes costeras originadas por los movimientos marinos.

Es interesante lo señalado sobre las posibilidades de aterramientos en la costa, según dice “Si se tiene en cuenta que las olas del largo producen efectos mecánicos de arrastre sobre el fondo hasta la profundidad de 30 mts. Efectos que son conocidos con el nombre de flujos de fondo y que son tanto o mas notables cuanto mas abiertas son las costas, puede asegurarse que en la playa estudiada, dada lugar siempre a fuertes aterramientos, tanto mas que la intensidad de los vientos que originan las olas de largo en esta costa, es siempre muy superior a los 6 Km. Por hora, que como es sabido es la velocidad máxima para la cual se admite que no se hacen sentir los efectos de las olas sobre el fondo.” Se intentaron cambios en la ubicación de la escollera Norte, a fin de

superar este problema, pero debido a que el estado no admitió los cambios, que incluían la posibilidad de llevar la profundidad natural del puerto a 40 pies en vez de los 30 autorizados, es mas se sostiene que en las obras realizadas se han producido los aterramientos previsibles de acuerdo a la teoría , siendo mayores los aterramientos producidos en las playas del sur de la escollera sud.Finalmente se tenia la esperanza que la alteración profunda que sufriría el régimen de playa como consecuencia de la construcción de la escollera principal seria favorable a que no se produjeran dichos aterramientos en la boca del puerto, considerando que el morro pasaría a sustituir a la altura del Cabo Corrientes que se encontraría así transportado 1400 mts. Mar adentro.

Como se observa en el informe de obras del ingeniero Beltrami, los problemas ocasionados por la construcción del puerto en aguas de arenas movedizas era una preocupación técnica sujeta a debate constante, debido a la importancia de las obras que se debían efectuar, a las posibilidades de ampliación futuras y a que se debía tener en cuenta no solo el aspecto netamente portuario y pesquero del mencionado puerto sino también el desarrollo de la ciudad ligado al balneario. Aunque en este informe no se hace mención a las tareas de fijación de medanos, en el libro de la empresa figura una foto donde se muestran la plantación de tamariscos para fijar la playa.



Actualmente, en lo que corresponde a los terrenos de la reserva natural del Puerto se puede observar una línea casi continua de estos tamariscos que resistieron al paso del tiempo y de las políticas de la ciudad.



El informe antes aludido del MOP toma casi las mismas palabras para describir tiempo después el régimen de playa, con un agregado, según el mismo los vecinos informan que las playas entre las barrancas han ampliado su extensión, por efecto de los aterramientos naturales producidos por el mar.

En este informe podemos apreciar también la magnitud de las tareas de dragado realizadas:

Año	m3. Extraídos.
1917	15.773
1918	19.269
1919	-----
1920	20.704
1921	-----
1922	46.810
1923	-----
1924	99.609
1925	1.075.674

1926	-----
1927	117.635
1928	47.965
1929	45.875
1932	3.060

**Fuente: Inspección General de navegación y puertos marítimos.  
(Inspección de explotación)**

Si bien estas cifras dan una idea de la necesidad de realizar en forma periódica las labores de dragado, estas se encuentran plenamente justificadas al analizar el movimiento portuario en toneladas:

INSPECCION DE EXPLOTACION						
PUERTO MAR DEL PLATA						
Movimiento de buques y Ton. de registro - Años 1922-32						
AÑOS:	CAROTAJE:		ULTRAMAR		TOTAL GENERAL:	
	Nº	Ton. Reg.	Nº	Ton. Reg.	Nº	Ton. Reg.
1922	103	73.258	-	----	103	73.258
23	98	37.170	-	----	98	37.170
24	88	29.884	-	----	88	29.884
25	95	46.356	19	49.068	114	95.424
26	157	53.364	5	7.841	162	61.205
27	215	68.156	19	43.284	234	111.440
28	208	79.038	22	51.680	230	130.708
29	190	66.575	25	61.131	215	127.706
30	236	81.026	35	87.063	271	171.089
31	224	86.540	35	81.393	259	170.933
32	203	99.026	15	43.620	218	142.646

**Fuente: informe del MOP. (1932)**

De el surge que el tonelaje se duplico entre 1922 (fecha de finalización de las obras) y 1932 (fecha del informe) teniendo en cuenta el salto en tonelaje cuando en 1925 se habilita el comercio de ultramar.

Ya en ese momento existen dos muelles de empresas cereales privadas, una correspondiente a la firma Bunge y Born y la otra a Louis Dreyfus, desde los cuales se embarca directo al barco los cereales a granel.

Y un detalle no menor a apreciar es el movimiento de pescado transportado a Buenos Aires, que prefigura la posterior importancia de este rubro, que actualmente es el principal:

<u>Años</u>	<u>Pescado en tns.</u>
1926	15.525
1927	14.757
1928	14.662
1929	14.812
1930	12.774
1931	9.698
1932	12.016

**Fuente. Informe del MOP. (1932)**

Grandes eran las expectativas puestas en este puerto, cuando en 1938 en el Boletín de Obras Publicas se escribió un artículo sobre las posibilidades de Mar del Plata de convertirse en el gran Puerto Ultramarino del país. Se señala allí, que en conjunción con las obras terrestres destinadas a facilitar el acceso al puerto, entre ellas la pavimentación con adoquines de la calle 12 de Octubre y el entubamiento del arroyo del Barco, y la creación de un servicio especial del Ferrocarril del Sur, Mar del Plata dispondría de un complejo portuario que la convertiría en el puerto máximo de entrada y salida del país.

Finalmente, El ingeniero Ortiz efectúa un relevamiento de las condiciones del comercio marítimo en el año 1943. Cabe destacar que este artículo fue realizado en una fecha en la cual los rastros de la segunda guerra mundial habían alterado el abastecimiento y los precios internacionales del cereal, por ello se entiende la afirmación vertida por el autor respecto los bajos precios del cereal, los cuales afectaban el comercio en los puertos de Mar del Plata, Quequén y Bahía Blanca. Por otra parte señala las ventajas naturales de estos puertos que disponen de una inmediata salida al mar abierto, sin los problemas que aquejan al puerto de Buenos Aires.

En su análisis del puerto de Quequen, en 1943 , Ortiz señala nuevamente que el problema de la barra del ingreso al puerto se encuentra afectada por el efecto combinado del oleaje y de las corrientes las cuales tienden a invadir el canal de acceso reduciendo la profundidad del acceso, ampliando lo señalado por el informe del MOP , dice “ Durante los años de 1923,1924 y 1925 empleando dragas de los tipos 206-C 208 –C y 211 C logra alcanzarse la profundidad de 23 pies = 7 mt “ Pero es desde que se inicia la exportación de cereales en 1929, cuando los problemas que aquejan al puerto adquieren su real dimensión.

Este trabajo es sumamente interesante por el recorrido que propone de la problemática que afecta a las construcciones sobre playas de arenas

móviles, estudiada en distintos Congresos Marítimos.

El primer estudio de caso se dio en 1889 referido al Puerto de Libau, posteriormente en Londres se establece que “las dragas aspirantes se adaptan perfectamente al trabajo en mar agitado, siendo conveniente para aumentar la duración de los periodos generalmente breves de excavación, munir a sus elindas de dispositivos telescópicos y de juntas elásticas con el casco” (Ortiz, p.11). Es sin embargo en 1935 cuando estas cuestiones fueron ampliamente debatidas, recibiendo aportes de diferentes lugares del mundo entre ellos de Argentina con la exposición del ing. Erramuspe.

De este congreso surgieron las conclusiones respecto a que las obras exteriores debían estar exentas de cambios bruscos de dirección, que debían prolongarse hasta la línea neutra o mas allá y si se trataba de molos terminarlos con un elemento sensiblemente paralelo a la dirección de las corrientes principales.

Otra cuestión referida al mantenimiento de las condiciones de llegada lo constituía la importancia del dragado que en términos relativos, era solo de medio millón de metros cúbicos, que en comparación con lo que se insumía en otros puertos mencionando entre otros en primera instancia el puerto de Bahía Blanca con una cifra similar y los puertos de Dunkerque y San Antonio en Chile, donde se dragaban hasta un millón y medio de metros cúbicos, la cifra antes mencionada no era una cantidad significativa. Aun con una draga en forma continua, el problema del ingreso y salida a puerto no quedaría resuelto ya que el problema se hallaba en la orientación de la boca la que los exponía a la marejada de través y al inestable oleaje dentro del puerto.

La solución para los problemas que soportaba el puerto de Quequén era a juicio del Ing. Ortiz la prolongación de la escollera Oeste<sup>4</sup> hasta que su morro alcanzara la línea neutra, lo que facilitaría la excavación de la barra, que al realizarse bajo abrigo podría realizarse durante mas días del año

Como reflexión final el ingeniero Ortiz abrigaba la esperanza de que se utilizaran los elementos disponibles de la Universidad de la Plata, a fin de crear un laboratorio de hidráulica experimental necesario para subsanar problemas que se intentaban siempre resolver al pie de las obras.

---

4 Según este mismo artículo este error en la longitud de la escollera estuvo dado por que el estado no aporó la necesaria cantidad de dinero para su construcción con lo cual la empresa extranjera debió ejecutar la obra en base a los montos aportados. Posteriormente con la licitación de Mar del Plata cuyo tipo de emplazamiento es igual, esto se corrigió por lo cual mientras la escolera de Quequen es de 872 metros la de Mar del Plata es de 2750 metros.

## **Conclusiones:**

La historia de la construcción de los puertos en nuestro país debe ser analizada desde diversas dimensiones, ya que partiendo de sitios donde empresarios visionarios o pioneros buscando ampliar sus ganancias crearon muelles de abrigo, utilizando las ventajas naturales de determinadas regiones, dieron paso a crecimientos en estos espacios contribuyendo a su transformación en estrecha relación con sus hinterlands, surgiendo así ciudades que necesitaban ampliar las capacidades portuarias en consonancia con el momento de expansión que atravesaba esta zona.

El Estado interviene, proporcionando los medios técnicos para la prosecución de estos objetivos, aportando el dinero y a los expertos que debían efectuar estudios a fin de observar la factibilidad de creación de puertos.

Los ingenieros delegados se encontraban ampliamente capacitados para realizar los estudios de medición de mareas, profundidades, y demás observaciones relativas a los emplazamientos de puertos, y además se encontraban al tanto de las problemáticas que podrían afectar a los emplazamientos elegidos y de las soluciones que se utilizaban en Europa.

A través de este trabajo, se ha podido observar que pese a la premura en la realización de los estudios previos a la construcción de los puertos de Mar del Plata y Quequén, existía un acabado conocimiento de las labores necesarias para que los puertos pudieran funcionar efectivamente.

Dado que ambos puertos constituían experiencias pioneras en este tipo de construcción en nuestro litoral marítimo, ya que se erigieron sobre arenas móviles (especialmente Quequen) las escolleras constituían un punto clave en su construcción, su orientación y largo fueron temas de debate, como también la importancia de la fijación de medanos, vinculado esto a los aterramientos en la boca del puerto, labor tanto mas importante en Quequen, donde se combinaba la acción del viento, el mar y la desembocadura del río.

La importancia del dragado es otro punto que no era discutible, pero teniendo en cuenta los valores que se movilizaban vía portuaria, y las esperanzas de un incremento en el tráfico no solo de mercancías sino también de pasajeros, se hallaba ampliamente justificado, y era desde el inicio una condición que los técnicos habían observado.

Un dato no menor y que siempre estuvo presente en las construcciones era la posibilidad de ampliar las profundidades de 30 a 40 pies debido a que los avances en las capacidades de bodega eran hechos empíricamente comprobables, y en esto también los técnicos procedieron a hacer observaciones a las obras, pero en esto el Estado cumplió un papel negativo al ceñirse aun presupuesto del cual no se salio.

La participación de nuestros ingenieros en congresos internacionales les proporcionaba el conocimiento de los avances técnicos portuarios mundiales, convirtiéndolos en eficaces observadores de los problemas de construcción, pudiendo de esta manera efectuar observaciones pertinentes y presentar soluciones que, si se hubieran tenido en cuenta, hubieran aliviado a los problemas del presente.

## **Bibliografía:**

Secretaria de agricultura, ganaderia, pesca y alimentos subsecretaria agroindustria y mercados direccion nacional de mercados direccion de mercados agroalimentarios

“Puertos cerealeros de argentina “- agosto 2008 -

(Infraestructura y exportaciones)

Elaborado por: area de infraestructura comercial y regimenes especiales

Responsable: carlos maria ibañez

Colaboradores: susana rossi- noelia rivera - mariano ibañez

Eraso, Marcela (2008) “Posibles abordajes metodológicos de la geografía portuaria en la ordenación del territorio: El puerto de Mar del Plata.” En Revista de estudios marítimos y sociales. Nro. 1 año 1. Mar del Plata.

Memorias del MOP. Junio 1905-marzo 1906.

Marzo 1906 a junio de 1907. Realizadas en los Talleres gráficos de la Penitenciaría Nacional.

Informe del MOP. (1932) material mimeografiado.

Ing. Figueroa, Luis “Litoral marítimo”. Puerto de Mar del Plata. Puerto de Quequen. En Vías Navegables y puertos Pp.141 a 164.

Las obras del Puerto. Mar del Plata –Republica Argentina. Libro de la empresa constructora. Société Nationale de Travaux Publics, de París. Ed. Talleres S.A. Casa Jacobo Peuser Ltda. 1923.

Memorias del 1er. Congreso Nacional de ingeniería. 1916. Tomo II. Pp.573 /658.

Historia de la ingeniería argentina (1981). Cap. VI y VII. Edic. Del CAI.

Ortiz, R.M. (1943) El problema técnico y económico del Puerto Quequen. Buenos Aires. Talleres gráficos Emilio Bustos.

Suárez García (1949) Historia del partido de Lobería. Tomo 2. Buenos Aires.



*Capítulo 5*

*Puertos, Pesca y Sociedad*



## **La Recuperada. Primeros pasos en la experiencia de autogestión de trabajadores/as del procesamiento pesquero.**

Lic. María Luciana Nogueira  
Pertenencia: RedeP - EHPQ

A veces los cambios llegan rápido y casi sin avisar; y así como de pronto una oruga pasa a ser una mariposa, una empresa pesquera en quiebra se transforma en una cooperativa de trabajadores y una fábrica pesquera recuperada.

Esto sucedió en la ciudad de Necochea sobre el mes de diciembre del 2010, hace apenas 11 meses, cuando un grupo de trabajadores plantó la semilla del trabajo autogestionado en el suelo de una industria dedicada al procesamiento de pescado para diferentes destinos como mercancía. Esa semilla creció y hoy se llama “La Recuperada”.

I - “Queremos trabajar. El trabajo da dignidad, salud, proyectos, educación, cultura y esperanza para un futuro mejor para nuestros hijos. No nos quiten esa posibilidad. Queremos trabajo digno. Basta de cuentos.”<sup>1</sup>

Hasta noviembre de 2010 la Planta Industrial Pesquera funcionaba con 27 trabajadores efectivos y varias decenas más de trabajadores eventuales que eran contratados de forma temporaria. Algunos fileteros, otros peones, envasadoras, capataces y administrativos. Los propietarios de la planta procesadora concurrían diariamente también.

Entre los trabajadores existían categorías, una de las divisiones se encontraba entre los fileteros y los peones. Los primeros eran en su totalidad

---

<sup>1</sup> Los subtítulos corresponden a los graffitis que los trabajadores pintaron en la planta a lo largo de su proceso de lucha.

efectivos, cobraban a razón de los kilos trabajados y cumplían un horario fijo de ocho horas. Los peones, en cambio, cobraban por hora de trabajo y no tenían horario fijo, debiendo cumplir extensas jornadas de hasta más de doce horas. Si no lo hacían, a excepción de dos o tres que eran efectivos, el resto corría el riesgo de ser despedido al día siguiente. El descanso de los fileteros comenzaba al finalizar los quince minutos de descanso de los peones.

La materia prima de la fábrica eran cajones de lenguados y rayas, los cuales se compraban a lanchas amarillas en Puerto Quequén. Una vez que los peones ingresaban la mercadería, la misma era procesada por los fileteros, envasada por las envasadoras y exportada a Estados Unidos, Suiza y España en su mayoría, bajo la supervisión de los capataces y las cámaras dispuestas en la planta. Los trabajadores cobraban por quincena, y en los últimos meses el pago se venía atrasando.

El vínculo entre los trabajadores y la patronal se caracterizaba por una escasa comunicación y espacios de trabajo no compartidos (los propietarios tenían sus oficinas en la planta alta de la fábrica mientras los trabajadores se ubicaban en la planta baja). Al llegar a Industrial Pesquera, los propietarios estacionaban sus vehículos en la vereda, los trabajadores podían estacionar a la vuelta de la planta.

Desde hace años los propietarios mencionaban esporádicamente la posibilidad del cierre de la empresa, cuya causa sería la falta de rentabilidad de la industria. Sin embargo, a excepción del año 2002 en el que la fábrica estuvo cerrada por un lapso de seis meses aproximadamente, la planta venía funcionando regularmente.

Entre noviembre y diciembre se produjo un detenimiento progresivo del movimiento de la fábrica. La producción comenzó a acabarse y no ingresaba nueva materia prima para trabajar. Los propietarios aducían que en el puerto no se les vendía pescado y ofrecieron a los trabajadores tomarse unas vacaciones sin sueldo. Si bien era una costumbre en Industrial Pesquera que en diciembre hubiera poco trabajo –o incluso que la fábrica permanezca inactiva o cerrada por días o semanas-, en esta oportunidad se planteó la opción a los trabajadores de no concurrir a la planta mientras que la misma permanecería abierta. Solo dos o tres hicieron uso de esta “licencia” y el resto continuó yendo a trabajar como todos los días aunque por falta de materia prima no hubiera tareas para realizar, “a cumplir horario” con la ropa de trabajo. En el mes de diciembre los trabajadores recibieron cuatrocientos pesos a cuenta de la deuda de los salarios.

Los primeros días de enero los trabajadores solicitaron que se les pagara una parte de los sueldos atrasados o en su defecto se les otorgaran órdenes de compra para mercadería. El trabajo en la planta continuaba inactivo,

los propietarios respondieron con una suma de un poco más de dos mil pesos, la cual fue repartida equitativamente entre los trabajadores. Le correspondieron ciento veinte pesos a cada uno.

El primer quiebre del cambio continuó a este hecho, ya que ante esto uno de los trabajadores tuvo una idea y la compartió con uno de sus compañeros: asociarse y utilizar ese dinero para comprar pescado, procesarlo y salir a venderlo a la calle. De este modo, con la venta podrían aumentar lo ganado y a su vez conservar un resto para volver a comprar pescado. Asociarse en el trabajo y asociarse en el capital, de forma tal que el primer fondo común fuera producto de la suma del capital de cada uno y el segundo fondo común producto del trabajo compartido generado a través de la materia prima obtenida con ese capital inicial. Las ganancias luego serían el fruto de su propio trabajo -procesamiento y venta de pescado-. Comunicaron el proyecto al resto de sus compañeros de trabajo. Dos de ellos se sumaron al grupo, el resto los ignoró y algunos se les rieron.

## **II - “Ustedes compran campos, nosotros pasamos hambre. Sr. Intendente no permita el cierre de Industrial Pesquera. Sin trabajo no hay futuro.”**

El grupo autogestivo comenzó a funcionar casi diariamente, cada vez que conseguían pescado del puerto, sumándose en algunas oportunidades otros trabajadores que fileteaban y cortaban el pescado. También empezaron a quemar gomas frente a la planta buscando visibilizar el detenimiento de la actividad laboral, junto con el Sindicato de la Alimentación que comenzó a hacerse presente en Industrial Pesquera a raíz de la conflictiva iniciada.

El segundo quiebre fue en los inicios del mes de febrero, cuando una mañana los trabajadores llegaron a la planta a horario y encontraron la puerta cerrada. Algunos fueron de inmediato hasta la esquina, donde se encontraba el sereno de la fábrica de hielo en escamas que pertenece a los mismos propietarios de la planta Industrial pesquera, quien tenía órdenes de no abrir la puerta. Al cabo de un rato, uno de los propietarios concurrió a la planta y les dio la llave a los trabajadores, que habían extendido la quema de gomas y la manifestación hasta la esquina.

A raíz de esta nueva situación algunos trabajadores del grupo autogestivo decidieron hacer guardias en la fábrica para preservar su lugar de trabajo, pasando la noche en la planta, continuando con el procesamiento y venta de pescado e implementando también un servicio de lavadero de autos. Los propietarios seguían concurriendo diariamente, de a poco admitían que ya no tenían capital para reactivar la empresa ni para pagar los sueldos atrasados

y que la situación de endeudamiento era grave.

**III - “Sres. funcionarios no permitan el cierre de esta fuente de trabajo. No nos condenen a la desocupación. Continuidad laboral “ya”. Créditos bicentenario “ya” para evitar el cierre de nuestra fuente de trabajo...”**

El tercer quiebre sucedió casi simultáneamente, cuando en las primeras semanas de febrero los propietarios solicitaron la asistencia financiera estatal: créditos y subsidios del Fondo de Financiamiento del Bicentenario y del Programa de Recuperación Productiva (REPRO). Tanto los propietarios como algunos funcionarios políticos de la ciudad iniciaron las gestiones presentando la documentación requerida los organismos específicos, solicitando alrededor de cuatro millones de pesos. El resultado fue la negativa a la incorporación a los programas y a los créditos, con lo cual las expectativas de recuperación de la empresa por parte de los propietarios se diluyeron. Los trabajadores comenzaban a nombrarse como desocupados.

**IV - “Con o sin patronos seguiremos trabajando: Basta de chupasangre obrera.”**

Unos días después de que los trabajadores recibieran la noticia de la negativa del subsidio estatal a la empresa, tuvieron una reunión con el Sindicato de la Alimentación. En ella se planteó a los trabajadores la posibilidad de conformar una cooperativa de trabajo que funcionara en la planta, iniciando las gestiones desde lo jurídico-institucional en vistas de obtener un marco legal y una continuidad y proyección laboral a lo que el grupo autogestivo de trabajadores ya había empezado a materializar.

La respuesta a la propuesta no tuvo consenso entre los trabajadores. La mayoría optó por la negativa, algunos ya habían tenido malas experiencias de precarización laboral en las llamadas “cooperativas truchas”, otros no consideraban la posibilidad de trabajar sin patrón y preferían una posible indemnización. Tres integrantes del grupo autogestivo que ya estaba funcionando junto a tres trabajadores más decidieron llevar adelante la cooperativa. De los seis, cuatro de ellos eran trabajadores efectivos de Industrial Pesquera -dos fileteros, una filetera y un peón- y los otros dos habían sido trabajadores temporarios en la planta, desempeñándose como peones.

El cuarto quiebre del proceso fue esta decisión dividida entre los trabajadores, luego de la cual el grupo mayoritario dejó de concurrir a la fábrica definitivamente mientras que el nuevo grupo autogestivo continuó yendo a trabajar diariamente y manteniendo las guardias nocturnas.

**V - “La Recuperada. Cooperativa Industria Pesquera. Por trabajo digno. Ningún país puede realizarse sin la participación de los trabajadores.”**

Durante los meses de marzo y abril, el grupo autogestivo de trabajadores junto al Sindicato de la Alimentación comenzaron las gestiones de presentación de documentación a las instancias correspondientes (el Juzgado Civil y Comercial y el Instituto Nacional de Asociativismo y Economía Social –INAES-).

Algunos trabajadores de las otras fábricas pesqueras de la ciudad, Engraulis e Incop, concurrían a la planta a apoyar al grupo autogestivo, así como también lo hacía el Sindicato de la Alimentación, el colectivo Cruz del Sur (agrupación que integra el Frente Popular Darío Santillán) y estudiantes y docentes de la carrera terciaria de Trabajo Social. También se acercaron a la planta funcionarios políticos, investigadores, docentes, estudiantes y la comunidad en general.

Los trabajadores ya vendían pescado en la planta y también lo repartían a domicilio; además comenzaron a hacer peñas como forma de financiamiento y de socialización de su problemática laboral con la comunidad. A medida que transcurrían las semanas los clientes iban aumentando, el fondo común crecía lentamente y las gestiones avanzaban.

El quinto quiebre aconteció entre los últimos días de abril y los primeros días de mayo y tuvo dos marcas desde lo jurídico-institucional. La primera fue la audiencia con el Juez Balbi del Juzgado Civil y Comercial quien otorgó el aval para la conformación de la cooperativa de trabajo y estableció la utilización de la planta Industrial Pesquera sin cargo por el lapso de un año para los trabajadores que la integren, pasado ese tiempo abonarían un alquiler por las instalaciones. La segunda marca fue la aprobación del Concejo Deliberante de un decreto solicitando a las cámaras legislativas de la Provincia que se considere a la planta Industrial Pesquera de “Utilidad pública, interés general y sujeto de expropiación de los inmuebles y bienes muebles”.

Tanto en la mañana del día de la audiencia como por la tarde y noche de la jornada de la sesión del Concejo deliberante, los trabajadores fueron acompañados por organizaciones y la comunidad mientras esperaban y escuchaban las decisiones de las autoridades jurídicas y legislativas, en un clima de festejo y alegría colectiva. El nombre formal elegido para la cooperativa fue “Cooperativa de Industria Pesquera y Alimenticia”, nombrada por los trabajadores como “La Recuperada”.

Una tercera marca en este momento del proceso aconteció luego de unas semanas, cuando los propietarios dejaron de concurrir a la planta

definitivamente ante la demanda de los trabajadores de La Recuperada. Esta decisión fue llevada a cabo durante una jornada laboral en la planta, en la que uno de los trabajadores le pidió a una de las propietarias que se retire, cerrando el portón de la fábrica una vez que la propietaria se encontraba afuera.

## **VI – “Y el pescado sin vender... ¿Qué pasa con la pesca en Necochea y Quequén?”**

Ya avanzado el camino de las gestiones en lo jurídico y lo institucional, los trabajadores continuaron fortaleciendo el grupo de trabajo, la organización laboral, la producción y distribución de la mercadería.

Comenzaron a hacer asambleas fijas todos los viernes, junto a integrantes del Sindicato de la alimentación, el colectivo Cruz del sur y estudiantes y docentes de la carrera de Trabajo Social. En ellas se abordaban cuestiones referidas a la organización de las actividades laborales, los horarios de trabajo, distribución de espacios en la planta, planificación del circuito productivo y de venta, organización de peñas y eventos, difusión, trabajo cooperativo, gestiones legales, entre otros temas. Con el tiempo los trabajadores comenzaron a implementar además sus propias asambleas.

Una característica organizativa de la cooperativa desde sus inicios fue consideración igualitaria de los trabajadores: no había peones y fileteros, los que sabían filetear les enseñaron al resto y de esta forma todos podían ocuparse de la compra, descarga, procesamiento, venta, y envío a domicilio del pescado.

Entre mayo y junio se incorporaron tres trabajadores más a la cooperativa, dos de ellos habían sido trabajadores temporarios (un peón y una envasadora) en Industrial Pesquera y además poseen vínculos de filiación con dos trabajadores del grupo autogestivo originario, el tercero forma parte el Colectivo Cruz del Sur y fue invitado por los trabajadores de la cooperativa a integrar el proyecto a raíz del vínculo que se había generado entre la organización y los trabajadores durante la problemática laboral.

A partir de junio La Recuperada quedó constituida por nueve miembros que se mantienen hasta la actualidad.

Los trabajadores realizaron el Acta Constitutiva de la cooperativa y se envió junto con el resto de la documentación requerida al INAES para solicitar su reconocimiento y matrícula, gestión que aún está en proceso. A su vez, les fue otorgado un subsidio municipal de seiscientos pesos por mes a cada trabajador por un lapso de seis meses.

Sin embargo, allanado en parte este camino surgieron nuevas dificultades vinculadas a la comercialización de pescado en Puerto Quequén. Muchos de los propietarios de las lanchas amarillas se negaban a venderles

pescado a los trabajadores, por lo que no conseguían materia prima. El sexto quiebre ocurrió luego de algunas semanas en las que la cooperativa dispuso de escasa mercadería para trabajar, mientras desde la planta se veía que el pescado era vendido a Mar del Plata u otros destinos. Al no modificarse la situación ni tener respuesta desde el Consorcio de Gestión de Puerto Quequén, los trabajadores iniciaron una nueva manifestación en la entrada de Puerto Quequén, frente a La Recuperada.

Los funcionarios del Consorcio de Gestión de Puerto Quequén otorgaron luego una reunión junto con La Recuperada y los propietarios de las lanchas amarillas, en la que se acordó de palabra la venta de pescado sin restricciones a la Cooperativa Industria Pesquera. Actualmente los trabajadores continúan teniendo dificultades para comprar materia prima.

Ante esta problemática que ya no se identificaba como particular a la Cooperativa sino como general en cuanto a la actividad portuaria-pesquera de Puerto Quequén, el “grupo de los viernes” comenzó a planificar un proyecto artístico de visibilización y concientización social de la situación de la pesca, junto con artistas de la ciudad que fueron sumándose a la propuesta. Luego de instancias de debate y definiciones conjuntas se acordó que la actividad consistiría en una muestra artístico-multimedial de fotos, audiovisuales, imágenes y una línea de tiempo desde los años 70 hasta la actualidad. Las producciones buscarían plasmar el proceso de la industria pesquera en Necochea en este último período histórico.

Los productos finales elaborados fueron: fotos de fábricas actualmente abandonadas o destruidas junto a imágenes de las mismas fábricas en funcionamiento treinta o cuarenta años atrás, dos audiovisuales –uno sobre La Recuperada y otro sobre la situación de la pesca en Necochea-, una línea de tiempo que marcaba los cierres de las fábricas pesqueras en las últimas décadas, un póster que graficaba 3.000 puestos de trabajo perdidos a lo largo de los años correspondientes al cierre de cada fábrica y una instalación realizada con un televisor y un Dvd dispuestos entre botas de trabajado de los obreros de la pesca que mostraba el cierre y la posibilidad de reapertura frustrada repetidamente año tras año de una fábrica pesquera de la ciudad (Huemul).

La muestra se realizó en septiembre en La Recuperada con participación de la comunidad, que manifestó preocupación por la caída del sector pesquero en la ciudad. Su título fue: Muestra Multimedial: “Y el pescado sin vender... ¿Qué pasa con la pesca en Necochea y Quequén?”

## **VII - “Por trabajo digno y sin patrón”.**

La Cooperativa de trabajadores Industria Pesquera continúa en actividad. Los trabajadores actualmente realizan las gestiones de forma

autónoma, tanto a nivel municipal como provincial. El marco de los procesos de toma de decisiones es democrático-participativo, demostrando un profundo sentimiento de pertenencia de los trabajadores hacia su lugar y fuente de trabajo, La Recuperada, y fuertes lazos de solidaridad entre compañeros. Todos filetean cuando entra pescado a la fábrica, y para la venta se organizan por turnos manteniendo la planta abierta durante la mañana, la tarde y la noche. En las asambleas se planifican las acciones de difusión, fijación de precios, distribución de tareas, encargados de áreas, labores administrativos, concurrencia a organismos estatales, eventos de financiamiento, etc. Las ganancias, como en los inicios, se reparten equitativamente.

La perspectiva de la Cooperativa es ampliar los mercados para vender su producción a gran escala (mayorista), generando nuevos puestos de trabajo en la planta hasta llegar a funcionar en su capacidad máxima –alrededor de 60 trabajadores-. A su vez, continuar con acciones por la recuperación del sector pesquero en Necochea es otra de las proyecciones de los trabajadores.

A partir de esta experiencia reciente que muestra los inicios de un proceso autogestivo surgen algunos interrogantes, para empezar: ¿Qué procesos subjetivos y vinculares operan en los trabajadores para tomar la decisión de la autogestión? ¿Cuáles en aquellos trabajadores que abandonaron la lucha y cuáles en los propietarios? ¿Cuáles son las valoraciones y representaciones de los distintos actores de la comunidad necochense-quequenense sobre La Recuperada?

## **La comercialización primaria de la pesca costera marplatense (1880–1980.)**

**José Mateo<sup>1</sup>**

### **¡La hora que es... y el pescado sin vender...!**

La pesca dentro de una comunidad representa tanto una forma de alimentación como una actividad productiva y un modo de vida. Como ocurre con otras actividades económicas, sólo parte de la comunidad dedica el grueso de su calendario laboral a pescar. El pescador especializado aporta sus capturas a la alimentación de la sociedad que integra y mediante alguna forma de intercambio se procura el resto de aquello que requiere su subsistencia. El intercambio en la pesca, no obstante, está sujeto a una serie de singularidades provenientes de la naturaleza del producto, entre ellas (Mateo 2002c):

Que éste se extrae de un medio sobre el cual es dificultoso ejercer derechos de propiedad o jurisdicción.

Que el pescado comienza su proceso de descomposición apenas es extraído de su medio natural.

Que la producción o captura es muy dependiente de la demanda (generalmente inelástica) dado lo costoso o complejo mantenimiento en condiciones saludables para el consumo.

El fruto de la pesca es un producto natural y perecedero que frecuentemente será consumido a buena distancia del sitio de su captura. Para obtenerlo hay que lidiar con la naturaleza como un cazador o un recolector

---

<sup>1</sup> UNMdP/CONICET-MACN-Estación Hidrobiológica Puerto Quequén

(es decir como una cosecha sin siembra, o una faena sin cría si se prefiere) y los fenómenos naturales no son fácilmente regulables. Dado que el pescado comienza a inficionarse al poco tiempo de ser extraído de su medio natural, requiere un cuidado que se inicia en el momento mismo de la extracción y sigue hasta el arribo a puerto. Continúa en el proceso de realización primaria, en el transporte y en los puestos de venta o industrialización.

El tiempo es un factor negativo que contribuye a la permanente desvalorización del producto y se presta a la especulación por la presión que ejercen los compradores sobre los precios, en atención al tiempo transcurrido desde la captura. Sin embargo, el comprador y el vendedor deben evaluar el momento justo de la realización ya que el primero también tiene que contar con un producto de calidad que ofrecer a sus clientes. Tendrá importancia entonces la capacidad de conserva en cámara frigorífica del comprador y las capturas de jornadas anteriores.

Estas cuestiones llevan a que el pescador sume a las incertidumbres propias de una actividad con riesgo de vida –y a sus incumbencias como productor– otras propias de la situación de intercambio. El pescador –en principio– afronta la realización primaria de su trabajo en una posición de supina debilidad que lo hace extremadamente dependiente de la intermediación. Esta debilidad suele ser promotora de ciertas respuestas institucionalizadas o culturales como cooperativas, asociaciones, coaliciones, pandillas etc. (Alegret 1999, Oliver-Sánchez 1992).

La pesca comercial marítima en Argentina, para instalarse de forma regular y continuada, tuvo no sólo que vencer estas dificultades sino además que constituir un núcleo de pescadores permanentes donde nos los había. Para ello fue preciso que se generara el incentivo local para atraerlos y posteriormente que los pescadores pasaran de la venta directa –al pie de la barca en la playa y en verano– a alcanzar el mercado por antonomasia: la ciudad de Buenos Aires.

En este proceso el pescador debió evaluar la situación de mercado, ejercer la conducción de las operaciones y asumir los riesgos de tal empresa, lo que le valió lidiar con comisionistas, consignatarios y otros proveedores de servicios (ferrocarril, hielo, combustible, etc.). El resultado de su gestión influyó en el éxito o fracaso de la empresa pesquera.

En el presente trabajo pretendo desarrollar el proceso descrito para la actividad pesquera marplatense desde su instauración hacia finales del siglo XIX hasta las vísperas de la puesta en funcionamiento del Mercado Concentrador Pesquero en el puerto de la ciudad. Propongo para ello una periodización que está signada por las transformaciones en los estímulos mercantiles que tuvo la pesca costera a lo largo del período estudiado y la forma en que los pescadores

abordaron el comercio de sus capturas.

Las fuentes de información utilizadas se integran con estadísticas oficiales, informes técnicos de economistas y biólogos y una serie de entrevistas realizadas a los diferentes actores que participaron en los procesos descriptos.

1.– Los albores de la pesca comercial marítima en argentina.

La pesca industrial marítima en Argentina debió sus inicios al turismo de elite. A la inversa de la mayor parte de los pueblos pesqueros donde balnearios y puertos deportivos han arrinconando a la pesca, en Mar del Plata el turismo incentivó a pescadores y navegantes a dejar los puertos de la Boca y el Tigre para radicarse y comenzar la puesta en valor del mar argentino. Según la crónica local, al inaugurarse el Hotel Bristol –un hotel de alta categoría asentado sobre la misma playa en un balneario que recién era apenas una promesa–, un empresario rural de origen eusquera interesó a varios marineros para pescar con el fin de abastecer al restaurante del hotel. Nació así la pesca comercial marítima en la Argentina finisecular y muchos de los apellidos de aquellos pescadores se encuentran entre los más tradicionales de una ciudad que tiene como característica la inmigración perenne.<sup>2</sup>

La pesca comercial marítima comenzó con dificultad a dar sus primeros pasos. El biólogo Fernando Lahille, quizás el mayor impulsor de la actividad de los pescadores asentados en Mar del Plata, describió hacia fines del siglo XIX los problemas que encontró para el desarrollo de la actividad desde esta ciudad. En primer lugar la ausencia de un puerto que hiciera menos penoso el ingreso y egreso de las embarcaciones a las zonas de pesca. En segundo, la carencia de información hidrológica y climatológica como la dirección y variación de los vientos, las cualidades de los fondos marinos, etc., que restaban eficacia al accionar de los pescadores que no contaban con los siglos de conocimiento acumulado en Europa mediante la práctica. En tercer lugar destacó los conflictos suscitados entre los pescadores y la corporación municipal, para quienes aquellos resultaban –supuestamente– un espectáculo desagradable para los bañistas de paladar negro de la época. Finalmente, señaló el perenne problema del transporte hacia el mercado de Buenos Aires, dado que el ferrocarril implementaba tarifas no siempre acordes con las mercaderías que transportaban.

Como contraste de estas dificultades, la variedad de fondos de Mar del Plata permitían la captura de peces y mariscos de naturaleza diversa y el faro ubicado en el cercano paraje de Punta Mogotes, que fuera construido en

---

2 Pocos años después de este incipiente inicio, al realizarse el segundo censo nacional de 1895, casi todos ellos ya habían dejado la actividad por otras más lucrativas y menos peligrosas, vinculadas al turismo o a la construcción, y habían sido reemplazados por otros inmigrantes, mayormente italianos del mezzogiorno de la península itálica.

1890, eran un estímulo para avanzar en el desarrollo de una terminal de pesca costera.

El acceso por ferrocarril al populoso mercado de Buenos Aires que permitió el envío de pescado (en condiciones muy precarias) y la construcción –como efecto colateral del proyecto de extracción de productos agrarios y de acceso de turistas por mar– de un portentoso puerto de ultramar, palearon dichas dificultades pero en un proceso de varias décadas.

La venta en esos primeros momentos parece haberse realizado al estilo europeo en subasta sobre la arena haciendo de lonja a la llegada de las embarcaciones, como lo destaca en su bucólicamente una guía de turismo de 1894:

“...hay también muchas lanchas pescadoras que salen de mañana y vuelven a la tarde con riquísimos pescados que venden en la misma playa al mejor postor, o mandan a Buenos Aires, por el tren nocturno”.<sup>3</sup>

Según Lahille se vendían en canastos langostinos, rayas y mejillones, mientras el chucho y el cazón eran despreciados de momento. Los pescadores, además de la demanda más o menos fija de los hoteles y restaurantes de pescados y mariscos, recorrían con sus canastos llenos las calles del pueblo. Sin mucho éxito, porque veraneantes carnívoros les preguntaban “qué bichos son esos” (Barili 1983) y tenían muchas veces que tirar la carga de exquisitos mejillones y langostinos.

Salvador Coronello, pescador e hijo de pescadores de la primera época, cuenta que además de la extracción los pescadores salaban familiarmente anchoítas, una actividad tan cotidiana como la huerta en el campesino –y ésta tampoco faltaba en el hogar de pescador–, que luego regalaba a gente conocida y a turistas que lo visitaban.<sup>4</sup> En 1896 se instaló la primera cocina para cocer mariscos para ser transportados y el pueblo contaba ya con varias familias dedicadas a la venta y conserva de pescado.<sup>5</sup>

Como se desprende también de la cita de la guía, ya en 1894 se hacían remesas de pescado a Buenos Aires por tren.<sup>6</sup> Al primer estímulo dado a la pesca por el turismo se sumó el de la demanda de Buenos Aires, la cual se dio bastante rápidamente a pesar de la distancia debido a la temprana llegada del ferrocarril, a la vez causa y consecuencia de muchos emprendimientos, algunos de ellos truncados. Sin embargo el problema de conservación del

---

3 S/A, *Guía ilustrada para el bañista*, 1894.

4 Lo mismo procedía con el vino dulce, que producía de uvas de una parra que tenía en su hogar; vino que él denominaba “linyera” y que obsequiaba.

5 Como la tradicional familia Spina o la de Mario Intelisano, a la vez comerciante de pescado y salador

6 En 1886 se había finalizado la conexión férrea entre Mar del Plata y Buenos Aires siendo el principal medio de comunicación hasta al menos 1938 en que se inauguró la ruta nacional N°2 y el camión comenzó a competir con el ferrocarril para finalmente superarlo, pero luego de muchos años.

pescado fresco hasta avanzado el siglo sufrió serios inconvenientes y fue uno de los principales obstáculos para el desarrollo de un mercado interior importante.

2.– Alcanzando el mercado porteño.

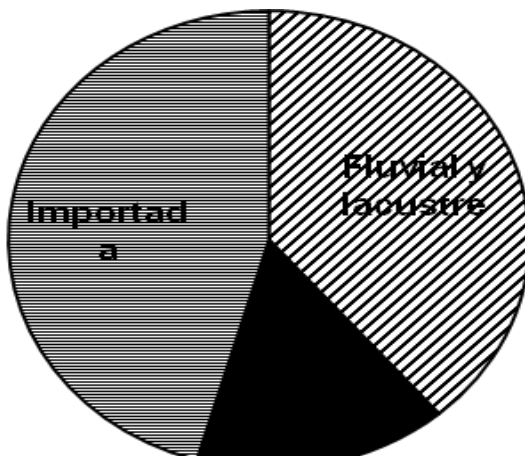
La Argentina presenta un extenso territorio con una baja densidad de población, pero tiene la característica de concentrar gran parte de ella en su capital lo que facilita la actividad económica por concentración de la demanda. Pero para que cualquier producción regional tuviera éxito era necesario alcanzar al menos ese mercado. Esto no era sencillo. La pesca de la costa atlántica tenía un fuerte opositor en la oferta de ríos y lagunas bonaerenses. El avance de la red ferroviaria hacia el interior permitió que pescadores “a tiempo parcial” ejercitaran esta actividad remitiendo importantes cantidades (sobre todo de pejerrey) a Buenos Aires. Desde las estaciones de Chascomús, Maipú, Vivoratá y Guaminí se despachaban varias toneladas anuales de pescado fresco hacia la cabecera porteña.

Pero la competencia más fuerte que tenían los pescadores bonaerenses provenía de la importación tanto en fresco (desde Montevideo) como en las distintas variedades de conserva desde Europa, Chile y el Brasil. Los vapores ingleses y gallegos (provistos de frigorífico) abastecían los pedidos de almacenes, hoteles y restaurantes porteños. Desde Southampton se importaban salmones, arenques, merluza, langostas, lenguados, bacalao y cangrejos y desde Vigo arribaban sardinas, merluza, caballa, besugo, congrios, crustáceos y mariscos. Desde Brasil procedían ostras en bolsas. A estos productos hay que sumarles una importante cantidad de pescado introducido en Buenos Aires en latas con variedades de sardinas, ostras y caviar. El consumo de estos productos de importación estaba como es de suponer sesgado socialmente.<sup>7</sup>

Un balance realizado por Fernando de Lahille (1906) sobre las diferentes procedencias de los productos pesqueros consumidos en Buenos Aires durante el año 1905 presentaba la siguiente distribución sobre un total de 11.293 toneladas:

---

<sup>7</sup> Cabe sin embargo una aclaración. Desde 1888 la pesca comercial en los territorios australes estaba prohibida y mucho del enlatado que figuraba con procedencia extranjera (como la centolla pescada, hervida y enlatada en Tierra del Fuego) había sido obtenida dentro del territorio.



**Gráfico 1. Distribución según origen de productos pesqueros ingresados al mercado de Buenos Aires en 1905 (elaborado en base a Lahille 1906).**

El 38,7% provenía del Río de la Plata y de las lagunas y ríos bonaerenses, el 45,5% era importado y sólo el 15,8% era pesca marítima nacional.

La infraestructura disponible a principios del siglo pasado no favorecía al desarrollo de la actividad pesquera marplatense. No había tampoco actores sociales que generaran cambio en las condiciones iniciales de la actividad. Por ejemplo, recién en 1903 aparecieron los primeros vagones exclusivos para el transporte de pescado (más por las quejas de los otros usuarios que por presión de los pescadores). La pesca no era tampoco en las principales localidades en que se llevaba a cabo ni lo intensiva ni lo regular como para que el Ferrocarril Sud modificara su operatoria.

Por entonces estaban en mejores condiciones los pescadores de Montevideo que los de Mar del Plata. Esta ciudad dista a unos 200 km. de Buenos Aires por vía fluvial, lo que significaba una buena relación distancia/costos de flete. Existía además una línea regular que realizaba el trayecto y el pescado fresco no pagaba derechos de importación. En invierno el pescado viajaba refrigerado “naturalmente” colocado fuera de los tambores de los buques y en verano se lo transportaba en cajones de zinc acondicionados con hielo sin pagar flete adicional. El costo del transporte era de unos \$60 oro la tonelada. Además, el pescado se embarcaba a las 18hs. llegando a los mercados porteños a las 4 hs. del día siguiente.

En cambio los pescadores en Mar del Plata no funcionaban coordinados con los compradores porteños. El tren de Mar del Plata partía a media noche y llegaba alrededor de las 9 de la mañana (tenía que hacerlo a las 7.45 pero lo regular era que se atrasara). Cuando el pescado llegaba a los puestos de venta

los consumidores ya se habían surtido con el uruguayo y el marplatense tenía que esperar “en hielo” hasta el día siguiente, con el consiguiente deterioro de la calidad y del precio que perdía un 50% (Lahille 1906)..

En las terminales pesqueras no había ni depósitos refrigerados ni fábricas de hielo. Recién en 1934 Julio Deyacobbí habilitó en Mar del Plata “...una fábrica de hielo en el puerto y preparó pescado en barras de hielo, novedad que despertó la atención de las autoridades...” (Barili 1983). Esto obviamente incrementó sobremanera las remesas de pescado en fresco a Buenos Aires y las posibilidades de conservar materia prima a bordo o en tierra para su procesamiento. Hasta entonces el hielo venía desde Buenos Aires como contracarga en los cajones vacíos, enviado por los consignatarios de los pescadores locales en los mercados porteños. Transportar cajones con pescado o con hielo costaba lo mismo.

Las tarifas no se adaptaban al transporte de pescado y los pescadores tampoco. Trasladar 5kg de carga “o fracción” a 400 Km. de distancia costaba \$0,25 oro más un 75% de premio que cobraba el ferrocarril. Si el envío superaba los 50kg el costo del flete era de la mitad por cada kilogramo excedente. Los pescadores de Mar del Plata enviaban el pescado cada uno por su cuenta al consignatario pagando la totalidad del flete. Enviar una tonelada de pescado parcializada en embarques individuales de 50 kg o menos costaba alrededor de \$87,5 oro. Realizar un solo envío de una tonelada, lo que requería un acuerdo previo entre los pescadores para afrontar colectivamente el envío, hubiera costado \$25 oro. Se llegó así a la incoherencia de que un vagón de pescado costaba \$300 oro de flete mientras un vagón de papas costaba \$50 oro.

Además, cada pescador realizaba sus envíos en embalajes de distinto tamaño, peso y características (canastos y cajones). Los envíos, a causa de ser individuales, no iban clasificados por especie, trabajo que demoraba aún más la llegada a la plaza del mercado. Fue más fácil que el ferrocarril se adaptara a los pescadores que estos a las condiciones de envío. A partir de 1903 (y a instancias de Fernando de Lahille) el Ferrocarril Sud bajó los aranceles para el pescado y en la temporada 1905/1906 pusieron un tren especial nocturno. Las mejoras se vieron reflejadas en la casi duplicación de los envíos desde Mar del Plata.

Con todo, estas dificultades fueron siendo vencidas y hacia 1920 Mar del Plata ya aparecía a la cabeza de la actividad pesquera nacional. En ese año se realizó el primer censo pesquero de Argentina. Este instrumento estadístico permitió por primera vez un análisis riguroso de actividad a nivel nacional. De él se desprende que hacia 1920 el país contaba con 39 estaciones pesqueras, de las cuales 24 eran fluviales, 10 marítimas y 5 lacustres. Esas cifras no tenían un correlato exacto con la producción, la cual se distribuía

dando una participación relevante a Mar del Plata como la única terminal de más de 5000 toneladas anuales de captura. El documento reflejó además –en la comunidad de pescadores– los cambios en la composición étnica del país luego del flujo inmigratorio de los años de la Argentina agroexportadora.<sup>8</sup>

Del total de la pesca lograda en aguas interiores, marítima e importación, más de la mitad era absorbida por la población de la ciudad de Buenos Aires, principal consumidora por los motivos obvios ya mencionados. Se introdujeron en ese mercado durante el año 1920 las cantidades enunciadas en el cuadro siguiente para el consumo directo:

Procedencia

Marítima	Lacustre	Fluvial	Extranjera	Mariscos	Totales
7.497.780	1.163.985	2.166.540	1.042.800	571.335	12.442.440
Kg	Kg	Kg	Kg	Kg	Kg

**Cuadro 1. Entrada de pescado y mariscos en la capital federal – año 1920 (fuente DGG 1921).**

Respectivamente correspondió el 60% a pescado de mar fresco de captura nacional; 17% a pescado de procedencia fluvial; 9% al de origen lacustre; 8% a importación (en su mayoría de Montevideo) y el 6% restante a mariscos de diverso origen. Por consiguiente –y considerando que muchas especies fluviales eran bien aceptadas por los consumidores– la entrada fue de 26% de pescado de agua dulce contra 74% de producción marítima, lo que demuestra que el mayor consumo correspondió a productos procedencia distante a las plazas de mercado, con el correlativo recargo al costo por transporte. Teniendo en cuenta que solamente el 17% provino del Río de la Plata, se deduce que la zona de pesca inmediata a la ciudad de Buenos Aires es la que menor cantidad proveyó. El pescado de mar, procedente de 200 y más kilómetros de distancia sufría al considerable recargo en el costo un deterioro equivalente en su conservación, pero aun así era consumido.<sup>9</sup>

De las entradas totales habidas en 1920 fueron expedidas a pueblos suburbanos y localidades del interior 1.276.890 Kg., quedando líquidamente, para el consumo local de la capital 11.165.550 Kg. Los precios corrientes de

<sup>8</sup> De las 1792 personas que se definieron como pescadoras, 338 eran argentinos y 1454 (81 %) extranjeros. En la pesca marítima se dedicaban 842 personas, de las cuales 743 (88%) eran extranjeros.

<sup>9</sup> Las especies de mar más comunes en el mercado eran brótola, congrio, corvina de Montevideo, lisa, pescadilla de Mar del Plata y raya. Siendo los mariscos más vulgares, mejillón, langostino y camarón también provenientes de la costa atlántica. Las especies fluviales más corrientes fueron: bagre, dorado, patí, pejerrey sábalo.

venta que se obtuvieron en la Capital Federal fueron en promedio de m\$N 0,65 el kilogramo para el pescado de mar de toda especie y de m\$N 1,30 para el marisco en general (desde el en ese entonces “valioso” calamar hasta el modesto mejillón). Otro precio regia para el pescado de agua dulce de procedencia fluvial. Como la producción lacustre estaba casi exclusivamente constituida por el pejerrey, su promedio de venta por kilogramo alcanzó a m\$N 1,02. Los precios del pescado de origen fluvial eran muy elevados debido seguramente a los costos del transporte ferroviario y la conservación desde las lagunas bonaerenses.

La pesca requiere rápida y fácil distribución de los productos de naturaleza tan perecedera y de valor escaso en relación con su peso, el cual era aumentado por el aditamento de hielo, por volumen y peso del envase y de las vísceras. Por disposición municipal la concentración de estos productos en Buenos Aires se realizaba en el mercado Intendente Adolfo Bullrich, lo cual no satisfacía las necesidades de una distribución eficiente y, por ende, no respondía ampliamente a los intereses de los productores. El espacio era adecuado y cómodo para el contralor de la inspección sanitaria municipal pero no para la industria pesquera, ya que, por caso, carecían de una cámara frigorífica. Esta carencia obligaba a distribuir los productos dentro de un plazo de tiempo máximo determinado bajo pena de confiscación de toda la mercadería, una vez espirado el término estipulado (Mateo 2002a).

Había entonces razón suficiente para movilizar esta mercadería con rapidez. El mercado de intenso consumo de la Capital Federal no se hallaba muy favorecido, ya que se encontraba muy alejado de los mejores centros pesqueros marítimos y las consecuencias de la distancia se traducían en la demora de los viajes, con el perjuicio de la conservación de los productos y los recargos en el transporte.

Otra cuestión de importancia fue la proposición de algunos sectores sociales “progresistas” de que la Municipalidad se encargara de la venta del pescado. El propósito se fundaba en un mejoramiento de cooperación comercial que obviamente no fue seguido ya que el ideario económico reinante veía tal procedimiento como opuesto a los intereses propios de la industria que buscaba sus satisfacciones financieras. Un funcionario de la entonces Dirección General de Ganadería argumentaba:

“Los principios económicos que consagran la libertad del mercado han de lograr por sí solas el abaratamiento de un producto abundante como es la pesca, siempre que se mantenga la libre competencia, pues, si ésta llega a extinguirse quedarán de inmediato comprometidos los intereses del consumidor.” (Valette 1921a).

Para este funcionario sólo era aceptable en los casos de una crisis

accidental y transitoria –como había ocurrido durante la Guerra– que la administración pública tomase a su cargo la economía del abasto, pero en los tiempos de absoluta normalidad no debía alterarse el régimen de comercio establecido legalmente. Sin embargo el pescado era caro y era asumido por todos que su carestía se debía en buena parte a la especulación extrema, apoyada unas veces por el desequilibrio existente entre la oferta y la demanda, y otras, quizá por el exceso de intermediarios entre productores y consumidores. La intermediación como veremos es un clásico de la literatura referida a la pesca, lo notable, era que los productores no comerciaban satisfactoriamente con sus consignatarios.<sup>10</sup>Otro problema que se sumaba a la comercialización era la dificultad de una oferta regular y continuada por un deficiente desarrollo de la industria pesquera de extracción.

La desconfianza fundada del consumidor fue un obstáculo difícil de vencer. El pescado se encajonaba generalmente en los lugares de producción, sin ninguna limpieza previa, salvo un ligero lavado, lo que persistió hasta los cajones de plástico que comenzaron a difundirse en la década de 1970. El traslado se realizaba con el pescado sin eviscerar, con el perjuicio para el producto y para la salud de los consumidores como era conocido desde hacía siglos.<sup>11</sup> Es decir, la salubridad se subordinaba al costo final. No existían permisos especiales para la venta al menudeo ni para la venta en locales o puestos estables. Tampoco se requería la habilitación de vehículos apropiados ni existía un registro de vendedores en la Capital Federal.

Por estas cuestiones los mercados del interior estaban prácticamente privados de la pesca marítima. En todos los mercados importantes del interior, la pesca no alcanzaba a cubrir las necesidades del abasto debido, sobre todo, a la dificultad para hacer llegar a los centros mediterráneos el pescado en condiciones sanitarias y económicas aceptables.

Recurriendo a la *Guía Comercial del Ferrocarril del Sud*, Games & Guzmán nos aportan una serie de datos interesantes. Por ejemplo la existencia de un “tren especial de pescado” que llegaba hasta la misma dársena y del transporte entre 1926 y 1932 de 13.463 toneladas promedio anuales.

Cada pescador marplatense vendía el pescado por medio de intermediarios que operaban en Bs. As. en consignación. A veces, cuenta el pescador Nicolo di Cesare, recibían la “boleta colorada”, lo que significaba que el pescado no había llegado en buenas condiciones y los pescadores, que habían pagado los costos de extracción y el traslado hasta la plaza de

---

10 Hubo varios intentos infructuosos de organizarse para afrontar colectivamente la intermediación (ver Mateo 2002b).

11 El pescado no inficiona primero por la cabeza, como reza el dicho popular, sino por sus vísceras.

venta perdían todo. Esta situación se prestaba a frecuentes abusos de los consignatarios que fueron subsanada solo en parte con la constitución de la Corporación de Pescadores de Ayuda Mutua (Mateo 2002b).

Paralelamente a este proceso, la crisis de la Gran Depresión y el avance de la industrialización sustitutiva fueron generando una demanda alternativa al mercado de Buenos Aires en las fábricas de procesamiento locales (como La Marplatense, La Campagnola, entre otras). Pero cuando este parecía ser el encarrilamiento que tomaría la pesca comercial marítima ocurrió un estímulo inesperado como consecuencia de la III Guerra Mundial que distorsionó la cotidianeidad de la actividad pesquera.

### **3.- Tiburones y vitaminas**

“Una tonelada de tiburón se pagaba en 1937 entre 40 y 60 dólares estadounidenses. Por igual cantidad llegó a pagarse en 1941, 2.000 dólares, vale decir un promedio de cuarenta veces más que los precios anteriores.”  
(Siccardi 1949: 123).

La pesca ordinaria estaba orientada a la obtención de pescadilla, corvina, besugo y otras especies similares para el mercado en fresco local y de Buenos Aires, y una demanda limitada pero creciente de la industria conservera. Pero la II Guerra Mundial produjo una demanda inesperada. La vitamina A<sup>12</sup> obtenida tradicionalmente del hígado de bacalao no pudo extraerse porque los bancos de éstos se convirtieron en teatro de operaciones. La fuente sustituta consistió en el hígado de tiburón y la demanda central los Estados Unidos de América.<sup>13</sup>

El aceite de hígado de tiburón será una de las pocas exportaciones industriales de la Argentina y seguramente una de las primeras de origen pesquero marítimo, salvo algunos intentos de exportar aceites industriales obtenidos del sábalo (Rossani 1933). Sin embargo, la demanda del tiburón sorprende al principio de los '40, no contándose con equipamientos adecuados ni en las embarcaciones ni en tierra.

Las lanchas costeras marplatenses se abocaron frucción a esta pesca. En las embarcaciones corrientes, una vez extraído el tiburón, se depositaba

---

<sup>12</sup> Cuya avitaminosis produce la patología conocida como “ceguera nocturna”.

<sup>13</sup> Ver para un detalle más exhaustivo de este proceso Mateo 2001.

en un compartimiento abierto, ubicado en el centro de la embarcación, sin protección alguna contra el sol y sin refrigeración. Siendo el tiburón un animal fácilmente inficionado, se comprenden los perjuicios que ocasionaba este sistema. La venta en la banquina de Mar del Plata se efectuaba a un precio fijo por unidad, realizándose una clasificación prolija de los tiburones para su venta y separando los machos de las hembras. Se consideraba “unidad” al tiburón de más o menos 10 a 12 Kg. de peso. Si los tiburones eran de menor tamaño, dos o tres de ellos se contaban como una “unidad”. En el caso de tiburones de tamaño muy grande, podía llegarse a pagar por cada uno hasta el equivalente de seis unidades.

Los precios oscilaron enormemente desde su despegue, a fines de julio de 1943, comenzando a pagarse entonces solamente algunos centavos por pieza hasta llegar algunas veces a m\$N 5, lo que constituía un muy buen precio para los compradores. Sin embargo, un precio más o menos representativo era de m\$N 7 por unidad para el macho y de m\$N 1 para la hembra. A mediados del año 1944 el precio del tiburón llegó a un nivel extraordinario, a veces superior a m\$N 20 por unidad. Se llegaron a pescar 3.000 unidades en un solo día desembarcados en el puerto de Mar del Plata (Vanoli 1944:109). Dado que los tiempos de la pesca y de la producción no estaban articulados, los tiburones permanecían amontonados en el suelo de las fábricas, sin refrigeración de ninguna especie hasta las 7 de la mañana del día siguiente al de la pesca en que comenzaba su procesamiento, con el deterioro previsible.

El aceite extraído constituía un valioso insumo para el mercado interior y una exportación con buena cantidad de valor agregado –indispensable para la totalidad de los productos pesqueros– a un recurso renovable, pero agotable. El mercado internacional lo constituían, Bolivia, Paraguay, Ecuador, Venezuela, Chile, México e incluso Brasil y Uruguay. Pero el principal comprador fuer, como decíamos, Estados Unidos.

En Mar del Plata, puerto donde se focalizó esta industria, se establecieron numerosos técnicos extranjeros, fundamentalmente en el laboratorio Washington, filial de su central en Estados Unidos. El ingreso en divisas por dicho artículo fluyó incesantemente por el aumento constante de los pedidos durante aquellos memorables años. Hasta el *boom* de la demanda vitamínica el tiburón en algunas de sus variedades, sobre todo el “cazón” era salado como sustituto del bacalao del norte.

Año	Captura tiburón en de kilogramos	Importación de bacalao en kilogramos
1935	7.450	4.365.500
1936	27.650	4.537.000

Año	Captura tiburón en de kilogramos	Importación de bacalao en kilogramos
1937	10.834	4.399.200
1938	7.515	4.656.900
1939	26.214	5.011.100
1940	41.285	2.587.200
1941	90.020	401.900
1942	94.835	257.400
1943	1.672.600	20.300
1944	7.822.000	Sin datos

**Cuadro 2. Evolución del desembarco de tiburón en el puerto de Mar del Plata (fuente: Siccardi 1949).**

La tabla muestra un cruce de tijeras fundado en la tasa de utilidad de cada unidad de tiburón, destinado tanto a producir aceite de sus vísceras como un sucedáneo del bacalao de su carne, lo que se siguió realizándose por un tiempo hasta que se optó por el abadejo y el besugo que se prestaban mejor para este procesamiento.

Las cifras son elocuentes. Sin embargo la industrialización del tiburón comenzó a declinar hacia 1950, lo que dejó el camino expedito para el ingreso al país nuevamente de la importación. Primeramente se autorizó el ingreso del llamado bacalao “verde” o sin terminar para mantener la operatividad de los secaderos pero aún así no pudo sostenerse por largo tiempo. La industria farmacéutica argentina continuó extrayendo los concentrados vitamínicos para el mercado local, dado el costo de las licencias de vitaminas sintéticas.

La determinación de los precios de los aceites que contenían la vitamina A se hacían de acuerdo con la escala de precios máximos fijada por el Gobierno de los Estados Unidos. Variaba según el contenido de unidades de vitamina por gramo de aceite. Los precios correspondían a mercadería puesta dentro del territorio de los Estados Unidos. La base del sistema era el aceite de hasta 40.000 USP por gramo, cuyo precio se fijó en 14 centavos de dólar<sup>14</sup> por millón de unidades, aumentando un décimo de centavo de dólar por cada 1.000 unidades adicionales de potencia, y hasta un máximo de 30 centavos el millón de unidades cuando la potencia era de 200.000 o más unidades USP por gramo.

Así, por ejemplo, un kilogramo de aceite, de 50.000 USP por gramo,

<sup>14</sup> 1 dólar era al cambio oficial 3,3582 pesos moneda nacional.

contenía 50.000.000 de unidades. Pagándose el millón de unidades a 15 centavos, se llegaba a un valor de 7,50 u\$d (m\$*n* 25,2) el Kg por esta mercadería puesta dentro de los Estados Unidos. Los valores durante la II Guerra Mundial eran al comienzo de la demanda dos y tres veces superiores que los que se obtenían en la preguerra.

Para hallar el precio que obtenía el fabricante argentino había que hacer los siguientes descuentos<sup>15</sup>:

Descuentos	Condiciones de cálculo
a) Derechos de Aduana en USA	0,015 u\$d por libra, más 10% <i>ad valorem</i> .
b) Seguro	2 a 2½% <i>ad valorem</i> .
c) Flete <sup>1</sup>	20 u\$d por tonelada, 43% y 2%, 1½% <i>ad valorem</i> .
c) Comisión del comprador	7 a 10 %

**Con esta información y tomando como base una tonelada de aceite de 60.000 USP, la ganancia sería:**

Valor, al precio máximo establecido por los Estados Unidos	9600 u\$d
Derechos de importación 0,015 u\$d por libra	33 u\$d
Derechos de importación <i>ad valorem</i> <sup>2</sup>	864 u\$d
Seguro medio	216 u\$d
Flete	163 u\$d
Comisión del comprador 10%	960 u\$d
Total descuentos	2236 u\$d
Ganancia neta por tonelada	7364 u\$d

Es decir que el productor argentino recibía 7.364 u\$d por tonelada que convertidos en pesos argentinos eran m\$*n* 24.730.<sup>16</sup> La forma de pago era por regla general la siguiente: se efectuaba un análisis previo de una muestra de la partida a exportarse; sobre el resultado del análisis se calculaba el valor en dólares de la mercadería, y sobre esta suma se le entregaba al productor el 80% contra documentos de embarque. A la llegada de la mercadería a los Estados

<sup>15</sup> Elaborado en base a las cifras del Boletín de la C.P.I.

<sup>16</sup> Recordemos que se pagaba según la época 5, 7 y hasta 20 m\$*n* por "unidad" de tiburón de 10 a 12 Kg. del cual el hígado era sólo uno de los subproductos aprovechables.

Unidos, se efectuaba un nuevo análisis por un laboratorio independiente, y sobre el resultado de dicho análisis se pagaba el remanente al productor.

Estas cifras estaban sujetas a pequeñas variaciones, pero si consideramos que en 1944 se exportaron más de 200 toneladas no es extraña la popularidad del negocio, al que debía sumarse el del resto de los subproductos obtenidos del tiburón.

Las exportaciones de aceite de hígado de tiburón a los Estados Unidos y demás países durante los momentos centrales de la actividad eran los siguientes:

País de destino	Últimos tres meses de	Año 1944	1945 (primeros 6 meses)		
	1943	Cantidad (kg)	Valor (m\$n)	Cantidad (kg)	Valor (m\$n)
Estados Unidos	19.231	217.076 <sup>3</sup>	7.309.600	61.475	1.800.027
Brasil		100	2.384	-	-
Chile		99	3.959	2.492	29.575
Uruguay		5.000	8.864	-	-
Venezuela		100	3.045	-	-
México		-	-	5	174

**Tabla 1. Exportaciones argentinas de aceite de hígado de tiburón por países de destino en kilogramos (elaborado en base a CPI 1945).**

Teniendo en cuenta las cifras que anteceden, puede notarse el amplio campo que abrió la coyuntura, y del cual se trató de obtener ganancias rápidas. En ciertas ocasiones, junto a la precariedad de medios empleados las empresas manufacturaron y vendieron (o intentaron hacerlo) materias primas en malas condiciones y/o enviaron mercadería que no estaban de acuerdo con las especificaciones contratadas con el comprador. Otras veces se cotizó determinado precio por la mercadería, y al embarcarlas y presentar la factura, se cobró el tambor o barrica que la contenía. Cuando la renta rápida es el motor de una industria difícilmente ésta se desarrolle adecuadamente, al menos en Argentina.

Las ganancias concretas de la pesca del tiburón vitamínico resultaron un estímulo poderoso para que los pescadores se dedicasen en forma exclusiva a la pesca de esta especie. El pescador de Mar del Plata, hasta la iniciación masiva de la captura de tiburón, no contaba con alicientes suficientes para continuar en esa actividad profesionalmente, salvo por una creciente demanda de la industria conservera como he dicho ya. Además, el hecho de habitar una

ciudad turística en creciente auge generaba otros estímulos que progresivamente quitaba pescadores a la pesca. Todo varió de forma sorpresiva e impactante al suscitarse la demanda por los laboratorios, generándose una puja entre las firmas que para obtener dicho pescado casi decuplicaron los precios en poco tiempo. Esa constante pugna fue el factor que reportó beneficios económicos más que alentadores a todo aquel pescador interesado en participar de esta pesca. Aquellos que se dedicaron a esas actividades extractivas alcanzaron niveles materiales inesperados e impensados.

Los pescadores debieron adaptarse a lidiar con un nuevo tipo de demanda —el laboratorio— y de alguna forma descuidar la provisión de los antiguos circuitos mercantiles del abasto en fresco y la industria conservera. La elasticidad de la demanda los colocó en una situación de ventaja desconocida para ellos y de la cual supieron sacar partido (Mateo 2001). Pero al finalizar el conflicto bélico la demanda decayó y al poco tiempo el laboratorio Roche sintetizó la vitamina, dando fin a una verdadera “fiebre” de la pesca de tiburón. Los pescadores debieron entonces retomar, en un período ahora signado decididamente por la industrialización sustitutiva, los viejos mercados. Comenzó entonces un período heroico de la pesca costera marplatense que se extendió hasta la segunda mitad de la década de 1970.

#### 4.– Venta directa y “tarifas”.

En el puerto de Mar del Plata se comercializó hasta avanzados los años '70 casi el 90% de la producción pesquera marítima de la Argentina. Había varias instancias difíciles de superar en el proceso de primera venta, algunas estructurales (como dominio del capital comercial sobre la producción, o la inelasticidad de la demanda) sumadas a otras coyunturales (como la escasez de controles sanitarios y de calidad, pago diferido del género, falta de transparencia en las operaciones, etc.). Estas fallas repercutían en los costos del producto para el consumidor y en un deficiente abastecimiento de materia prima para las fábricas.

Para paliar estos problemas el 21 de abril de 1971 se sancionó la ley 19.002 por la cual se creaban los mercados de concentración pesquera, y en su decreto reglamentario se creaba específicamente el Mercado Nacional de Concentración Pesquera de Mar del Plata. Sin embargo recién fue puesto en marcha en septiembre de 1979. Por lo tanto, hasta la década de 1980 las ventas se produjeron en la banquina de acuerdo a una serie de métodos consuetudinarios con pocas variaciones en el tiempo.

Las transacciones eran realizadas en el mismo muelle, a la intemperie, con los cajones recién descargados y ante la presencia de los pescadores y los interesados en la compra. Los rematadores se denominaban “consignatarios” y subastan al alza siendo remunerados con una comisión sobre la venta. La

cooperativa de pescadores también se responsabilizó por esas mismas funciones –sobre todo a partir de 1960– por medio de dependientes (Mateo 2002b).

Las operaciones se realizaban simultáneamente y a veces se superponían, según las descargas que se iban produciendo. La cantidad de compradores era escasa en cada grupo (4 ó 5), aunque siempre había cerca algunos más que entraban en acción cuando la mercadería interesaba (Malaret 1971).

Al finalizar la jornada se reunían los consignatarios con las autoridades de la Sociedad de Patronos y terminaban de ajustar las ventas. Entonces se finalizaba la tarea de determinación de precios, especialmente de la especie de poca demanda.

Después de la subasta los cajones eran llevados al tinglado de acondicionamiento, donde los compradores preparaban la mercadería, limpiando, agregando hielo y embalando para enviar a los centros de consumo o a las fábricas procesadoras.

Podía ocurrir también que los compradores fueran empresas que congelaban la compra para el abasto del mercado interno o para exportación. En ese caso, se cargaban en camiones que lo transportaban a las respectivas plantas.

Los compradores que remitían a Buenos Aires también se denominaban “consignatarios”,<sup>17</sup> porque operaban con diverso tipo de acuerdos con los mayoristas de ese importante centro distribuidor.<sup>18</sup>

También trataban casi un centenar de compradores para el abasto en fresco en el interior del país y para las pescaderías locales. No pocas veces los consignatarios/rematadores que se ocupaban de vender por cuenta de los pescadores, también eran consignatarios/remitentes, y no era extraño que en ese doble carácter se compraran a sí mismos dentro del nivel de precios imperantes. La comisión por estos servicios era pagada por los pescadores con un descuento del 4% sobre el valor de las ventas. Como dijimos, los pescadores podían realizar libremente sus ventas a través de los “consignatarios” (5 ó 6) o de la cooperativa que recibían de ella una remuneración variable que comenzó siendo del 3 % para luego estabilizarse en el 4% (Mateo 2002a).

Los precios eran por cajón con kilos controlados y hacían referencia al pescado tipificado por medida. Si la mercadería no cumplía ese requisito se podía acordar descuentos con la intervención de la entidad representativa de los patronos pescadores, pero el industrial se reservaba el derecho de rechazarla

---

17 Algunos consignatarios en Mar del Plata fueron el citado Bertelo, Pacacio, Sinagra, Damasco, Greco (“el chato”) y Salinas (entrevistas MHP).

18 Algunos apellidos eran, Belfiore, Pellegrini, Tesoriero, Vicuña, Cesarini, Espósito, Papalardo y Safi (“el negro”) (entrevistas MHP).

y entonces, debía destinarse a la reducción.

En ambos casos, además de la colocación, los gestores se ocupaban de la cobranza. También hacían anticipos de pago y financiaciones, que de algún modo tendían a robustecer sus vínculos, una práctica común que ha sido señalada desde los inicios de la antropología de la pesca y analizada en sus diferentes variantes y configuraciones (ver entre otros Firth 1971; Christensen 1977, Acheson 1981).

Con respecto a las especies principales para la industria –anchoíta y caballa para salazón y conservería–, el procedimiento adoptado habitualmente era el siguiente: con suficiente anticipación a cada campaña, las entidades que agrupan a los patronos pescadores y a los industriales discutían los precios que regirían en ese año, los cuáles, salvo ajustes que se acordaban con mutuo consentimiento, se aplicaban en todas las operaciones que se realizaban. Cada día las plantas industriales formulaban su requerimiento a la Sociedad de Patronos Pescadores y el total del pedido era prorrateado en partes proporcionales entre todas las unidades productivas que se comprometían a trabajar. Este método adoptó el nombre de “tarifa” (Mateo 2002c).

Es de hacer notar que la “tarifa” no es una creación local, existe aunque lleve otros nombres. En otros países suele ser oficial, está organizada y reglamentada. Tienen, es cierto, algunas diferencias, pero sustancialmente cumple los mismos fines (López Losa 1999, McCay 1980).

Se entiende por sistema de “tarifas” más específicamente al régimen mediante el cual la entidad que agrupa a los pescadores, fijaba *a priori* y por especies la cantidad de cajones que podría pescar cada embarcación en función de la demanda. Es decir, se trataba de verdaderas cuotas que establecían una máximo de extracción. Para su cálculo, se tenían presente los pedidos formulados por los consumidores de pescado de acuerdo a las necesidades de los industriales y del consumo de la Capital Federal, Mar del Plata, la provincia de Buenos Aires y el Interior.

En formularios confeccionados *ad hoc* se volcaban los datos de los pedidos de la Cámara Marplatense de Industriales del Pescado; de la Asociación de Fabricantes de Conservas y Salazón del Pescado, de los pedidos de los consignatarios, etc., con los cuales se establecía la “tarifa” de acuerdo con las lanchas inscriptas para realizar la pesca de la especie requerida. En la caballa el volumen era fijo por embarcación y variable entre los distintos tipos de éstas. A mayor inversión en nave y artes de pesca, mayor porción de la tarifa. En la anchoíta se tomaba en consideración además de esto, el número de tripulantes, habiendo un tope máximo de hombres por “yunta” de lanchas (Pons 1961).

De esta forma, si, por ejemplo, se indicaban dos cajones “por partes”, significaba que el número de cajones a extraer, sería el que resulte de multiplicar

por el coeficiente dos la cantidad de partes que correspondía a la lancha, a la red y a cada uno de los tripulantes que integra la embarcación. Por ejemplo, si una embarcación tenía 11 partes serían 22 los cajones que podían extraer de la especie pactada a tarifa.

Otras veces, se limitaba a indicar la cantidad total de cajones asignada como máximo por embarcación. Estos valores se consignaban en pizarrones puestos a tal efecto para el conocimiento de los interesados en la sede de la Sociedad de Patrones Pescadores.

A su vez los industriales se ponían de acuerdo, a través de la cooperativa o de los consignatarios, con las embarcaciones que les proveerían, teniendo en cuenta las afinidades personales y de trabajo que se habían ido estableciendo a través de los años. Por supuesto que esto tenía suficiente elasticidad para acomodarse a las necesidades diferentes que podía tener diariamente cada fábrica.

Dentro de una limitada elasticidad, solían haber variaciones por encima del precio de convenio. Al arribo de las embarcaciones, los industriales que habían hecho pedidos y dentro de las cantidades solicitadas, podían disputarse cada desembarque en particular. La pugna se hacía para garantizar la prioridad de arribo y la mejor calidad de suministro y poder atender mejor las necesidades de las plantas de procesamiento. Se practicaba entonces una subasta en alza<sup>19</sup> partiendo del precio mínimo de convenio. Quien ganaba la subasta dejaba al que la perdía su derecho sobre la embarcación que le correspondía, cualquiera que fuese la suerte de ésta.

Los pedidos en general, aunque cada embarcación pescaba con un excedente de reserva por si alguna otra no alcanzaba su cuota–parte, eran cumplidas “aproximadamente”. Si se pescaba muy por debajo de la tarifa y las especies se encontraban cerca de la costa las lanchas podían volver a salir. Si no se llegaba a la cifra pactada por un amplio margen generalmente era debido a factores naturales o de otra índole, como un bajo número de lanchas inscriptas para la pesca de las especies demandadas por inactividad circunstancial de parte de la flota (Pons 1961). Un volumen de capturas menor al solicitado disminuía los márgenes de utilidades que podrían obtenerse en esa jornada, pero mantenían un nivel de precios estables, por lo cual no era extraño que se quitara pescado de la venta para conserva personal, se obsequiara a vecinos o amigos o se arrojara al agua parte de un lance –cuya captura es difícil de controlar– cuando se superaba en demasía la tarifa pactada.

Desde el otro lado, la preponderancia de la anchoita y a la caballa subordinaba la actividad al resultado de las cosechas que se obtenían de dichas

---

19 El método tradicional de subasta en la pesca es el llamado “holandés” o a la baja.

especies, de manera que cualquier cambio en la demanda de las fábricas o cualquier reducción en una de esas especies o en ambas creaba serias dificultades a los pescadores.

Si las embarcaciones no hubieran tenido limitaciones en el volumen a capturar y hubiesen podido trabajar a plena capacidad de bodega (y el mercado hubiese podido absorber esa cantidad), sus costos fijos hubieran disminuido con un mayor volumen de capturas y las utilidades hubieran sido por lo tanto mayores. Esta circunstancia hubiera implicado un mayor volumen de ventas que hubiese significado una mejor utilización del capital, pero hubiera debilitado la posición negociadora del conjunto de la flota.

Antes de la implantación de la tarifa, en los años '30, las embarcaciones capturaban todo lo que podían y esto era rematado en la banquina. Los adquirentes ajustaban sus compras a sus necesidades y el excedente, al no tener demanda, se tiraba. Esa constricción del mercado, determinó el establecimiento de la institución de la "tarifa". Fue ésta la única manera de evitar el desperdicio de esfuerzos y recursos en la captura de especies que sobrepasan la demanda tanto para consumo en fresco como para la industria. El producto que no era absorbido directamente por las fábricas, aunque estas lo hacían en gran proporción, debía ser enviado a frigorífico. Si no se disponía del mismo, tenía que recurrirse a los establecimientos que los poseían para depositar la mercadería no adquirida. La falta de espacio requerido o el precio del arriendo de frío que se le fijaba, creaba verdaderos apremios al pescador que influían en el precio de venta. La provisión de un frigorífico por parte de la Cooperativa de pescadores mejoró el poder de negociación de los pescadores. La pesca no colocada en el día, adecuadamente depositada en las cámaras frigoríficas, podía entonces ser vendida aprovechando las condiciones favorables posteriores del mercado, sin que influyera presión extraña alguna, controlando mejor los pescadores la formación de precio frente a la intermediación.

Surge de todo lo dicho que la "tarifa" estaba fijada por la demanda y administrada por los pescadores. Estos estaban dispuestos a eliminarla, siempre y cuando se les asegurase la adquisición, a un precio mínimo, de todo lo que trajeran (Malaret 1971).

La continuidad en el tiempo muestra –al margen de conflictos ocasionales (Espoz Espoz 1999)– el logro de la disciplina que requería e imponía el sistema de tarifa, que implicaba abandonar a veces, apretando los dientes y echando alguna maldición, la posibilidad de hacer una pesca más abundante. A la larga sabían que el pez aumentaba el precio del pescado. El sistema funcionó mucho tiempo sin mayores contratiempos, aunque no pocos admitían que se podían introducir mejoras. Existían ventajas reconocidas por ambas partes. Los pescadores defendían colectivamente sus ingresos y

aseguraban así una situación próspera y reducían la conflictividad entre las unidades productivas. Los industriales por su parte tenían garantizado un trato igualitario. No se hacían precios especiales por cantidad y tenían la certeza de que cuando habían completado los stocks y se cerraban las ventas no habría rebajas de último momento para tentar una demanda diferida y marginal. Las críticas más frecuentes eran (Pons 1961, Malaret 1969) eran:

Que no se contaba con instalaciones adecuadas para las operaciones de venta.

Que no había flexibilidad para premiar la calidad de las capturas.

Que no era justo que las “tarifas” de lanchas y barquitos no difieran lo suficiente.

Que el sistema permitía mantener indefinidamente a embarcaciones obsoletas e ineficaces.

Ante las críticas otros replicaban con razón (Malaret 1969) que las partes a través de sus representantes podrían convenir tantos cambios como parezcan necesarios, hasta precios diferenciales para exportación.

En síntesis, el sistema otorgaba a los industriales materia prima regular a precios razonables previamente pactados lo que los protegía de un aumento ante una situación –posible aunque no probable– de escasez. Es más, si las capturas eran escasas los réditos de los industriales eran proporcionalmente superiores ya que ellos eran formadores de precios frente a los consumidores. Mientras tanto, los pescadores controlaban el precio dejando el pez sin pescar y evitando un descenso del valor de venta por sobreoferta. Los pescadores –tanto patronos como marineros– habían hecho sus cuentas y éstas les daban bien con la tarifa. Sin embargo esta relación fue tan exitosa que salvo para quienes supieron verlo a tiempo se transformó en una trampa, al menos económica, para ellos.

El acomodamiento entre oferta y demanda de las especies para consumo fresco provenientes de la flota costera, se realizaba de dos formas diferentes según los casos: una para las especies escasas, denominadas finas y otra para las especies relativamente abundantes con respecto a una demanda inelástica.

Entre las primeras se incluía a los mariscos, cornalito y otros pescados apetecidos por el mercado interno. En relación a una media de precios, se registraba una notable elasticidad a la baja, pero eran relativamente inelásticos al alza (Malaret 1969). Aprovechando esa característica, los pescadores subastaban sus desembarques intentando captar todo lo que se podía sacar de una demanda interesada.

Para el segundo grupo se hacían remates de algunos lotes parciales del desembarque total para tener una referencia que servía para modificar

ligeramente las cotizaciones vigentes en días anteriores. Si las fluctuaciones a la baja tendían a ser pronunciadas se acudía a la reducción.<sup>20</sup>

Las ventas de materia prima para reducción también se hacían con la intervención de los consignatarios. Según fuera mayor o menor la escasez —en lo que incidieron los abastecimientos provenientes de la flota de altura—, la competencia de los industriales por asegurarse la mayor cantidad posible era muy fuerte y a veces elevaba los precios agresivamente.

En tales condiciones, los industriales buscaban a los pescadores y les hacían ofertas privadamente hasta que estos encontraban remunerativo dedicarse a pescar para reducción, teniendo en cuenta las condiciones cambiantes de los cardúmenes y de las otras alternativas que podían surgir. Los precios que se formaban de este modo, se mantenían hasta tanto no dejaran de ser satisfactorias para los pescadores o para los industriales. Estos últimos accedían a las pretensiones de los productores mientras que sus costos no tropezaran con el plafond que establecía el mercado interior, o el precio de importación de la harina peruana.<sup>21</sup>

Las especies destinadas a la reducción eran todas aquellas por las cuales el interés de la demanda no era suficientemente intenso como para sostener los precios. Muchas veces se incluía a la anchoíta, especie excedentaria, si los precios descendían para otros destinos. La entidad de los patrones pecadores siempre disponía de una decisión colectiva que tendía a estabilizar los ingresos. Cuando, por circunstancias naturales, algunas especies ordinariamente escasas aumentaban los desembarques hasta el punto que corría peligro el precio o los ingresos de los productores, la Sociedad de Patrones Pescadores podía convenir precios especiales para congelar y, en último término ordenar la pesca “a tarifa” de aquellas.

### **Bibliografía citada:**

**Acheson, J.** (1981) “Anthropology of fishing” en *Annual Review of Anthropology*, Nº10, pp. 275–316.

**Alegret, J.L.** (1999) “La dimensión organizativa del sector pesquero de Cataluña: las cofradías de pescadores”, en Montes del Castillo, Á. *Antropología de la pesca*, Universidad de Murcia, pp. 157–178.

**Barili, R. T.** (1983) *Los italianos en Mar del Plata*, Ed. del Instituto

---

20 Durante la coyuntura del tiburón el precio del “ordinario” (pescadilla, corvina, etc.) se incrementó tanto porque su pesca fue desestimada por muchos pescadores afectados por la fiebre del cazón y también porque con estas especies se encarnaban los anzuelos para pescar los escualos. Las harinas de pescado fueron un destino opcional a medida que avanzaba la década de 1960.

21 Las harinas de pescado peruanas estaban sujetas al fenómeno del Niño, por lo que las fluctuaciones eran de rango elevado.

Geográfico Italiano.

**Corporación para la Promoción del Intercambio** (1945) *La industria del tiburón*, Bs. As., CPI.

**Christensen, J. B.** (1977) “Motor Power and Woman Power: Technological and Economic Change Among the Fanti Fishermen of Ghana” en Smith, M. E. (comp.) *Those Who Live from the Sea: a study in Maritime Anthropology*, Sant Paul, West Pub. Co.

**DGG** (1921) “Economía de la pesca. Planilla censal de 1920”, en *Boletín del Ministerio de Agricultura de la Nación*, t. XXVI, Nº1, enero-marzo.

**Espoz Espoz, M.** (1999) *Historia de la pesca argentina*, Mar del Plata, Fundación Atlántica.

**Firth, R.** (1975) *Malay Fishermen. Their Peasant Economy*, New York, The Norton Library.

**Games, A. & L. Guzmán** (1990) “Mar del Plata y sus pescadores”, en *Todo es Historia*, enero Nº271, pp. 6–20.

**Lahille, F.** (1896) “Notas sobre la industria de la pesca en la Provincia de Buenos Aires (excursión de septiembre – octubre 1895)” en *Revista del Museo de La Plata*, t. VII, pp. 159–168.

**Lahille, F.** (1898) *Una estación marítima provincial: informe del museo de La Plata*, La Plata, Museo de La Plata.

**Lahille, F.** (1901) *Preparación de un atlas talasográfico para el fomento de las industrias marítimas*, Bs. As., Ministerio de Agricultura, Imprenta de la Nación.

**Lahille, F.** (1902) *Los pescadores y la Municipalidad de Mar del Plata*, Bs. As., Taller de Impresiones de la oficina Meteorológica Argentina.

**Lahille, F.** (1906) *La pesca en la República Argentina*, Bs. As., Oficina Metereológica Argentina, Ministerio de Agricultura.

**López Losa, E.** (1999) “Un esquema de interpretación de las pesquerías vascas (c.1800–1936)” en IX Congreso de Historia Agraria, Sesión paralela: La pesca en España, Bilbao, 15 de septiembre de 1999.

**Malaret, A. E.** (1969) *El mercado americano y la exportación pesquera argentina*, Bs. As., Fundación Argentina de Estudios Marítimos.

**Malaret, A. E.** (1971) “El sistema de primera venta de pescado en Argentina. El Mercado Concentrador de Puerto”, FAO– PNUD *Proyecto de Desarrollo Pesquero*, Documento Técnico Nº 18, Mar del Plata.

**Mateo, J.** (2001) “El tiburón vitamínico y la expansión de la pesca comercial marítima en Argentina”, en VIII Congreso de Historia de los Pueblos de la Provincia de Buenos Aires, Luján, noviembre.

**Mateo, J.** (2002a) “Gringos que montaban olas. La pesca en la

argentina agroexportadora”, en *Nexos* №15, UNMdP.

**Mateo, J.** (2002b) “De la corporación a la Cooperativa.” En *Documentos de trabajo*, Universidad Argentina de la Empresa.

**Mateo, J.** (2002c) “Cosechando el mar en lanchas amarillas”, Mendoza, XIV Jornadas de Historia Económica.

**McCay, B. J.** (1980) “A fishermen’s cooperative, limited: indigenous resources management in a complex society” en *Anthropology Quarterly*, №53 v.1 pp.29–38.

**Oliver Sánchez–Fernández, J.** (1992) *Ecología y estrategias sociales de los pescadores de Cudillero*, Madrid, Siglo XXI.

**Siccardi, E. M.** (1950) “El problema del tiburón en la economía pesquera e industrial” en actas del *Primer Congreso Nacional de Pesquerías Marítimas e Industrias derivadas*, Mar Del Plata, pp. 121–146.

**Valette, L.** (1921a) “Apuntes sobre la industria pesquera nacional. Someras consideraciones”, en *Boletín del Ministerio de Agricultura de la Nación*, t. XXVI, №1, enero–marzo.

**Valette, L.** (1921b) “Observaciones sobre la industria pesquera nacional” en *Boletín del Ministerio de Agricultura de la Nación*, t. XXVI, № 1, enero–marzo, pp. 214–215.

Entrevistados: Avelino Bertelo, Juan Di Iorio, Salvador Coronello, Eduardo Fiorellini, Salvador Izzo, Luis Piergentili, Luis Solimeno, Víctor Angelescu, Francisco Caravaca.

(Footnotes)

1 El flete se calcula aplicando a la tarifa de 20 u\$d , un recargo de 43% y 2%. A este total se suma el 10% en concepto de flete por tambor. Además debe agregarse recargo de 1½ % *ad-valorem*, calculado sobre el precio máximo menos los derechos de aduana.

2 Los derechos de importación que son del 10 % del valor se calcula en la práctica como equivalentes del 9 % del precio máximo.

3 El 10% de las exportaciones argentinas a los Estados Unidos en valor (Cf. Rapoport 2000: 335).

**Genealogía de una identidad precarizada: Las experiencias de mercado de lxs fileterxs  
(Mar del Plata 1960-1965)**

Agustín Nieto

CONICET-UNMdP-GESMar

**Palabras preliminares**

Se avecinaba el otoño de 1965 cuando la cotidianidad de la vida portuaria marplatense se vio sacudida por polifónicas acciones obreras de protesta. Al igual que en la huelga del '42 las calles del puerto y del centro de la ciudad se vieron atestadas por obreras y obreros del pescado, pero lxs protagonistas de aquellas jornadas no fueron ya lxs integrantes de la vieja guardia de operarias/os de la conserva sino las nuevas camadas de obreros/as del fresco: lxs fileterxs. Esta novel generación obrera se había forjado al calor de las políticas “desarrollistas” en la pesca que implicaron diversificación en las especies, flotas, mercados y formas de contratación de la fuerza de trabajo que articulaba la industria. Las nuevas formas de contratación significaron para lxs fileterxs condiciones de super-explotación, con extenuantes jornadas de trabajo, alta inestabilidad laboral, marginalidad en torno a las leyes laborales. Un cuarto siglo después de la huelga del '42 se repetía la historia como una nueva tragedia. Todo esto se manifestó en un movimiento huelguístico que se prolongó por más de 30 días, durante los cuales este grupo obrero desplegó un variado arsenal de protestas, no faltaron solicitadas, comunicados, panfletos, piquetes de fábrica, actos callejeros, concentraciones, escraches, toma de fábricas con “rehenes”, enfrentamientos con la policía, y también la quema de un camión de pescado. Pero, ¿por qué protestaban?, ¿reclamaban el reconocimiento de un convenio de trabajo como en 1942? No, paradójicamente sus acciones apuntaban al desconocimiento de un CCT y del SOIP, entidad

sindical suscribiente de dicho convenio. ¿Quiénes eran estxs fileterxs y qué significaba esa actividad que los identificaba? ¿Cuáles fueron sus reclamos, sus medios de lucha y organización? Para lograr dar una explicación aunque sea tentativa de estos sucesos no sólo necesitamos conocer la coyuntural disposición de fuerzas implicadas en el conflicto, también requerimos el conocimiento del despliegue previo, las trayectorias, de las fuerzas intervinientes. La interacción, algunas veces cooperativa otras conflictiva, entre los distintos grupos obreros, patronales y las agencias y funcionarios estatales fueron forjando tanto a los agentes como al escenario de aquel conflicto de 1965 donde cristalizó, aunque no definitivamente, la identidad filetera.

### ***Tensiones en la regulación del mercado de fuerza de trabajo***

El recurrente arribo a la ciudad de obrerxs en búsqueda de puestos de trabajo tensionó permanentemente la estructura ocupacional local. Lo que comúnmente llamamos mercado de trabajo, el persistente encuentro entre oferentes y demandantes de brazos, siempre estuvo lejos del equilibrio en Mar del Plata. La competencia al interior de cada uno de los campos era dispar, a sabiendas de la escasez de puestos de trabajo la disputa entre lxs oferentes se incrementaba. A mayor disgregación en uno de los campos mayores son las ventajas en el otro para imponer sus condiciones. Estas fueron las coordenadas generales del estado de situación del mercado laboral local. Sin embargo, este último nunca se caracterizó, en ninguna de las dimensiones, por su homogeneidad. Tampoco presentó los rasgos de un continente. Si seguimos con la metáfora geográfica, podemos decir que su morfología se acercaba a la de un archipiélago. De esta forma, el mercado laboral segmentado se caracterizaba por su extrema desigualdad, que iba de un polo donde la inestabilidad laboral era alta a otro donde la inestabilidad era baja. El mercado laboral, como configuración particular de relaciones sociales espacializantes, fue (y es) producto, objeto y escenario de la lucha de clases. Citando a Thompson podemos decir que el mercado y, más aún, el mercado de fuerza de trabajo “fue un campo de batalla de la guerra de clases en la misma medida en que llegaron a serlo la fábrica y la mina...”.<sup>1</sup> En este sentido, y siguiendo los lineamientos de la corriente crítica a la ortodoxia economista<sup>2</sup>, entendemos “el mercado” como una figuración social, una constelación de relaciones de poder, por ende lo concebimos como atravesado por lo político y lo cultural. El mercado laboral de la industria pesquera del fileteado no fue la excepción, pero sí presentó sus singularidades.

---

1 Thompson (1984: 114).

2 Prieto Rodríguez (1989).

Dentro del campo de estudios sobre el mercado laboral varias son las voces que nos alertan sobre la importancia de la dimensión histórico-genética de la formación de dichos mercados.<sup>3</sup> Según estas perspectivas, el contexto histórico en el cual un determinado mercado laboral se configura condicionará, al igual que sus rasgos demográficos y topográficos, su fisonomía y trayectoria, reactualizadas y modificadas parcialmente por sus constantes fricciones, propias de la conflictividad social en ese ámbito. Efectivamente, dentro del mercado laboral del pescado el mayor grado de inestabilidad laboral de lxs fileterxs, en relación a las obreras/os de la conserva, se explica en gran parte por el momento histórico en el cual se formó. La demanda de mano de obra en el sector, motivada por el desarrollo en extensión de la industria filetera, se desplegó entre finales de la década del cincuenta y mediados de la del sesenta, un momento de repliegue y debilidad relativa del movimiento obrero y las clases subalternas. Debilidad que se expresó, entre otras dimensiones, en la participación de los asalariados en la riqueza social del país y en la organización al interior del espacio fabril.<sup>4</sup> Esta situación impactó más fuertemente a las nuevas capas y fracciones de la clase obrera, como fue la de lxs fileterxs, que desarrollaron sus tareas en condiciones de informalidad y precariedad laboral. Los grupos obreros ya existentes, como las obreras/os de la conserva, a diferencia de lxs fileterxs, disponían de diversos recursos para amortiguar los golpes de las derrotas sufridas y reacomodarse. Las experiencias de lucha y organización acumuladas y procesadas por la masa de obreras/os de la conserva fue sedimentando una tradición y subcultura obrera que hacía las veces de coagulante, donde las figuras de la organización sindical y las negociaciones colectivas eran centrales. Por su parte, lxs fileterxs recién se estaban encontrando en las plantas y comenzando a tejer los lazos que los configurarían como un nuevo grupo obrero con una identidad diferenciada. Esta segmentación del mercado de fuerza de trabajo en la rama pesquera condicionó diferencialmente las trayectorias conflictuales y organizacionales de ambos grupos obreros. Durante aquellos años lxs fileteros llevaron adelante más acciones de protesta que las obreras/os de la conserva, pues a diferencia de éstas/os aquellxs no solo no tenían mucho que perder sino que tenían mucho que ganar. Fue así que las condiciones de informalidad aceptada en un primer momento comenzaron a ser cuestionadas. Si antes, cada uno por separado, se conformaban con obtener un puesto de fileteado sin importarle las condiciones, ya que buscaban escaparle al desempleo, una vez reunidxs

---

3 Gordon, Edwards y Reich (1986); Bailey, Sinclair, Bliss y Pérez (1996); Rau (2006).

4 James (1981); Torrado (1994); Rappoport (2000); Basualdo (2006); Peralta Ramos (2007); Basualdo (2010).

en las plantas lxs noveles fileterxs comenzaron a renegociar las condiciones impuestas por la patronal. Esta situación se vio reforzada por el incremento de la demanda de mano de obra en el sector que creció al ritmo de la demanda local y, principalmente, internacional de filet.

Antes de abocarnos al análisis de las tensiones en el mercado laboral, nos encargaremos presentar los rasgos de aquel mercado. En primer lugar, nos interesa remarcar su carácter segmentado. El mercado laboral de la industria del pescado se hallaba dividido en dos sub-mercados no competitivos, que en cierta forma se solapan con las sub-ramas del filet y la conserva. Vale aclarar que las barreras, si bien existían y complicaban la movilidad ocupacional inter-submercados, no eran infranqueables además de no ser inmovibles. Entendemos la relación entre estos dos segmentos como un *continuum* entre dos polos, podemos decir que el extremo de menor inestabilidad era el de las obreras/os de la conserva y el polo de mayor inestabilidad era el de lxs fileterxs. Sin embargo, esta característica central que refiere al grado de inestabilidad/estabilidad fue siempre acompañada de otros rasgos menos decisivos, como el monto salarial, las condiciones medio-ambientales de trabajo, la movilidad, la regulación contractual, entre otras. Si por lo general, la paga es mejor en el segmento del mercado laboral que detenta una menor inestabilidad, la experiencia histórica de lxs fileterxs nos muestra lo contrario, fueron estxs lxs que recibieron el salario de bolsillo más abultado. A principios de 1964 un/a obrerx de la conserva cobraba mensualmente un promedio de \$15.000 mientras que un/a fileterx cobraba un promedio mensual de \$30.000.

**Tabla 1: Evolución del monto salarial mensual en \$**

Año	Conserva	Filet
1961	4.000	6.500
1962	5.000	10.000
1963	10.000	20.000
1964	15.000	30.000
1965	17.500	35.000

Fuente: elaboración propia en base a las sentencias judiciales de los Tribunales del Trabajo n° 1 y 2 de la ciudad de Mar del Plata entre los años 1960 y 1966

No obstante, la diferencia salarial favorable a lxs fileterxs era producto, primero, de una mayor cantidad de horas por jornada laboral, la cual rondaba las 14 horas corridas; segundo, de una mayor cantidad de jornadas laborales por mes, ya que trabajaban sábados, domingos y feriados; tercero, de una mayor intensidad en el proceso de trabajo, pues el salario era a destajo, mientras que en la conserva este último se encontraba abolido desde 1942. En los demás

rasgos el sub-mercado de lxs fileterxs concordaba con lo que comúnmente sucedía en el sector secundario del mercado laboral dual: las condiciones de trabajo en las plantas de fileteado fueron más insalubres que en la conserva, hubo pocas posibilidades de hacer carrera ocupacional, en la figura del capataz de planta de fileteado la disciplina laboral fue más dura y caprichosa, la rotación en los puestos de trabajo fue alta debido a la inestabilidad y la mayor competencia, las labores de desarrollaban al margen de las leyes laborales y de las regulaciones propias de la negociaciones colectivas. En segundo lugar, este segmento del mercado laboral del pescado era generacionalmente más joven en relación a las obreras/os de la conserva, compuesto en su gran mayoría por jóvenes migrantes de pueblos de la provincia de Buenos Aires y de otras provincias.<sup>5</sup> Por otra parte, al interior de este segmento la proporción de trabajadores y trabajadoras se invierte. Mientras la fuerza de trabajo femenina predominaba en la conserva, en el fileteado la que predominó fue la fuerza de trabajo masculina. Con algunas pequeñas variaciones, la proporción rondó en un 40% de fileteras y un 60% de fileteros. En este sentido, el mercado laboral pesquero iba a contramano del proceso en su dimensión nacional. Mientras que en esta última dimensión la participación de las asalariadas crecía en términos absolutos pero sobre todo en términos relativos<sup>6</sup>, en la rama pesquera sucedió lo contrario, la participación de las obreras del pescado decreció en términos relativos. Finalmente el elemento que alimentó cotidianamente las experiencias de explotación y resistencia fue la alta inestabilidad. Entre 1950 y 1965, sobre un total de 135 trayectoria laborales de fileterxs<sup>7</sup> reconstruidas a partir de las sentencias de los Tribunales del Trabajo, solo siete superaron los tres años, cinco superaron los dos, 37 superaron el año y las restantes 86 no alcanzaron el año. Si dividimos el último año entre aquellxs que alcanzaron los seis meses y lxs que no lo lograron, vemos que solo 40 superaron los seis meses, de los cuales solo 19 superaron los 9 meses.

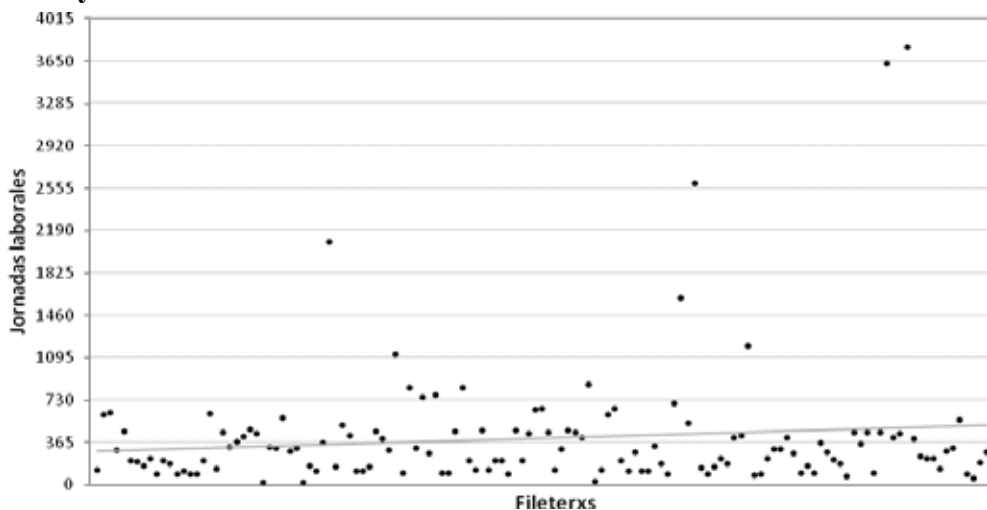
---

5 Después de la intervención del gremio en agosto de 1966, en las elecciones de 1969 la lista ganadora estaba integrada por una nueva camada de militantes gremiales peronista que habían participado de los conflictos de lxs fileterxs del período 1960-1966. De los siete secretarios uno solo era nacido en Mar del Plata, los restantes seis eran de localidades de la provincia de buenos Aires y de otras provincias. Abdul Saravia, Secretario General, era oriundo de la localidad vecina de Balcarce y tenía en 1965 28 años, el Pro-secretario, Corino Díaz, había nacido en la provincia de La Pampa y tenía para ese entonces 38 años, el Tesorero, Benjamín Sánchez, también era nacido en Balcarce y tenía 46, Juan Carlos Acevedo, el Pro-tesorero, era oriundo de la localidad bonaerense de Nicanor Otamendi, el Secretario de Notas, Orlando Rico, era marplatense y tenía 22 años, Ramón González, Secretario de Organización, era nacido en Gualeguay, provincia de Entre Ríos, y tenía 28 años, el Secretario de Publicación, Ricardo Ferreyra, había nacido en Santa Fe y tenía 31 años. (DIPPBA - SOIP – fojas: 101-104)

6 Palomino (1987); Lobato (2007).

7 De aquel universo 44 fueron fileteras y 91 fueron fileteros.

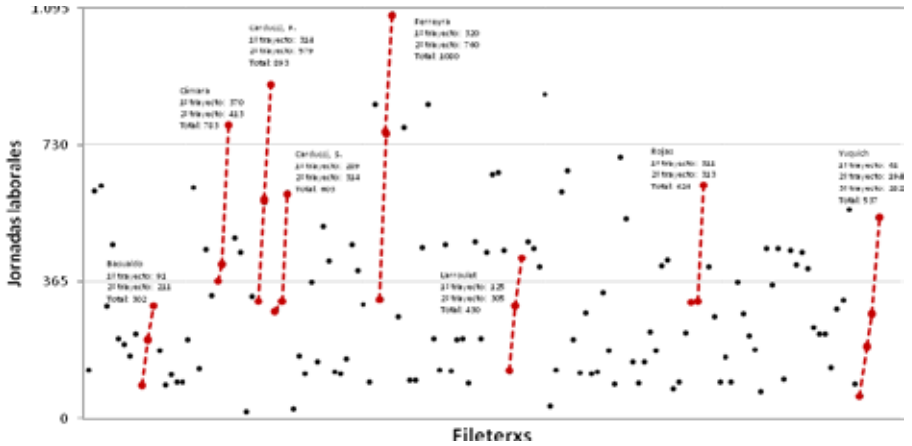
**Gráfico 1: Inestabilidad en las trayectorias laborales de lxs fileterxs, 1950 y 1965**



Estos 135 puntos del gráfico representan la duración de la relación laboral, la cantidad de jornadas laboradas por un/a fileterx en un puesto de trabajo bajo el mando de una firma patronal. Estos puestos de trabajo se encontraban distribuidos entre trece empresas: Pemasur (30), Minipez (20), Polo Sur (19), Esdipa (18), Frigocen (16), Pescadería Atlántida (12), Fabripez (8), Frigofilet (5), La Centolla (3), Juan D' Ambra y Cía. (1), La Rivera Viegusa (1), Elarpes (1), Copemar (1). Los puntos también representan despidos, ruptura de la relación laboral por parte de las empresas.

Si acercamos la lupa a los primeros tres segmentos de tiempo, donde se concentran 128 de los 135 puestos de trabajo, podremos hacernos una idea más clara de la distribución mayoritaria de las trayectorias laborales de este grupo de fileterxs en el primer segmento temporal, lo que refuerza la imagen de un mercado laboral de alta inestabilidad. Asimismo al relacionar las trayectorias laborales de un/a mismx fileterx en distintas plantas de fileteado logramos evidenciar con mayor claridad el carácter inestable de las mismas. Son ocho lxs fileterxs que aparecen con más de una trayectoria laboral, lo que hace un total de 17 trayectorias (puntos). Lxs fileterxs implicadxs son: Anunciante Ferreyra (2), Oscar T. Cámara (2), Serafín Carducci (2), Fidel A. Carducci (2), Adolfo Rojas (2), Anselma J. Larroulet (2), Juan M. Basualdo y Rosilda Yuquich (3). El último punto de cada trayecto rojo representa el total de jornadas que da la suma de las distintas trayectorias laborales de estxs fileterxs.

## Gráfico 2: Trayectorias de fileterxs puntuadas por la inestabilidad



Las trayectorias laborales de este grupo de ocho fileterxs reúnen ciertos indicios que nos permiten arriesgar algunas inferencias sobre el marco de experiencias en común de aquel colectivo obrero. En primer lugar podemos sostener que las trayectorias no fueron meramente individuales. La experiencia de inestabilidad fue colectiva, grupal. Pero no fue una experiencia común solamente porque la mayor parte de lxs fileterxs eran despedidxs antes de que superasen los dos años de trabajo para una misma firma. También porque muchxs compartieron mesa de fileteado. Como se puede apreciar en Cuadro 1, por lo menos dos de lxs ocho fileterxs compartieron mesa en las plantas Pemasur, Pescadería Atlántida y Polo Sur, algunos en el primer trayecto otros en el segundo. Asimismo, fileterxs que habían trabajado juntos en el primer trayecto volvieron a hacerlo en el segundo. Solo en dos casos no sucede: Basualdo en Minipez y Yuquich en D'Ambra. Los hermanos Carducci y Oscar Cámara, que durante 1961 y 1962 habían trabajado juntos en Pemasur, tiempo después volvieron a filetear juntos, pero esta vez para la planta Pescadería Atlántida. Por su parte, las fileteras Anselma Larroulet y Rosilda Yuquich la primera mitad de año 1963 filetearon para Pescasur, posteriormente lo hicieron para Polo Sur junto a los fileteros Anunciante Ferreyra y Adolfo Rojas, quienes a su vez con anterioridad habían trabajado juntos en la planta de Pemasur. Por otra parte, si observamos las fechas de ingreso del primer trayecto de cada unx de lxs fileterxs notamos que no coinciden. Esto nos revela que una de las estrategias empresariales fue la contratación individualizada de sus operarixs para de esta forma intentar el refuerzo de la competencia entre el contingente obrero y así evitar facilitarles elementos para que se organizaran. Entre desconocidos iba a ser más difícil, suponían. Sin embargo, estas experiencias de dominación y explotación de clase estuvieron acompañadas por su contraparte: las experiencias de resistencia, lucha y organización.

Cuadro 1: Las trayectorias laborales de ocho fileterxs, 1960-1964

Mar-60	IS								
Abr-60	Ferreya,								
May-60	Anunciante								
Jun-60									
Jul-60									
Ago-60		IS							IS
Sep-60		Carducci,							
Oct-60		Fidel A.							
Nov-60									
Dic-60									
Ene-61									
Feb-61									Entre agosto de 1960 y marzo de 1962 Ferreya y
Mar-61									F. Carducci
Abr-61									trabajaron
May-61									juntos en
Jun-61			IS						Pemasur
Jul-61			Cámara,						
Ago-61			Oscar T.						
Sep-61									
Oct-61									
Nov-61									
Dic-61									
Ene-62									
Feb-62									
Mar-62	IS								
Abr-62	Pemasur								
May-62									
Jun-62	Embalaje								
Jul-62	Embalaje								
Ago-62	Embalaje								
Sep-62	Embalaje								
Oct-62	Embalaje								
Nov-62	Embalaje								
Dic-62	Embalaje								
Ene-63	Embalaje								
Feb-63	Embalaje								
Mar-63									
Abr-63									
May-63									
Jun-63									
Jul-63									
Ago-63									
Sep-63									
Oct-63									
Nov-63									
Dic-63									
Ene-64									
Feb-64									
Mar-64									
Abr-64									
May-64									
Jun-64									
Jul-64									
Ago-64									
Sep-64									
Oct-64									
Nov-64									
Dic-64									

El mercado laboral de la industria del filet estuvo lejos de haber sido un espacio aséptico donde oferentes y demandantes de fuerza de trabajo se encontraban libremente para realizar acuerdos contractuales como si fuesen individuos iguales. Esta ficción del liberalismo se veía mellada por los cotidianos “tires y aflojes” entre grupos de fileterxs y patrones. La estrategia patronal de atomizar el colectivo obrero en el mercado laboral tenía límites, temporales y materiales. Esta última limitación hace referencia a que en muchas ocasiones la demanda de mano de fuerza de trabajo no se cubre yendo al encuentro la oferta general en el mercado, pues se busca realizar una selección más efectiva y eficiente, para lo cual se opta por reclutar mano de obra de forma particularizada, a través de redes personales que incluyen lazos fuertes y débiles, los cuales muchas veces implican a los propios empleadxs.<sup>8</sup> Esta práctica se mostraba más económica para los patrones pero mellaba el tabicamiento pretendido. Volviendo a las trayectorias del cuadro 1 notamos que Fidel Carducci, en un marco de incremento de la actividad, “hizo entrar” a su hermano Serafin. Si repasamos las 135 trayectorias notaremos que fueron muchas las esposas, madres, hijas, hermanas, también muchos fueron los

8 Rau (2006).

padres, esposos, hermanos, hijos que obtuvieron un trabajo por intermedio de algún familiar cercano a pedido de los industriales del pescado.

Por otra parte, los límites temporales refieren a la acumulación de experiencias de los propios trabajadorxs, experiencias comunes que van siendo procesadas para hacer frente a las estrategias patronales en el mercado laboral. En términos generales y a diferencia de lo que sostienen lxs liberales, la confluencia entre un oferente y un demandante en el mercado laboral está lejos de ser un encuentro entre iguales. El oferente no es un mero poseedor de la mercancía fuerza de trabajo, también se define por ser un desposeído, un expropiado de sus condiciones materiales de vida, que se enfrenta al poseedor de las mismas. La relación es análoga a la existente entre el vencido y el vencedor. Esta situación se muestra claramente en los orígenes de la proletarización, en el proceso histórico de formación de los mercados laborales en su dimensión nacional.<sup>9</sup> Sin embargo, se reedita en una dimensión micro-social toda vez que se origina una nueva rama productiva. Este fue el caso en la rama del filet durante los primeros años de la década del sesenta. Esta situación de debilidad obrera es la que a toda costa intentó mantener la patronal pesquera: en concreto significaba impedir el surgimiento de organizaciones sindicales que interfiriesen tanto en la producción como en el mercado, sobre todo en una rama que se encontraba permanentemente condicionada por oscilaciones no sólo en la demanda de sus *output* sino también en el ingreso de materia prima. A la irregularidad en el ingreso de pescado se le sumaba su carácter altamente percedero. Todo lo que entraba debía ser procesado sin demora. Estas características incentivaban en la patronal pesquera el deseo de un mercado interno de trabajo ajustable de forma inmediata y sin costos a las oscilaciones propias de la actividad. Fue por esto que los principales aspiraron a mantener solamente una pequeña porción de “trabajadores permanentes”, principalmente capataces y peonxs, instaurando para lxs fileterxs el trabajo ocasional y “desregulado” (es decir, regulado íntegramente por los intereses y horizontes patronales). Sin embargo este intento patronal por eternizar aquellas condiciones iniciales fracasó al corto plazo. Una de las razones de este fracaso fue la imposibilidad de sostener en el tiempo la estrategia de la contratación individualizada y tabicada. A la contratación de operarixs que se desconocían entre sí y a la contratación pormenorizada vía lazos de parentesco pero desfasados temporalmente, le siguió la contratación en la misma fecha de fileterxs que ya habían trabajado juntos, que eran “compañeros/as” o “familia”. Nuevamente el Cuadro 1 nos brinda una “muestra”. Los hermanos Carduci,

---

<sup>9</sup> Para la experiencia argentina véase Pianetto (1984) y Sábato, Hilda y Romero, Luis Alberto (1992).

que habían entrado con una diferencia de 12 meses a trabajar en la planta Pemasur, una vez despedidos por el principal de esa firma fueron contratado en abril de 1962 para trabajar en la planta Pescadería Atlántida. Por su parte los fileteros Ferreyra y Rojas, que habían entrado a filetear en Pemasur con una distancia de 23 meses, después de ser despedidos comenzaron a trabajar los dos en agosto para Polo Sur. De esta forma, en contraposición a lo buscado por la patronal, entre lxs fileterxs se fueron creando lazos de cooperación y solidaridad para conseguir “laburo” o, por lo menos, una “changa”, pero también para cuestionar las arbitrarias e “injustas” suspensiones y despidos que la patronal instrumentaba para maximizar sus ganancias.

Con el surgimiento y consolidación de la organización sindical de las obreras/os de la conserva, los industriales del ramo vieron fuertemente limitadas las posibilidades de modular las relaciones obrero-patronales a su sola conveniencia. Sin embargo, lograron imponer, pues estaba en discusión y las obreras/os intentaron imponer lo contrario, el estatuto de “actividad estacionaria” a la elaboración de conservas de pescado. Ya que, al igual que las cosechas pampeanas, la industria se activaba por temporadas: la de la anchoíta (durante los meses de septiembre, octubre y noviembre) y la de la caballa (durante los meses de enero, febrero y marzo). Fue este el “precedente” que esgrimieron los industriales del filet para hacer uso recurrente de suspensiones temporales menores a los 90 días, pues era el tiempo legalmente permitido. Sin embargo este argumento se usaba en una rama que de hecho no era estacional, los desembarques de merluza se realizaba cotidianamente durante todos los meses del año. Por otro lado, el conjunto de fileterxs del ramo se encontraba por fuera de la ley, por ende era poco relevante lo que dijeran las leyes sobre el período legal de suspensión, salvo al momento de iniciar un juicio laboral. Este fue el marco de la suspensión/despido que dispuso el principal de Fabripez el 18 de febrero de 1961 a tres de sus obrerxs. Dos eran fileteras, Alba Luz Pleimling y Carmela Trentini de Sabatini, y uno era peón, Ángel Vidaurre.<sup>10</sup> Conociendo los “usos y costumbre” de la patronal pesquera, Carmela, Alba y Ángel obedecieron, aunque sin buen presentimiento, las ordenes de su principal. Era cuestión de aguantar “pichuleando” aunque sabían por experiencia que esos días no iban a pasarse rápido. Faltaba una semana para que se cumpliera el plazo máximo de suspensión y nada, no habían recibido ninguna notificación para reincorporarse a sus puestos de trabajo. Pasó la semana sin novedades y al cumplirse los 90 días de suspensión y no haber sido convocadxs para reincorporarse, el 5 de junio de 1961 Alba, Carmela y Ángel se dieron por

---

<sup>10</sup> Carmela ingresó a la planta el 19 de marzo de 1951, Alba el 1° de julio de 1960 y Ángel el 4 de octubre de 1960.

despedidxs e iniciaron una demanda judicial contra la empresa. Se lee en los “Antecedentes” de la sentencia judicial: “...el día 18 de febrero de 1961 los actores conjuntamente con el resto del personal fueron suspendidos por diez días en forma verbal, los mismos aceptaron la suspensión, esperando durante más de tres meses. Comprobando que se trataba de una disolución del vínculo laboral reclamaron enviado telegrama colacionado...”.<sup>11</sup> Por lo expresado en los antecedentes de la sentencia judicial, no habían “suspendido” únicamente a Alba, Carmela y Ángel. Ese mismo año se iban a suceder nuevos despidos en otras pantas del sector.

Pescadería Atlántida (Moscuza) fue una de las pocas firmas que tempranamente comenzó a ensayar la producción de pescado fresco en filete. Esa novel producción encontró salida tanto en el mercado interno y, con posterioridad, también en el mercado externo. En aquellos primeros momentos, hacia fines de la década del cincuenta, eran pocos lxs trabajadorxs contratadxs para filetear a la vez que sus contratos, los cuales establecían una relación de dependencia con la firma, no se encontraban enmarcados en ningún CCT del sector, por eso cuando escaseaba el trabajo de filetero, al ser un grupo pequeño, podían ser rápidamente reubicados en otras tareas. Sin embargo, el ensayo pasó a adoptar estatuto de actividad rentable y en expansión, lo que implicaba la necesidad de nuevo personal. Esta situación alertó tanto a los patrones como a lxs fielterxs. En primer lugar, las plantas de fileteado comenzaron a reunir cada vez a más fileterxs, rompiendo el aislamiento relativo del novel mercado laboral. Posteriormente, en la cotidianidad fabril construyeron una comunidad de intereses que se enfrentaba a las condiciones de explotación vigentes en los lugares de trabajo. De esta forma comenzaron a plantearse la necesidad de un CCT específico del sector, que regulara las condiciones de trabajo y los montos salariales. Por su parte los empresarios, al igual que lxs filetrxs, creían necesaria la instauración de un nuevo sistema de “contratación”, pero a diferencia de sus empleadxs su formato se alejaba del típico CCT. La propuesta patronal consistía en la formación de grupos de fileterxs en “sociedad o coparticipación”, entidad “autónoma” que ofrecía sus “servicios” de fileteado a las firmas pesqueras. Las propuestas iban en sentido contrario y por un mismo andarivel, lo que provocó un movimiento huelguístico que fue derrotado por la patronal, logrando de esta forma crear las condiciones de posibilidad para instaurar su “novedoso sistema”. Fue en ese contexto, con posterioridad a la huelga, que el principal de la firma Pescadería Atlántida decidió retomar la iniciativa. Como ya vimos, parte su personal, el de mayor

---

<sup>11</sup> Tribunal del Trabajo n° 2, Pleimling, Alba Luz y otros c/ “Fabripez” s/Indemnización por despido. Exp. n° 2140 - Año 1963, p. [219].

antigüedad, estaba bajo relación de dependencia, situación que debía cambiar. La propuesta de la firma, que no era consultiva sino imperativa, consistió en que todo su personal pasara a conformar una “sociedad”, la cual ya contaba con un nombre: SOFI (Sociedad de Obreros Fileteros). El principal aclaró que esto era una condición para conservar los puestos de trabajo. Sin embargo, muchxs fileterxs lo desestimaron, negándose a firmar su ingreso a SOFI, este fue el caso de “Francisco y Salvador Facciolo, quienes conjuntamente con otros obreros fueron expulsados por la fuerza pública del lugar de trabajo”.<sup>12</sup> Para fines de 1961 la estrategia patronal estaba en marcha y ya había dejado su saldo de despidos. Otro despido en la Planta Pescadería Atlántida se produjo en marzo de 1962. La cesanteada se llamaba Velia Edith Buenahora de Amorena, quien había comenzado a trabajar como filetera para Moscuza el 11 de julio de 1960. Como les había ocurrido a Francisco y Salvador, aunque con unos meses de diferencia, la patronal le comunicó a Velia Edith el 20 de marzo de 1962 “que, a partir de ese fecha, quedaba concluida la relación laboral, y que si quería continuar trabajando en el establecimiento, debía convenir la forma de trabajo y suscribir un contrato con otras personas que se harían cargo de esa actividad... quienes no reconocían la antigüedad en el empleo, ni relación de dependencia”.<sup>13</sup> Velia rechazó el pedido y fue despedida y obligada a “abandonar el establecimiento, incluso mediante la fuerza pública”.<sup>14</sup> Esta última determinación patronal motivó a la obrera a iniciar un juicio contra la firma Moscuza ante los tribunales locales de justicia laboral.

Una vez instaurado el “nuevo sistema de contratación de servicios” los despidos, que eran presentados como prescindencia de los servicios prestados por la sociedad autónoma de fileterxs, se multiplicaron siguiendo las oscilaciones de la demanda del producto en el mercado interno e internacional. En aquella situación se enmarcaron los despidos de Fidel Carducci, Serafin Carducci, Félix Quintana y Amelia Modesta Olmedo<sup>15</sup>, los dos primeros fueron fileteros de Pescadería Atlántida, por su parte Félix y Amelia trabajaron para Pemasur. Fidel Carducci fue despedido vía telegrama el 9 de febrero de 1963 en la misma fecha fue despedido Serafin, a quien no se le comunicó nada, directamente fue “privado del empleo”.<sup>16</sup> En el caso de Félix y Amelia el

---

12 Tribunal del Trabajo nº 1, Buenahora, Velia Edith c/ “Moscuza” s/cobro de salarios, etc. Exp. nº 2659 - Secretaría nº 2 - Año 1963, p. [210].

13 Tribunal del Trabajo nº 1, Buenahora, Velia Edith c/ “Moscuza” s/cobro de salarios, etc. Exp. nº 2659 - Secretaría nº 2 - Año 1963, pp. [207-208].

14 Tribunal del Trabajo nº 1, Buenahora, Velia Edith c/ “Moscuza” s/cobro de salarios, etc. Exp. nº 2659 - Secretaría nº 2 - Año 1963, p. [204].

15 Los hermanos Carducci habían ingresado a trabajar para Moscuza el 1º de abril de 1962, por su parte, Félix Quintana y Amelia Modesta Olmedo habían ingresado a trabajar para Pemasur el 1º de abril de 1963.

16 Tribunal del Trabajo nº 1, Carducci y otro c/ “Pescadería Atlántida” s/Indemnización por

principal lxs despidió el 30 de septiembre de 1963.<sup>17</sup>

El sistema de “sociedad” o “coparticipación” instaurado por la patronal, no solo era estratégico para ajustar rápidamente y sin costo la demanda de mano de obra con las oscilaciones de la materia prima y la demanda de fileteado. También era un excelente sistema para eludir los costos de las enfermedades y accidentes laborales que no fueron exóticos en el medioambiente de las plantas de fileteado. En esas circunstancias lxs fileterxs tenían que tener cuidado de no enfermarse o accidentarse, pues no solo la empresa se desentendería de los costos de la atención médica a la vez que los días no trabajados por enfermedad y accidente no serían abonados, sino que se corrían el riesgo de perder el puesto de trabajo. Eso fue lo que le sucedió a un filetero de La Rivera Viguesa. Luis Ángel Carriedo había comenzado a cortar merluza para dicha firma el 1° de mayo de 1964, el 27 del mismo mes sufrió un accidente clavándose una espina de pescado en el dedo pulgar, lo que le imposibilitó seguir trabajando. Fue tratado en el Instituto de Fracturas y obtuvo el alta a los tres días, el 30 de mayo, por lo cual se presentó a retomar sus actividades, pero el capataz no se lo permitió impidiéndole el ingreso al establecimiento, pues ya había sido remplazado por otro filetero.<sup>18</sup>

En ocasiones los establecimientos fabriles deben realizar reformas de infraestructura lo que provoca un parate en las actividades propias de la plata. Si lxs trabajadorxs están bajo relación de dependencia cuando ocurre esto, la firma debe hacerse cargo del abono de los salarios. No es el caso cuando tal relación de dependencia no existe formalmente, como ocurría con la gran mayoría de lxs trabajadorxs del fileteado. La planta Frigofileteado mes a mes incrementaba su producción llegando un momento en el cual se volvió perentorio realizar ampliaciones. La decisión de realizar las modificaciones en la planta se tomó en agosto de 1964. Esta decisión patronal implicó la suspensión sin goce de sueldo de su personal, la cual fue comunicada el 26 de agosto. El argumento esgrimido por la patronal para tomar esa determinación fue que tenía “la necesidad de efectuar reparaciones en la fábrica”. La suspensión se prolongaba por lo cual un grupo de fileterxs comenzó a organizarse. En una de las reuniones que organizó este grupo de fileterxs suspendidos, decidieron sindicalizarse y se agremiaron al Sindicato de Trabajadores de la Industria de la Alimentación. Luego, en una nueva reunión de personal, eligieron dos delegadxs, quienes comenzaron las gestiones ante la patronal para ser reincorporados, previa denuncia de la

---

despido. Exp. n° 3225 - Secretaría n° 2 - Año 1965, p. [623].

17 Tribunal del Trabajo n° 2, Quintana, Félix y otra c/ “Pemásur” s/ Indemnización por despido. Exp. n° 3177 - Año 1965.

18 Tribunal del Trabajo n° 1, Carriedo Luis Ángel c/ “La Rivera Viguesa” s/ salarios por enfermedad, etc. Exp. n° 3496 - Secretaría n° 2 - Año 1965.

situación ante la Subsecretaría del Ministerio de Trabajo. A los pocos días, el 26 de septiembre, Juan Carlos Benavidez, María Rodríguez de Benavidez, Rubén José Benavidez, Américo Javier Burgos y María Elena Silva<sup>19</sup>, fueron despedidos bajo la imputación patronal de “reiterada mala conducta”. De esta forma quedó claro para aquel grupo de fileterxs que sindicalizarse para reclamar el derecho a trabajar era decodificado por la patronal como “mala conducta”.<sup>20</sup>

La reconstrucción que realizamos precedentemente de algunas de las múltiples experiencias de inestabilidad que experimentó el personal de las plantas de fileteado en el mercado laboral, fue posible porque algunos integrantes de aquel grupo obrero, habiendo sido despedidos, decidieron reclamar, en los estrados de la justicia laboral, una reparación económica por el agravio patronal, quedando plasmado parte de su testimonio en las sentencias dictadas por aquellos jueces. Así, una vez quebrado el vínculo laboral y como consecuencia de esa ruptura parte del personal despedido iniciaba su demanda judicial. Esa era la situación más común. Sin embargo, hubo pocos casos en la cual la situación se invertía, siendo el despido consecuencia de la demanda judicial. Así sucedió en la planta Pescadería Atlántida con los fileterxs Luis Belmonte, Oscar Amado, María Soares, Ada Mustafá de Pleimling y Pedro Valverdi. Este grupo, que por voluntad patronal se encontraba trabajando el margen de las leyes laborales, de todos modos decidió reclamar el pago del aguinaldo, las vacaciones y las horas extras, pues consideró que era un derecho que, como sabían, le correspondía por ley a cualquier trabajador. Ante el primer esbozo de reclamo de sus trabajadores, el principal se mostró inflexible, no estaba dispuesto a dar lugar a ninguna, de aquellas aspiraciones obreras, por más mínima que fuera. La intransigencia mostrada por la gerencia de Pescadería Atlántida generó el marco de posibilidad para que un grupo de aquellos fileterxs llevaran sus reclamaciones ante Tribunales del Trabajo. Una vez iniciada la demanda, era cuestión de tiempo para que la patronal fuera notificada de su situación. La demandada recibió a los pocos días una notificación a la vez que fue citada por los funcionarios de aquella repartición estatal. Ante esta noticia la determinación patronal no se hizo esperar, los fileterxs fueron escarmentados. Por orden del principal, los capataces “cursaron a sus representados, excepto a Soares que fue despedida verbalmente, telegramas... en los que se les comunicaba que en una asamblea de socios se había resuelto su exclusión de la sociedad accidental o en coparticipación, por haber promovido los actores una demanda contra Pescadería Atlántida, reclamando el pago de aguinaldo,

---

19 Los tres primeros ingresaron el 21 de junio de 1964, Américo Javier Burgos el 15 de mayo de 1964 y María Elena Silva el 14 de julio de 1964.

20 Tribunal del Trabajo nº 1, Benavidez Juan Carlos c/ “Frigofilet” s/ indemnización por despido, etc. Exp. nº 3495 - Secretaría nº 2 - Año 1965, pp. [312-315].

vacaciones, etc.”. Según la patronal la “separación” (despido) de aquellos fileterxs se produjo el 2 de mayo de 1964 porque “16 socios deciden separar de la sociedad a otros 9, por el hecho de que estos iniciaron ante este mismo tribunal un juicio contra ‘Pescadería Atlántida’”.<sup>21</sup>

\*\*\*

Este último acontecimiento reseñado se presenta como una experiencia significativa para abordar los alcances y limitaciones del elemento central de una estrategia patronal que buscó mantener un mercado interno de fuerza de trabajo precarizada. Ese elemento fue la orquestación patronal de “sociedades”, “coparticipación”, “cooperativas”, etc., buscando evadir toda carga social... Si en un primer momento esta estrategia dio los resultados esperados, en un segundo momento no. El recurso de los estrados se volvió oneroso para los industriales, pues lxs fileterxs fueron capaces de organizar sus demandas judiciales y también un movimiento huelguístico de 34 días, pero eso es un nuevo capítulo de esta historia...

### **Bibliografía:**

**Bailey, C., Sinclair, P., Bliss, J., y Pérez, K.** (1996) “Segmented Labour Markets in Alabama’s Pulp and Paper Industry”, en *Rural Sociology*, vol. 61, n° 3, pp. 475-496.

**Basualdo, Eduardo** (2006) *Estudios de Historia Económica Argentina (desde mediados del siglo XX hasta la actualidad)*, Buenos Aires, Siglo XXI.

**Basualdo, Victoria** (2010) “Los delegados y las comisiones internas en la historia argentina: 1943-2007”, en Daniel Azpiazu, Martín Schorr y Victoria Basualdo *La industria y el sindicalismo de base en la Argentina*, Buenos Aires, Editorial Cara o Ceca.

**Gordon, D., Edwards, R., Reich, M.** (1986) *Trabajo segmentado, trabajadores divididos. La Transformación Histórica del Trabajo en los Estados Unidos*, Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

**James, Daniel** (1981) “Racionalización y respuesta de la clase obrera: contexto y limitaciones de la actitud gremial en la Argentina”, en *Desarrollo Económico*, Vol. 21, N° 83, octubre-diciembre.

**Lobato, Mirta Zaida** (2007) *Historia de las trabajadoras en la Argentina (1869-1960)*, Buenos Aires, Edhasa.

**Mario Rapoport y colaboradores** (2000) *Historia económica*,

---

21 Tribunal del Trabajo n° 1, Belmonte y otros c/ “Pescadería Atlántida” s/ indemnización por despido, etc. Exp. n° 3297 - Secretaría n° 2 - Año 1965, pp. [701-703-704]

*política y social de la Argentina (1880-2000)*, Buenos Aires, Ediciones Macchi.  
Romanos Fraile, Eduardo (2007) “Memoria e historia de la clandestinidad libertaria bajo el franquismo. Estado de la cuestión y perspectivas”, en Rújula, Pedro y Peiró, Ignacio (coord.) *La Historia en el presente*, Teruel. Instituto de Estudios Turoleses.

**Palomino, Héctor** (1987) *Cambios ocupacionales y sociales en Argentina, 1947-1985*, Buenos Aires, Cisea.

**Peralta Ramos, Mónica** (2007) *La economía política argentina: poder y clases sociales (1930-2006)*, Buenos Aires, FCE.

**Pianetto, Ofelia** (1984) “Mercado de trabajo y acción sindical en la Argentina, 1890-1922”, en *Desarrollo económico*, vol. 24, n° 94, (jul-set), pp. 297-307.

**Prieto Rodríguez, Carlos** (1989) “¿Mercado de trabajo?”, en *Reis: Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, No. 47 (Jul. - Sep.), pp. 177-192.

**Rau, Victor** (2006) “La sociología de los mercados laborales en los estudios sobre el empleo agrícola”, en *Gaceta Laboral*, vol. 12, núm. 3, septiembre-diciembre, pp. 357-385.

**Sábato, Hilda y Romero, Luis Alberto** (1992) *Los trabajadores de Buenos Aires: la experiencia del mercado, 1850-1880*, Buenos Aires, Sudamericana.

**Thompson, E. P.** (1984) “La economía ‘moral’ de la multitud en la Inglaterra del siglo XVIII”, en: E.P. Thompson *Tradición, revuelta y consciencia de clase. Estudios sobre la crisis de la sociedad preindustrial*, Barcelona, Crítica.

**Torrado, Susana** (1994) *Estructura social de la Argentina: 1945-1983*, Buenos Aires, Ediciones de la Flor.

**Etnografía de “Norma M”**

**Resistencia peronista, participación en el Sindicato de Obreros de la Industria del Pescado y titularidad de la cooperativa de pesca “San Julián”**

Lic. Gonzalo Julián Yurkievich

El diámetro del Aleph sería de dos o tres centímetros, pero el espacio cósmico estaba ahí, sin disminución de tamaño. Cada cosa (la luna del espejo, digamos) eran infinitas cosas porque yo las veía desde todos los puntos del universo.

Jorge Luís Borges  
*El Aleph*

**A modo de Introducción:**

Si todos los símbolos, los objetos, las personas, las acciones y las reacciones convergen, al igual que en el Aleph de Borges, en un único punto que refleja y arroja todo lo que existe en el mundo. ¿Es misión de los investigadores encontrar el Aleph escondido en el sótano de su tiempo? ¿Habrá un Aleph para cada tiempo que nos revelará los acontecimientos de todos los puntos del universo en todos los tiempos?

Caminamos por calles colmadas mientras observamos, relatamos, analizamos e interpretamos lo que los nativos exclaman en nuestros oídos sordos. Buscamos distinguirnos. Ascendemos y desde alto tropezamos. Volvemos a comenzar. Nos cuesta remontarnos. Sin embargo lo logramos y divisamos vagamente, a la distancia, al espejismo explicativo. Somos involuntariamente “nativos” en nuestra ruta etnográfica, luego nos extrañamos, nos divisamos desde fuera del cuadro, nos diferenciamos ranciamente, hasta nos sentimos culpables de la intromisión; pero por fin vemos más que las sombras de la pintura. Solo entonces sentimos que avanzan, tibiamente, nuestros pasos por el camino del conocimiento.

¿Desde qué lugar intentamos entender? ¿Desde qué ángulo debemos situar nuestros razonamientos? ¿Desde el plano propio y estricto de nuestra disciplina o desde la multiplicidad de vistas que nos otorgan nuestro instinto y el resto de nuestros saberes antecedentes? La estanqueidad del conocimiento, maniata, niega, simplifica. Todas las cosas y las verdades del mundo convergen en un punto, nos interpelan, nos llaman. Mientras dispongamos de más herramientas para librar nuestra contienda, será más amplia la posibilidad de alcanzar con éxito aquella utopía intelectual llamada verdad.

Este trabajo pretende atravesar los límites; combinar las técnicas y los procedimientos, situarse por fuera de los reservorios, moverse en sus tangentes, operar desde sus márgenes, mutar dentro del esquema y revelarse contra la interdicción. Ensayamos un análisis etnográfico de Norma M, titular de la cooperativa de pesca “San Julián”, creada en el año 1998, prestataria de servicios de una de las mayores empresas pesqueras de Mar del Plata y del País, *Giorno-Valastro*<sup>1</sup>, y protagonista principal del último gran conflicto obrero en el Puerto local durante el año 2007. Recorremos la trayectoria de Norma. Nos movemos a su lado, la interpelamos, analizamos su retórica y sus formas de justificar el proceso que la trae a debate. No está sola, su hijo Sebastián P la escolta. La relación entre ambos es confusa, extraña. Él está presente en cada entrevista, toma la palabra cada vez que la señora vacila, nunca discute, la venera, la protege, la cubre.

La herencia peronista de Marta construida durante los tiempos de la Resistencia Peronista en el Partido de la Matanza, su llegada a Mar del Plata

---

1 El **Grupo Giorno-Valastro** está integrado por Giorno S.A., Pesquera Ceres S.A. y Pesquera Géminis S.A. emplea a más de 500 obreros. Cuenta con nueve fresqueros y tres Buques Factorías, una planta de procesamiento en tierra (Giorno S.A.- MdP) con capacidad de congelación de 60 tn/día. y cámaras frigoríficas con capacidad de almacenaje de más de 5.000 toneladas de producto paletizado. Desembarca más de 50.000 tn de pescado por año. Produce 200 tn de hielo en escamas por día. Con las Pesquera Ceres S.A. y Pesquera Géminis S.A. desarrolla el congelado a bordo. Sus actividades comprenden Mar del Plata y la Patagonia. Esta considerado como uno de los agentes más poderosos del escenario pesquero nacional.

y acercamiento a los trabajadores del pescado, su inserción en el Sindicato de Obreros de la Industria del Pescado (SOIP) hacia fines de los años 80' durante los tiempos de Abdul Saravia<sup>2</sup>, la cooperativización forzosa del trabajo en tierra en la rama pesquera, la actuación de líderes extra-justicialistas en el Sindicato desde 2002 y el conflicto del 2007, del cual la Cooperativa "San Julián" fue protagonista, son temas traídos intencionalmente al debate, analizando el posicionamiento político-ideológico y las concepciones nativas de la dupla (madre e hijo).

## **Teoría y método de una etnografía**

La etnografía activa es el arte de ser una partera y un magistrado interrogador, alternativamente un afable camarada da la persona sometida a repreguntas, un amigo distante, un extraño severo, un padre compasivo, un jefe preocupado, un mercader que paga las revelaciones una por una, un oyente que simula distracción ante las puertas abiertas de los más peligrosos misterios, un amigo servicial que muestra un vivo interés por las más insípidas historias familiares: el etnógrafo ostenta sobre su rostro una colección de máscaras tan considerable como la poseída por cualquier museo.

### **JAMES CLIFFORD**

*The predicament of culture: Twentieth Century  
Ethnography, Literature and Art.*

Existe un recorte temporal específico sobre el cual se desarrolla este estudio. El mismo comienza hacia mediados de la década del 50', durante la niñez de Norma en tiempos de la Resistencia Peronista y culmina hacia el año 2007 en tiempos del último gran conflicto de los obreros de la pesca. Recorre un trayecto temporal extenso, haciendo especial hincapié en las últimas dos décadas, es decir en el pasado reciente. Esta situación nos obliga siguiendo a Gil (2010, p. 250) a utilizar una serie de recursos metodológicos que exceden a las ortodoxias disciplinares y a vincular los métodos y las técnicas de la historia con los de la antropología. Es la búsqueda de un pensamiento complejo

---

<sup>2</sup> El justicialista Abdul Sarabia fue Secretario General del Sindicato de Obreros de la Industria Pesquera (SOIP) desde el año 1969, cuando el mismo fue intervenido durante el gobierno de Onganía, hasta el año de su muerte en 1997. Sarabia pasó un periodo de cautiverio durante la última dictadura militar, durante el cual compartió un camarote en Puerto Gral. Belgrano con Lorenzo Miguel. Su imagen es asociada, en el imaginario portuario, con la del clásico líder carismático enmarcado en la ortodoxia sindical del Partido Justicialista. (PJ). Fue durante los últimos años de su gestión que ocurrió la desafiliación más importante que recuerde el gremio pesquero local, preparándose, así, el terreno para la cooperativización forzosa de la mano de obra a partir del año 1992. Para ampliar véase Yurkievich, G., (2008) y Yurkievich, G., (2009).

y no reduccionista lo que guía este estudio ya que hoy, siguiendo a Morin (2004): “...a pesar de la formidable resistencia de las estructuras mentales e institucionales, es posible que el pensamiento complejo dé sus primeros pasos y, sin reducir ni separar, sin, no obstante, mezclar todo, vincule lo que estaba separado manteniendo las distinciones y las diferencias”.

Este estudio está construido en base a dos entrevistas en profundidad realizadas durante diciembre de 2010 y febrero de 2011. Es a partir de la información recogida en estos dos “contactos” que intentamos reconstruir al personaje y a su entorno, en el presente y durante el trayecto histórico antes referido. Por un lado, desde la aproximación empírica del *aquí y ahora* intentamos generar una imagen impresionista del ámbito de la cooperativa y de las relaciones que se dan entre los personajes presentes durante las entrevistas, por otro, y nutriéndonos de la memoria de los entrevistados pretendemos analizar las representaciones que generan para éstos los hechos narrados en función de sus imaginarios políticos y de su conciencia acerca de su rol y responsabilidad dentro de los procesos recorridos. En este sentido utilizamos técnicas de la historia oral la cual nos proporciona el acceso a informaciones empíricas básicas imposibles de obtener en otras fuentes más tradicionales como los diarios o los archivos municipales y sindicales. (James, 2004, p. 125). El testimonio oral referido al ámbito mismo de la experiencia nos brinda valiosa información simbólica. Siguiendo con James (op. cit, pp. 127,128):

Los testimonios orales no suelen invocar la pretensión de un acceso privilegiado a hechos y experiencias históricas hasta aquí ignoradas, sin embargo historiadores orales como Luisa Passerini, Ronald Grele y Alessandro Portelli han comenzado a exhortarnos con insistencia creciente a tratar la calidad subjetiva y textual del testimonio oral como una oportunidad única y no como el obstáculo a la objetividad histórica y el rigor empírico que una generación anterior de profesionales pareció ver en ella (...) en particular el testimonio oral nos permite abordar la cuestión de la agencia y la subjetividad en la historia. De todas formas, debemos ser cautos ya que la visión que proporciona no es el mero reflejo transparente de los pensamientos y sentimientos tal como realmente fueron o son. Como mínimo la imagen está refractada y el cristal de la ventana es poco claro.

Debemos estar advertidos de esta situación y aprender a leer el lenguaje, los símbolos, y la lógica contenidos en ellos, para llegar a su significado profundo, es decir siguiendo con Gil (op. cit, p.255) “*tomar las narrativas que emanan del sujeto como una proyección de sus dinámicas y disposiciones psicológicas*”.

Los relatos no son versiones icónicas de secuencias reales de acontecimientos, Glasie (1982, p. 651) escribió al respecto que: “*Cuando se enhebran hechos en narraciones, crearán algo distinto del pasado fáctico,*

*aún sea a fuerza de omisiones y por la dinámica de la presentación, pero no lo harán para engañar a la gente sino para ayudarla, llevándola hacia una verdad más amplia que la atrapada en los fragmentos fácticos*". Es la búsqueda de esa verdad ampliada lo que guía las entrevistas.

Al trabajar con testimonios orales debemos estar alertados de que existen distintos niveles de narración: la forma narrativa del discurso histórico profesional que adopta el canon de la narración expositiva y la narración conversacional, mucho más informal, presentada como relato de experiencias personales y anécdotas. Podemos aplicar a esos diferentes niveles de narración y memoria diferentes criterios en lo concerniente a la veracidad. En lugar de tomar las narrativas como secuencias cronológicas de hechos verdaderos debemos primero analizar las perspectivas (actitudes, valores, creencias) de quien relata en su inmediato "escenario narrativo, histórico y social" (James, op. cit., p.138). Por otro lado, debemos intentar que la entrevista abandone su sentido estricto y se transforme en un fluido diálogo, en una discusión y debate teórico y político sobre nuestro pasado que haga aflorar las categorías nativas fundamentales de la racionalidad de nuestros sujetos de estudio. (Gil, op. cit, pp.255-256).

Nuestro trabajo, si bien está fundamentalmente nutrido por una labor etnográfica dialógica, trata del pasado reciente y debe, por ende, surtirse también de un intenso trabajo de archivo. (Gil, op. cit, p. 258). Este estudio parte habiendo estudiado ya el pasado reciente desde fuentes orales, bibliográficas, periodísticas y sindicales. Es a partir de este conocimiento que los imaginarios y el posicionamiento de los actores sociales con los cuales se desarrolla la tarea etnográfica son explorados, evaluados e interpretados. Es la historia política, económica y social de la Formación Social y Espacial<sup>3</sup>

---

3 El concepto de Formación Social y Espacial deriva del concepto clásico de Formación Económica y Social elaborado por Marx y Engels (Marx, *El Capital*, Marx y Engels, *La Ideología Alemana*; Engels, *On social Relations in Rusia, Anti Duhring*). El concepto fue retomado por Lenin quien lo utilizó con fines científicos y políticos en *El Impuesto en especies y Quienes son los amigos del pueblo*. Otros autores rusos como Plékhánov (*Nuestros desacuerdos*), Chayanov (*The theory of peasant economy*) y Klautsky (*La cuestión agraria*) siguieron perfeccionando el concepto el cual adoptó durante el siglo XX una multiplicidad de definiciones. El mismo fue tomado y adaptado por la geografía en el último cuarto del siglo XX para explicar las relaciones dialécticas observadas entre la sociedad y el espacio, en las cuales la reproducción de la existencia material de los hombres aparece como la llave que permite entender las representaciones espaciales resultantes. Sormani (1986) propone que toda formación social en el curso de su desarrollo desigual y contradictorio, se relaciona con el medio natural sobre el cual se halla asentada, expresándose estas relaciones en estructuras espaciales propias pero cambiantes. En este sentido la formación social y la formación espacial configuran una unidad dialéctica, por lo tanto mudable y contradictoria. Santos (1996), considera que la historia no se escribe fuera del espacio. De esta forma, propone a la categoría de Formación Económica y Social para contribuir a la formación de una teoría válida del espacio. Este concepto, sugiere el autor, refiere a la evolución diferencial de las sociedades, en su marco propio y en relación con las fuerzas externas de donde proviene el impulso. La base misma de la explicación es la producción, esto es, el trabajo del hombre para transformar según leyes históricamente determinadas, el espacio sobre el cual el grupo se confronta. No es posible hablar de Formación Económica y Social sin incluir la categoría de espacio. El modo de producción es el género

estudiada el punto de partida para interrogar a Norma y a su hijo Sebastián. Es este conocimiento el que nos permite proyectar a través de la interpelación, las concepciones nativas acerca de un pasado reciente turbulento y contradictorio. A pesar del conflictivo pasado de este tipo de triangulaciones metodológicas es hoy mucho más habitual trabajar sobre distintas fuentes escritas las cuales nos permiten conocer *a priori* los antecedentes de los sujetos explorados y las dinámicas sociales en las cuales los mismos se incluyen. Partimos conociendo; interpelamos, contrastamos y luego del pasaje etnográfico se despiertan nuevas inquietudes que nos guían nuevamente al archivo a re-indagar sobre elementos que no habíamos previsto y acerca de los cuales los entrevistados nos han alertado. En el caso que nos convoca, las vicisitudes de la industria pesquera argentina y sus efectos sobre la Formación Social y Espacial estudiada son punto de partida y de llegada de nuestra experiencia etnográfica.

### La experiencia etnográfica

Este recorrido comienza un día soleado de diciembre de 2010. Mientras camino por el Barrio Puerto observo atentamente el espacio social pesquero. Hace años que lo hago. Miro los locales cerrados, las veredas rotas, las fábricas detenidas, las pintadas en las paredes, los baches en las esquinas, las construcciones deterioradas, la basura amontonada en los baldíos. Entro a los comercios de la principal arteria comercial del barrio, la calle 12 de octubre e indago a los presentes acerca de los tiempos buenos y malos de la pesca. Me siento en los cafés, miro y escucho. Interpelo a algún desprevenido, busco sentidos, observo, pienso, reflexiono. Intento explorar, analizar y entender a la Formación Social y Espacial allí presente y a sus relaciones directas e indirectas con la actividad comercial pesquera argentina. Derivo el espacio geográfico, busco pistas que me orienten. Ensayo interpretaciones. En un momento dado de mis periplos, hacia fines del año 2010, entro en la Galería Almirante Brown ubicada en 12 de octubre entre Acha y Vértiz, pleno corazón del Barrio del Puerto. En el primer local observo una zapatería de saldos, luego

---

cuyas formaciones sociales son las *especies*. El modo de producción es únicamente una posibilidad de realización y solamente la Formación Económica y Social es la posibilidad realizada. Las relaciones entre espacio y formación social se forjan en una porción de espacio particular. Los modos de producción *escriben la historia en el tiempo*, las formaciones sociales *la escriben en el espacio*. La historia de los modos de producción es también y bajo este aspecto preciso, la historia de la sucesión de las formas creadas a su servicio. La formación social, totalidad abstracta, no se realiza en totalidad concreta sino por una metamorfosis donde el espacio representa el primer papel. Así el espacio se reproduce en el interior de la totalidad, evolucionando en función del modo de producción y de sus momentos sucesivos. Sin embargo, el espacio influencia también la evolución de otras estructuras, por ello, se torna en componente fundamental de la totalidad social y de sus movimientos. De esta forma, las formaciones sociales y económicas no se dan lugar ni evolucionarían en abstracto sino a través de una porción espacial con la cual se relacionan dialécticamente. Es por eso que el autor propone reunir a las categorías de Formación Social y Económica y Formación Espacial bajo la categoría más amplia y totalizadora de Formación Social y Espacial

un negocio de celulares, más adelante, una venta de ollas y otros menesteres domésticos. Sigo, encuentro una peluquería extraña, antigua y vacía. Llego a una escalera y descendo. Al fondo, una especie de oficina con un hombre fornido flanqueando su entrada. Es la Cooperativa de Pesca “San Julián”.<sup>4</sup> Ingreso y pregunto por algún responsable con quien dialogar. Me señalan que la Presidente de la cooperativa se llama Norma M. y que no está en ese momento. Me dan un número de teléfono. Espero unos días y llamo. Me pasan con Norma y le explico mis razones. Rápido se entusiasma con el hecho de que un investigador de la Universidad quiera conocerla y contar su historia y me da una cita.

Llego puntual a las 15 horas. Me recibe en su escritorio. Le explico la razón de mi presencia. Le digo que existen muchas y controversiales posturas en torno a las cooperativas de trabajo en el puerto de Mar del Plata y que a través de mi investigación intento echar luces sobre el tema. A los pocos minutos de llegar, aparece Sebastián y se sienta en otra silla detrás del mismo escritorio que Norma. Es su hijo, me aclara Norma. Me mira serio, desconfía de mi presencia. Se muestra a la defensiva. De a poco la charla se va distendiendo. La oficina es abierta y está conectada con el resto del recinto en el cual cuatro personas más realizan tareas administrativas. Cada tanto alguien entra a realizar algún trámite o efectuar una consulta.

#### **a. La herencia**

Pronto, observo sobre el escritorio una pequeña foto de Eva Duarte de Perón y comprendo la herencia peronista. Hago prontas referencias al peronismo y a Abdul Saravia. Norma se levanta y me dice: *-Vení, seguime*. Me lleva a un sector oculto de la oficina, detrás de las bambalinas. Allí, hay otro escritorio, y sobre las paredes se ven cuatro pósters. El primero es una foto de Abdul Saravia sonriente, con una gran cuchilla en la mano, junto a un costillar que resplandece en su asador, mirando a la cámara. Otro, es una foto de Perón con un saco oscuro y la banda presidencial cruzando su torso. Otro, es una foto de Perón y Evita, uno junto al otro, mirando a la cámara y a la historia. El último, enmarca “Las Veinte Verdades Peronistas”<sup>5</sup>. *-Nadie se acuerda ya de las Veinte Verdades*, dice Norma. La identidad y la herencia peronistas constituyen el clivaje desde el cual nuestra interlocutora emprende su relato.

---

4 El grueso de las cooperativas existentes desde principios de los 90’ en el puerto de Mar del Plata funciona bajo el control de grupos empresarios pesqueros, significando esta vinculación con la mano de obra una estrategia para abaratar el “factor costo laboral”, eliminando las prerrogativas que tienen los trabajadores bajo relación de dependencia y eludiendo las cargas impositivas. Sobre el tema ver: (Mateo, Colombo y Nieto, 2010; Gennero de Rearte, De los Santos y Graña, 1997, Yurkievich 2008). Los trabajadores de la Cooperativa San Julián encabezaron el último conflicto laboral importante en el Puerto de Mar del Plata durante el año 2007. El mismo comenzó en julio de aquel año debido al reclamo de sus trabajadores quienes exigían un mínimo garantizado de \$800. El conflicto se extendió luego al resto de las cooperativas, que al igual que San Julián faenaban para el grupo Giorno-Valastro, y luego a la mayoría de las cooperativas del puerto. Para ampliar véase Yurkievich, 2008.

5 Las “Veinte Verdades” del peronismo son una serie de máximas básicas cuyo objetivo era guiar el comportamiento social y político de los afiliados justicialistas.

*-Yo nací en el 46, en el 55 tenía 9 años. Siempre nos venían a allanar, nos rompían los colchones, nada más que porque éramos peronistas.*

Marta desconfía un poco, no me conoce. De todos modos quiere expresarse, lo necesita:

*Mi papá era italiano, no votaba, Mi mamá tampoco, hasta el 49 no votó. Mi abuelo era el militante, tenía una unidad básica en La Tablada. El general Valle<sup>6</sup>, estuvo escondido en La Matanza... mi papá le sacó las armas en una bolsa de supermercado. Estuvo escondido en la casa de una señora que se llamaba Verdini. Yo era pibita, me acuerdo cuando las sacamos y mi papá las tiró en el Río de La Matanza. El se fue a entregar sin armas y mi mamá le decía: -No se entregue general. El decía: -No me van a hacer nada, y después lo fusilaron. Eran todos militantes de la resistencia. Yo andaba siempre con mi abuela. Éramos todos militantes. Para el obrero fue un cambio muy grande lo de Perón. Si no eras peronista eras contrera. Antes la pasabas feo de verdad. Mi abuelo cuando cobró el primer aguinaldo, tenía diez hijas mujeres, diez, dice que las llamo a todas en la pieza les puso el aguinaldo ahí en la cama, como diciendo miren todo lo que ganó. Nosotros somos de otra generación de peronistas. Mi mamá me critica porque somos más de los bandos. Para ella todos son iguales, el que es peronista es peronista y no hables mal de nadie porque te mata. Nosotros éramos todos peronistas. Mi papa era presidente del club de Almirante Brown que era el más populoso, porque tenía fútbol, no como huracán que era más elitista. Terminaban los partidos y ganáramos o perdiéramos salíamos por la calle principal cantando la marcha peronista.*

Observamos en este pasaje la manera en la cual se construye la identidad peronista de Marta en el recuerdo de su niñez, durante la resistencia, en el marco de una familia inmigrante, obrera y militante, en el fabril partido de La Matanza. Contando el episodio con Juan José Valle luego de su infructuoso golpe contra Aramburu. Recordando a su madre implorando al general que no se entregue. Imaginando un mundo retrospectivo en el cual el

---

6 El decreto 4161 del General Pedro Eugenio Aramburu del 5 de marzo de 1956, establecía: "Queda prohibida la utilización (...) de las imágenes, símbolos, signos, expresiones significativas, doctrinas y obras artísticas (...) pertenecientes o empleados por los individuos representativos u organismos del peronismo. Se considerará especialmente violatoria de esta disposición, la utilización de la fotografía retrato o escultura de los funcionarios peronistas o sus parientes, el escudo y la bandera peronista, el nombre propio del presidente depuesto el de sus parientes las expresiones 'peronismo', 'peronista', 'justicialismo', 'justicialista', 'tercera posición' la abreviatura 'PP', las fechas exaltadas por el régimen depuesto las composiciones musicales 'Marcha de los Muchachos Peronista' y 'Evita Capitana' o fragmentos de las mismas y los discursos del presidente depuesto o su esposa o fragmentos de los mismos". En la noche del 9 de junio el general Juan José Valle encabezó una rebelión cívico-militar en contra de Aramburu la cual tuvo sus focos aislados en Buenos Aires, La Plata y La Pampa. El intento concluyó al cabo de unas pocas horas. Tres días más tarde, el 12 de junio de 1956, el general Valle fue fusilado junto a otras veintiséis personas

peronismo aparece como quiebre (de un mundo miserable) y conquista (de un mundo justo). Como muy bien define Torre (1989), el impacto de la gestión de Perón “*estuvo a la medida de la indigencia en la que se encontraban amplios estratos del mundo del trabajo. En un marco semejante, las reformas más modestas revestían un carácter espectacular*” Por otro lado, Marta recuerda con orgullo a su padre, presidente de un club “popular”, no como el otro club de La Matanza que era “elitista”. El peronismo termina dibujándose en la instantánea de una salida de la cancha, en donde habiendo ganado o perdido se canta la marcha. Ser peronista o ser “contrera”, ser “de otra calaña”. Por último, aparece en este relato la idea de un peronismo movimientista tradicional frente a una nueva generación que distingue “bandos” y que no es comprendida por la generación anterior devota absoluta de la “ideología formal” (James, 1990) del movimiento.

Norma sigue su relato. Nos cuenta que su primo, Delfor Soto, trabajaba en la fábrica de autos Chrysler y que fue secuestrado y desaparecido en el año 1975.

*A mi primo lo levantan con el marido de Adela Segarra. No era de armas ni guerrillero, era un tipo idealista. Yo me vine a Mar del Plata cuando él desapareció. Había escrito dos libros. Uno se llamaba “Carta abierta a las FFAA”. Trabajaba en la Chrysler... fue concejal ad honorem y juró por los héroes de Trelew. Era hijo de la hermana de mi papá (...) se venía de vacaciones con nosotros (...) era de Racing como mi papa (...) venía todos los domingos a comer con nosotros. Yo había enviudado y tenía ya mis dos hijos. A mi papá le dio miedo y me convenció de que me viniera para Mar del Plata. Vendí una casa que mi papá me había dado y compré un bar en Punta Mogotes que se llamaba “Mediterráneo”. Esta galería la hicimos con mi papá y con mis hermanos en el 77, le pusimos Almirante Brown por el club de Matanza. Acá yo no conocía a nadie.*

Norma destaca en este pasaje el carácter heroico y benéfico de su primo quién trabaja *ad honorem* y jura por los héroes de Trelew. También destaca la cercanía del primo con la familia y el pesar de su pérdida. Se genera un quiebre en este punto del relato y de su vida. La Matanza ya no resulta un lugar seguro y esto empuja a la Norma y a sus hijos hacia Mar del Plata, instalándose en la zona portuaria. Norma pone una zapatería en la galería construida por la familia, experiencia que dura solo un par de años. Luego empieza a vender ropa en el puerto.

### **b) *Un militante nunca deja de militar***

*Yo cuando me fundí con la zapatería en el 79 empecé a vender ropa.*

*Siempre hablando de política, un militante nunca deja de militar. Estuve en una huelga que empezó la Taborda<sup>7</sup> que duró 6 meses. Le vendía a todo el pescado. Entraba a los comedores, a todas las fábricas. Yo le decía a todo el mundo que había que apoyar a Saravia porque era peronista.*

Norma vuelve en el relato al Peronismo para justificar por qué apoya a Saravia: “porque era peronista”, y *para un peronista de bien, no puede haber nada mejor que otro peronista.*<sup>8</sup> Esta sentencia histórica de Perón subyace en la mente de quien se inscribe dentro de los principios justicialistas. Es, quizás, la mayor fortaleza cohesionante de un movimiento que aún en sus momentos más radicales y revolucionarios se circunscribió y ocluyó en el marco de su ideología formal para superar, así, todo reclamo de identidad de clase proveniente de la experiencia y la conciencia práctica de sus sectores sociales más desfavorecidos (James, op. cit, pp. 128-144). El peronismo de Norma fue forjado durante la Resistencia y siguiendo a Carri (1967 en James *ibidem*): “para el peronismo de la resistencia no había dudas de que el enemigo principal era el anti-peronismo cualquiera sea su aspecto; y a la inversa el amigo fundamental era otro peronista”.

El hijo de Norma interviene:

*Ella, de tanto trabajar con la gente del puerto y del pescado, medio que empezó a trabajar para Sarabia sin que ni él ni ella lo supieran. Se juntaba con la gente y les decía: “Chicas, tienen que votar a saravia”. La elección del sindicato del 84<sup>o</sup> venía bastante complicada y mamá, sin saberlo, ya trabajaba para Sarabia.*

Su propio hijo reconstruye la imagen de la madre a la cual intenta dotar de un manto de inocencia al proponer que “sin saberlo”, se encontraba operando políticamente para Sarabia. Norma era bien consiente, tal cual

---

7 Elda Taborda es una trabajadora del pescado y militante activa del Partido Comunista (PC). Fue una de las principales referentes del conflicto del año 2007, siendo una de las pocas “viejas militantes” que encabezó esta lucha y que aún trabaja en la industria. Norma me contó una anécdota muy ilustrativa acerca del posicionamiento político-ideológico de ambas durante los años 80': -*Elda Taborda me daba papeles de zurdo y yo que siempre andaba con La “Razón de mi vida” en el coche... y Taborda venía y me decía toma lee esto y yo le decía lee esto que es mas lindo.*

8 6<sup>a</sup> máxima de las “Veinte Verdades” del Peronismo.

9 La elección del año 1984 fue ganada por la lista Azul y Blanca de Saravia por unos pocos votos. En segundo lugar quedó la Lista Celeste que era la expresión electoral de la Unión Obrera del Pescado (UOP) la cual unía a gran parte de los partidos de izquierda y del espectro clasista portuario. La UOP existió desde el año 1983 constituyendo la principal oposición al oficialismo justicialista dentro del gremio pesquero. Recién en el año 2002 la Lista Celeste ganó las elecciones con el 28,5% de los votos.

lo expresa en el relato de que: “un militante nunca deja de militar” y en la sensación de que el SOIP era la oportunidad de ingresar en el marco de una estructura corporativa dominada por un líder carismático como Saravia quien era, además, afín a su conciencia política.

En el 82 empiezo a tener contacto con la mama de Gariboto, con Susana Salerno, con Beba Basso, éramos 6 mujeres, nos juntábamos en el Sindicato de Viajantes para discutir. Yo vendía ropa en el SOIP y un día me ofrecieron ser fiscal para las elecciones nacionales del 83... me tocó un jardín de infantes del puerto. Yo conocía a todos los que venían a votar, pensaba que ganábamos, y perdimos como perros. Al salir fui al SOIP... La gente me decía: “usted lo tiene que conocer a sarabia, métase en el sindicato, con todo lo que milita usted”. Veinte mil me dijeron: “yo te lo voy a presentar”, y nadie me lo presentaba. En el 85, ganamos la elección a la gobernación con Cafiero. Nosotros siempre preparando a las mujeres que iban a votar, militando en el puerto, llevando fiscales.

Saravia aparece hasta aquí como un personaje mítico y ausente, construido e idealizado, pero esquivo para Norma quien nos cuenta que no militara formalmente en el sindicato hasta conocerlo, hacia fines de 1988.

### **c) *Aquellos tiempos felices***

*Un día lo conocí en el SOIP y le dije: -Ah, Ud. es Sarabia. Él sabía quién era yo y enseguida me ofreció trabajar en el sindicato. Como yo conocía mucha gente me ofreció trabajar en la parte política. Yo tenía a todos los patronos y a los políticos en mi agenda. Cada vez que teníamos un teléfono nuevo lo metíamos en la agenda.*

Le pregunto si nunca integró la comisión directiva. Su hijo interviene:  
*Te repito, ella se encargaba más de la parte política.*

Norma me cuenta que Claudia, quien acaba de marcharse luego de acercarse a nosotros con unos papeles y pedir una firma, vino de Santiago del Estero a los 20 años, luego fue delegada de la Campagnola y al final terminó trabajando en el sindicato integrando, ella sí, la comisión directiva. Luego sigue:

*Yo nunca trabajé en el pescado. Tenés que haber trabajado para estar en la comisión. Yo estaba en las Relaciones Políticas. Me toco acompañar a la señora de Menem cuando recién se juntaron. Después Menem me llamó para agradecerme, porque Zulema no podía hacer declaraciones. Menem era amigo de Saravia, no se cómo explicar. Yo lo quería matar, yo era contra de*

*Menem. En mi casa me querían matar a mí. Le decía a mi mamá: -Este turco es un hijo de puta, no vez lo que hace con la pesca. Yo por ahí los veía tan de cerca, y veía la frivolidad de ellos. Por ahí lo que nadie vio, que por estar tan cerca yo lo veía. Saravia más que nada era su amigo, no te puedo explicar. El concepto de amistad es distinto para la gente grande. Menem nunca le correspondió la lealtad que tuvo para con él.*

Aquí Norma queda expuesta en sus más profundas contradicciones políticas, explicables a través de su enraizado peronismo. Dice ser “contra” de Menem, pero durante su gestión pasea a su mujer por Mar del Plata al tiempo que resuelve relaciones políticas del Sindicato, las cuales incluyen un contacto directo con el gobierno nacional, quien durante este periodo impulsa la más dramática transformación estructural del circuito pesquero argentino en su historia. Esta transformación incluye: un proceso de quiebra de muchas empresas importantes tradicionales<sup>10</sup>, la desafiliación masiva del gremio<sup>11</sup>, la cooperativización de la mano de obra en tierra<sup>12</sup> y la firma de los acuerdos de pesca con la Unión Económica Europea<sup>13</sup>. Sobre estos puntos, señalo a Norma la posible responsabilidad y anuencia de Saravia al respecto. Norma lo defiende. Incluso se aventura en anécdotas que buscan ilustrar al personaje y desviar la atención antes que profundizar en las debilidades del líder sindical.

---

10 A principios de los 90', y en el marco de las modificaciones a la ley de quiebras (las empresas podían acceder al concurso preventivo sin necesidad de tener pagos al día ni los aportes ni los salarios de sus trabajadores en relación de dependencia) algunas empresas líderes en el procesamiento, que habían gozado ya por mucho tiempo de la refinanciación de sus deudas, entraron en convocatoria de acreedores y se declararon en quiebra. Entre ellas se destacan Ventura, Arpemar, Estrella de mar, Tomar de Toba, Pesquera San Andrés, Antonio D'Antonio Pesquera, Alfé Trade, Pesquera Bolívar, Mediterraneo y Frigocen.

11 El SOIP llegó a tener más de 15 mil afiliados durante la década del 70'. Luego de las quiebras el número de afiliados fluctuó entre 2000 y 4000 según los períodos.

12 Afirma Pradas (2005: 22) que: "...se crearon las cooperativas para eludir toda la legislación laboral, para terminar con los aportes patronales a la jubilación, liquidar la obra social y la garantía horaria. Desde el punto de vista de la patronal lo que se logró es la destrucción lisa y llana del convenio del 75"

13 En el año 1994, la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación de la nación (SAGPyA), a cargo de Felipe Solá, firmó un acuerdo sobre relaciones en materia de pesca con la Comunidad Económica Europea (CEE). En su artículo 5, inciso 3, se describía el meollo del acuerdo: "La comunidad, en el marco de su política de reestructuración de la flota, facilitará la incorporación de buques comunitarios a empresas constituidas o que se constituyan en la Argentina. A este fin la Argentina, en el marco de su política de renovación tecnológica en materia pesquera, facilitará la transferencia de los permisos de pesca vigentes y expedirá los nuevos permisos que correspondan en virtud del presente acuerdo". Los barcos congeladores ingresados, así, al caladero argentino generaron un proceso de sobre-captura que encontró su punto más álgido las campañas de 1995 a 1997, superando el umbral de sostenibilidad del recurso durante 5 años de la década de 1990. Los stocks de Merluza (*hubssi*) entraron en crisis en el año 1997 debiendo el gobierno establecer vedas y otros mecanismos de control para resguardar el caladero nacional, provocando, de esta forma, una reducción significativa en las capturas. A través de estos acuerdos los principales grupos empresarios que lideran la pesca argentina (Mellino, Solimeno, Valastro, Moscuza, Barillari y Alpesca, entre otros) se transformaron en agentes integrados que controlan la captura y el procesamiento, que operan indistintamente en Mar del Plata o en la Patagonia, que manejan instrumental económico clave como transporte y almacenamiento en frío y que incluso controlan la comercialización a través de canales establecidos con sus socios foráneos.

*Mentira que fue funcional, si vos lees los diarios, cuando firmaron los Acuerdo Marco<sup>14</sup> se paseo con un barco hecho mierda y dijo: “así es como va a quedar el puerto”. Era un tipo en contacto permanente con la gente, vos ibas y estaba, era el delegado natural del puerto. Una vez vino un barco de turcos a comprar caballos argentinos y tardaron mucho, porque no se qué pasaba... y se quedaron tres meses y un turco se enamoró de una chica argentina y le vinieron a preguntar a Sarabia qué podían hacer para casarse. No fueron a ver al intendente, lo fueron a ver a él. Era un referente. No se sabía si era turco... le preguntaban siempre si era pariente de Sarabia de los Chalchalers. Una vez, unos árabes que habían estado con Menem le trajeron un libro que se llamaba “Los Saraiba”. Decía que todos los Sarabia eran turcos y eran Saraiba. El decía: -Yo nací en Balcarce pero mi bisabuelo es de Salta y ahí hay un montón de Sarabia.*

Observamos aquí la caracterización del dirigente, su naturaleza como “referente”, dotado de misticismo y misterio, rasgos que ocultan, anulan y niegan, desde el discurso, su funcionalidad con un proceso que generó concentración económica, precarización laboral, depredación del recurso pesquero y deterioro general del espacio social portuario. No van a ver al intendente para pedir extranjeros la mano de una nativa, lo van a ver a Abdul Saravia, quien no se sabe si es o no es árabe, elemento que lo ligaría aun más, desde los imaginarios, con el ex presidente Carlos Saúl Menem y su precarizante política pesquera.

Decido no seguir indagando en torno a estas cuestiones e indagar acerca de sus vivencias e imaginarios con respecto a su pasaje por el SOIP.

*Fueron muy lindos los tiempos en el sindicato... era volver a vivir todo lo que fuera peronista. Yo tenía unos tíos que venían de La Matanza y los invitaba a algún picnic del SOIP... yo lo vi a mi Tío Pedro llorar desde que empezó el picnic hasta que terminó porque le hacía acordar a los tiempos de Perón. Toda la gente sentada en las mesas, comiendo, compartiendo con el compañero.*

---

14 Ya en la década del anterior, el conflicto bélico con el Reino Unido había concluido, en términos pesqueros, con el establecimiento unilateral por parte de Inglaterra de una Zona de Exclusión de 150 millas marinas, en 1982, ampliada a 200 millas al este en 1987, impidiendo que la flota Argentina accediera a importantes recursos demersales (como la merluza) y al calamar. El reino Unido otorgó 204 licencias en 1987 y 145 en 1988 para operar en la Zona de Exclusión de las Islas Malvinas.

Por su parte, el gobierno de Raúl Alfonsín firmó en 1986 los Convenios Marco, otorgando permisos de pesca a embarcaciones rusas y búlgaras para pescar polaca y calamar al sur del paralelo 41° S, dentro de la Zona Económica Exclusiva (ZEE). Dichos acuerdos fueron firmados en julio de 1986 mediante la sanción de las leyes 23.492 y 23.494 y se iniciaron con el arribo del primer buque en mayo de 1987. Los derechos de pesca concedidos incluían la posibilidad de captura de 180.000 toneladas para los buques soviéticos y de 80.000 toneladas para los buques búlgaros. En 1989 se suspendió el acuerdo con Bulgaria por incumplimiento de los términos, en tanto que el acuerdo con Rusia se prorrogó por un nuevo periodo. El balance fue muy negativo ya que las capturas de la flota búlgara y soviética significaron un 350 % y 154 % respectivamente de lo pautado con lo que se estuvo muy lejos de la anunciada “conservación y racional explotación de los recursos” (Bertolotti, et al, 2002: 12)

Reaparece el peronismo bañando la imagen del “asado”. En éste los “compañeros” comparten la comida y los demás elementos simbólicos del movimiento. El tío llora. Recuerda los tiempos de Perón. Se completa así la instantánea idealizada de un pasado de desarrollo nacional que había marchado de la mano con una política de justicia social. Este pasado se contrapone con el presente empresario de Norma quien hacia fines de los 90’, ya muerto Sarabia y fuera del sindicato, funda la Cooperativa de trabajo San Julián.

#### ***d) El laberinto cooperativo***

La “cooperativa” comienza enviando mano de obra a las plantas de las empresas más grandes para procesar pescado fresco. Hacia el año 2000, alquila una planta propia y se especializa en el procesamiento de anchoíta al tiempo que sigue manteniendo la relación con los grandes empresarios merluceros a quienes les envía mano de obra, especialmente al grupo Giorno-Valastro. Inquiero acerca de las ventajas y desventajas del sistema cooperativo. Utilizo una de mis máscaras, la del oyente que simula distracción ante las puertas abiertas de los más peligrosos misterios. La dupla comienza a arrojar una lluvia de concepciones nativas, estructuradas en función de justificar la Relación Salarial<sup>15</sup> imperante e incluso de legitimar su propia existencia aduciendo que “ya es muy difícil volver atrás” por estar la gente “acostumbrada al sistema cooperativo”

Madre, hijo y hasta un empleado obsecuente, a su turno opinan.

Norma: *Yo estaba en el sindicato y estábamos en contra de las cooperativas. Después me di cuenta de que no son todas las cooperativas malas.*

Hijo: *Nosotros lo tomamos como negocio, no te lo vamos a negar. Somos bastante cooperativa. Cien por ciento cooperativa es difícil. Nosotros tenemos habilitación. Somos la única cooperativa que exporta a su nombre. Llamamos a asamblea en lugares reales, tenemos libro de síndicos... le falta la puerta a uno, la heladera a otro y ahí estamos. Hace más de 10 años que somos San Julián. Somos prolijitos, pagamos el IVA, **trabajamos.***

Norma: *Cuando empezamos, nadie nos conocía, nadie nos tenía confianza. El gobierno debería ser menos riguroso con los empresarios.*

---

15 El concepto de Relación Salarial se inserta en el marco de la teoría de la regulación, de la cual Robert Boyer y Michel Aglietta son dos de los más destacados referentes, y se define como la forma institucional que especifica las modalidades adoptadas históricamente por la relación existente entre los trabajadores asalariados y los propietarios de los medios de producción. Es la forma institucional que expresa el conjunto de condiciones jurídicas e instituciones que regulan los alcances del uso del trabajo asalariado y el modo de existencia de los trabajadores. Para ampliar véase: Mc Adam, Mc Carthy y Zald, 1999 y Neffa, 1999.

*Deberían ser más flexibles con el laburo de la gente porque sino el empresario no invierte.*

*Hijo: El compromiso con el presentismo es el problema. Los fileteros tienen 300 pesos en el bolsillo y es un día de joda. Hay matrimonios que sacan 2000 pesos por semana. No tienen auto y tienen las mejores zapatillas. La gente se mata dos días y después descansa. Es muy difícil volver atrás, esta es una generación que siempre trabajo en cooperativas. Son 20 años de fileteros que están acostumbrados a este sistema. Muchos me dicen que no quieren estar en blanco.*

Aparece el empleado. El hijo de Norma le dice que puede llevarse el auto y traerlo el lunes ya que él no lo usará. Es alto y un poco desgarbado. Lleva el pelo largo sujeto con una vincha negra. Transporta carpetas. Escucha parte de nuestra conversación e interviene:

*La cooperativa se hizo para cubrir la faltante de los efectivos, vos tenías una rueda con 70 personas para hacer funcionar un frigorífico y tenías 40 porque 30 faltaban... entonces tenías que tomar gente para complementar... yo trabajé en marejada muchos años, era un frigorífico modelo, de Salerno. Congelábamos 20.000 Kilos cuando enfrente se congelaban 6.000... nosotros estábamos a producción, teníamos que hacer mover el pescado. Enfrente estaban por quincena.*

Observamos varios elementos en estos pasajes: La afirmación del propio hijo acerca de la inexistencia de la cooperativa como tal. El asumido paternalismo con los trabajadores a quienes se ayudará en función de la lealtad de éstos con la empresa. La idea de un estado que regula en demasía la relación entre capital y trabajo, favoreciendo procesos como el ausentismo y los juicios laborales, los cuales encarecen los costos y desalientan la inversión privada. Aparecen máximas instituidas y aceptadas, como por ejemplo la que dice que la productividad del empleado registrado no asegura la rentabilidad de la producción en las actuales condiciones, produciendo esto un efecto distorsivo que solo se resuelve a costa de mantener una mano de obra flexible y temporaria. Aparece el principio de “no retorno a condiciones estructurales pretéritas” debido al acostumbramiento de los trabajadores, quienes han perdido “la cultura del trabajo”, El empleado, aparece reafirmando estas ideas al considerar que solo “moviendo el pescado” el negocio funciona y que esto solo es posible trabajando a destajo y en cooperativas.

Me ofrecen un café. Lo acepto. Sebastián le pide a Julia que nos prepare un café. La misma Julia, la que vino de Santiago de joven, la que integró la comisión directiva de Sarabia, sigue hoy fiel junto a su mentora, en la cooperativa, sirviendo el café a sus ocasionales visitas. Traigo a colación este pasaje de mi entrevista por que ilustra la completa esencia de una cultura política. Una cultura que reposa en la fidelidad y la sumisión, una cultura

dogmática y jerárquica, una cultura que implica una fe profunda en los principios corporativos y unificadores del Movimiento.

### **e) Trabajando “un poco mal”**

Mientras tomamos el café les pregunto a Norma y a su hijo cómo y por qué empezó el conflicto del 2007.

Norma: *Empezó por una pavada, había poco pescado. Íbamos y le decíamos a Giorno: -miren que se va a armar lio, nosotros somos conocedores, les decíamos: -muchachos no tiren mucho de la cuerda, denme raya, camarones, calamar, otras cosas para procesar.*

*El quilombo empezó en nuestra cooperativa. Teníamos a Villaola<sup>16</sup> y él empezó el lio. Me lo mandaron de Valastro. El había estado con Sarabia y lo había traicionado. Yo iba siempre a decirle a Valastro que no lo quería. Me lo metieron... o tomaba a Villaola o no me daban pescado. Un día había pescado chico y empezaron a salir.*

Sebastián explica que: *la gente se movilizó desde la planta a Giorno a pedir un garantizado. En paz, sin quemar gomas. Fueron a decir que estaban trabajando **un poco mal**<sup>17</sup> y querían... ¿800 pesos era? Le pregunta a su madre.*

Norma responde: *Si, 800 pesos.*

Hijo: *De ahí empezaron a hacer una reunión, otra reunión, se involucró la CTA... era buena oportunidad para conseguir una personería gremial. La CTA siempre persigue lo mismo.<sup>18</sup> Ahí todas las cooperativas que trabajaban para Giorno saltaron. Ya después era otra cosa lo que pedían. Empezaron a pedir por el convenio del 75 cuando la primera movilización era solo por una garantía horaria.*

Norma: *Trigo era un capataz que yo tenía y en el 2007 se metió en el quilombo y terminó mal. Conmigo se compró camioneta, una casa, un coche y*

---

16 Roberto Villaola es un personaje muy controversial del puerto de Mar del Plata, el cual apareció como uno de los referentes del conflicto del 2007. A lo largo del conflicto la Asamblea de Trabajadores Autoconvocados del Pescado comenzó a mostrar fisuras entre un sector más afín a la vinculación con la Central de Trabajadores Argentinos (CTA), en el cual se alineó Villaola y otro sector que buscaba actuar en forma autónoma por considerar a la Central como “interesada y funcional a la burocracia sindical”. Roberto Villaola apareció durante los años 70’ como titular de una fábrica vinculada al grupo Ventura. Villaola es acusado por militantes del puerto entrevistados de haber sido testaferro de Ventura y de haber “entregado compañeros” (específicamente a “Anteojito Verón” desaparecido en 1979).

17 Cuentan los protagonistas que “los obreros venían trabajando salteado, a veces solo una jornada de cuatro horas por semana, y debían cortar pescado cada vez más chico”. (Entrevista realizada a protagonistas del conflicto el 28 de septiembre de 2007) Cuanto más pequeño es el pescado procesado mayor es el esfuerzo para llenar los cajones. La remuneración al trabajo se calcula por producción, es decir en base a los kilos fileteados por cada trabajador. Amplíese en Yurkievich, 2008.

18 Durante el año 2000, la CTA junto con el Partido Comunista (PC) crearon el Sindicato de Pesca (SIPES) en un intento de formar un órgano gremial que represente a los obreros cooperativizados. La experiencia falló quedando solo en los papeles y no llegando nunca a obtener la personería gremial para poder funcionar.

*por andar haciéndose el loco terminó mal (...) a mi me prendieron fuego los dos portones y los bomberos no me quisieron venir a apagar.*

HIJO: *En el conflicto de 2007 los pibes salían del campamento y se venían para acá y mi vieja los aconsejaba, de bien.*

NORMA: *Yo tenía un pibe, Noel y se fue con la manada de 2007, nos estaba haciendo juicio y por mujeres lo mataron. Estaba tirado en la comisaría y no lo podía sacar la familia. Y yo le fui a pagar el velorio y eso no quitó que la familia me hiciera juicio igual, al final nos cobraron... hasta las flores le pagamos. La madre y el padre le pidieron una corona y la anotaron a nombre de la cooperativa. ¿Y Vilma Baragiola?<sup>19</sup> ¿Y Pepe San Martín?, ¿Adónde estaban? Hikilo<sup>20</sup> es un vendedor de obreros. A Noel le llenaron la cabeza, 9 años trabajando con nosotros. La gente que fue a hacer el lío estaba con seguro, mono-tributo, todo.*

En estos pasaje podemos destacar varias de sus concepciones nativas fundamentales: Ellos sabían, “porque tienen experiencia” hasta dónde se puede “tirar de la cuerda”. Siendo mediadores de una relación asimétrica y flexible advirtieron al gran empresario acerca del riesgo de forzar los mecanismos de regulación y contención. Éste, no los escuchó. Los obreros estaban trabajando “un poco mal”, fueron a reclamar “en paz”, sin utilizar la quema de gomas dentro de su repertorio. La CTA “se aprovechó” una vez más de la situación alimentando y amplificando el conflicto en busca de sacar provechos mediante la obtención de una personería gremial. Los trabajadores infieles “terminaron mal”, solos, heridos o muertos, ayudados por sus antiguos patrones y abandonados por aquellos que los habían fogueado, tanto desde el plano político como desde el sindical.

En estas concepciones se intenta minimizar los móviles del conflicto, el cual “se va de las manos” cuando lo único que buscaban los trabajadores era un garantizado de \$800.

Le pregunto a Norma por su relación con los hermanos Luís y Mamerto Verón<sup>21</sup> y por su rol durante aquel último gran conflicto en el puerto de Mar del Plata. Me contesta: *Con los Verón no llegamos a ser amigos pero por lo menos podíamos dialogar... venían y nos decían: -Che, que difícil que es estar adentro.*

---

19 Vilama Baragiola pertenece a la Unión cívica Radical, fue candidata a intendente en el año 2007. Durante el conflicto obrero del puerto se acercó varias veces a los manifestantes.

20 Hikilo era el representante legal de la CTA en Mar del Plata durante el conflicto de 2007.

21 Los hermanos Luis y Mamerto Verón no pudieron integrar la lista en la elecciones sindicales de 2002 debido a los requerimientos de la Ley de Asociaciones Profesionales. Sin embargo, habiendo participado activamente del ciclo de protesta llevado a cabo entre 1997 y 2002 se constituyeron como líderes (especialmente Mamerto Verón) y participaron activamente de la campaña que llevó la Lista Celeste de la Unión Obrera del Pescado a ganar la conducción del gremio en el año 2002. Los hermanos Verón reservaron para sí, en caso de triunfar La Celeste, los puestos de asesores gremiales, puestos desde los cuales condujeron por interpuesta persona el sindicato, detrás de su Secretario General Samuel Salas, hasta el año 2010. Amplíese en Colombo y Nieto, 2007 y Yurkievich, 2009.

*En el 2007 quedaron como unos vendidos. Yo le dije a Mamerto: -Viste Verón que no era tan fácil conducir el sindicato, es más fácil tirar piedras desde afuera”<sup>22</sup>.*

**f) La recurrencia del conflicto obrero**

Pregunto por qué, a su criterio, se reiteran crisis sociales en el puerto. Entre ambos me arrojan una serie de ideas y conceptos compartidos:

***-Nunca hubo una política de pesca seria.***

***-Hay una política pesquera que es menos diez.***

***-Los que saben de pesca acá nunca son funcionarios.***

*-Debería haber un ministerio de pesca. No hay políticas ictícolas serias. **Hay que mandar las cosas con valor agregado.** No podemos mandar la anchoa en barriles. Hay que capacitar a la gente para que trabaje en la anchoa para que los empresarios vendan los frasquitos o las planchitas. Los langostinos también se pueden pelar.*

***-La gente no quiere trabajar.*** *Esta es una generación que siempre trabajo en cooperativas. Los derechos los ganaste, pero también tenés obligaciones. La gente hace lo quiere en la cooperativa y cuando vos les querés poner los puntos te hacen juicio. Antes se enojaban más con el gobierno y ahora no. No sabemos en qué momento cambió que ahora se enojan más con el patrón*

***-En los 90’ algunos se fortalecieron y enriquecieron y otros se vinieron para abajo. El puerto necesita una re-estructuración.*** *Es muy desgastante. No es una buena época.*

***-Hay 4 o 5 que tienen la manija del puerto, hasta que no muevan ellos... vamos a ver como se contiene la gente, si no va a haber quilombo.***

---

22 El día martes 11 de septiembre de 2007, trabajadores, fileteros, peones y envasadores marcharon por la calles del puerto, golpeando las puertas de la fábricas, incitando a los obreros y obreras de otras plantas a sumarse al reclamo por la registración laboral. La jornada concluyó con heridos y detenidos y con la toma de la sede del SOIP. Sus dirigentes eran acusados de firmar un “convenio basura” con los empresarios (convenio pyme) de espaldas a los reclamos obreros los cuales exigían la registración laboral en el marco del Convenio Colectivo de Trabajo 161/75.

## **Conclusiones**

Norma y su hijo Sebastián piensan que hay 4 o 5 que “tienen la manija” en el Puerto de Mar del Plata y que de no mediar un cambio en la actitud de estos empresarios y en ciertas condiciones estructurales, impuestas durante la década del 90’, el conflicto obrero seguirá siendo recurrente. Piensan, sin embargo, que es imposible retornar a formas pretéritas de regulación de la relación entre el capital y la mano de obra. Esta imposibilidad se debería, a decir de los entrevistados, a causas intrínsecas a la rama pesquera y a la “cultura obrera” presente en la actividad. Los trabajadores, dentro de esta estructura argumentativa, “tienden al ausentismo, son vagos, no quieren trabajar, exigen derechos pero no respetan obligaciones” y es solo trabajando a destajo y cobrando por productividad que los costos laborales le permiten a los empresarios mantener sus tasas de rentabilidad en el marco de esta nueva “cultura del trabajo”. Sus argumentaciones se tornan contradictorias ya que mientras observan que nunca hubo en nuestro país una política pesquera “seria” no se muestran consientes de ser, ellos mismos, parte constitutiva del problema. Es su convenio con uno de los mayores grupos empresarios de la pesca nacional el elemento que los transforma en testigos, cómplices y a las veces protagonistas, de formas poco sensatas de explotación de los recursos pesqueros nacionales y de estrategias cada vez más agresivas de extracción del plus-valor obrero en el marco de un estado que regula a favor del capital pesquero concentrado desde la década del 90’, sin observarse modificaciones significativas dentro durante el periodo Kirchnerista actual.

Se preguntan cómo es posible que aquellos a los que han tratado “como a sus hijos” sean los ignicioncitas de los turbulentos hechos vividos durante el invierno de 2007. Si el reclamo era “pacífico”, porque estaban trabajando “un poco mal”, cómo es posible que se haya ido de cauces desparramándose por el puerto todo, abarcando al conjunto de los obreros precarizados quienes clamaron por condiciones justas de trabajo. Si “solo pedían un garantizado de \$800”, por qué ahora pedían estar en blanco y ser respetados sus derechos laborales. Parte de estas preguntas que en forma retórica se plantea la dupla son respondidas en función de su propia lógica política. La relación entre el capital y el trabajo debe ser armónica, solo así caminaran todos, de la mano, como una familia, hacia un porvenir próspero. Los trabajadores dentro de esta lógica habrían sido fogueados y empujados a participar del conflicto por líderes políticos y representantes sindicales quienes habrían perseguido su propio provecho y se habrían ausentado a la hora de apoyar a los trabajadores, ya caídos en desgracia al apagarse el conflicto. Allí, aparece nuevamente la verdadera “familia”, quien a pesar de enfrentar un juicio laboral en su contra

paga el velorio y “hasta las flores” de uno de sus ex-empleados, descarriado y muerto en un “ajuste de cuentas” a manos de terceros.

Hoy Giorno-Valastro ha roto su “matrimonio por conveniencia” con la Cooperativa San Julián, dejando de enviarle pescado y disolviendo la Pyme montada en forma solidaria luego del conflicto de 2007. Norma y Sebastián no saben cómo será su futuro sin la cofradía del gran empresario, su planta está parada y ellos están solos. Aseguran, que a pesar de que en 2007 se planteó un cambio de estrategia en la forma de regular la relación capital-trabajo a través de la conformación de las Pymes<sup>23</sup>, hoy vuelven a proliferar las apócrifas cooperativas de trabajo, única forma de asegurar la rentabilidad de los grandes empresarios. Giorno-Valastro, mientras tanto, no detiene su rueda acumulativa, procesando en otras cooperativas o cuevas, enviando pescado a plantas patagónicas y procesando a bordo de sus poderosos congeladores-factoría. Siguen los grandes empresarios reproduciendo su capital oligopólico mientras algunos inescrupulosos se ponen a su servicio montando cooperativas de trabajo, vendiendo sus almas y sus conciencias en sociedades transitorias y fugaces.

El resto sigue trabajando a destajo en el marco de una nueva “cultura del trabajo” diseñada, representada y reproducida por los intereses del capital pesquero concentrado y su socio mayoritario, el estado y sus modos de regulación en materia pesquera.

## **Bibliografía y fuentes**

\* Auyero, Javier *Cultura política, destitución social y clientelismo político en Buenos Aires. Un estudio etnográfico.* En Maristella Svampa (ed.) “Desde abajo. La transformación de las identidades sociales”, Buenos Aires: Biblos, 2007.

\* Cóccharo, J.M.; Le Bail, J.; Gómez, O.; y Boetto, A. “*La minería pesquera ¿argentina?*” En Actas del Segundo Encuentro Internacional Humboldt, Mar del Plata, octubre de 2000.

\* Colombo, G. “*Crisis de la merluza y protesta obrera. La dinámica de los enfrentamientos en el puerto marplatense. (1997-2002)*” Tesina de grado de Lic. en historia, 2008.

\* Colombo, G. y Nieto, A. “*Aproximación a las formas de la lucha*

---

23 El blanqueo de trabajadores a través de los convenios Pyme fue uno de los resultados emergentes del conflicto de 2007. Si bien estos convenios contemplan algunos de los derechos alcanzados por los obreros en el año 1975 no establece el tamaño mínimo de 30cm para procesar ejemplares de merluza. Esta situación genera que hoy, en tiempos de sobrepesca y de reducción del tamaño de los ejemplares descargados, los obreros deban procesar pescado muy pequeño debiendo duplicar su esfuerzo para llenar un cajón, medida a través de la cual se calcula la retribución del trabajo a destajo.

*obrero en la industria de la pesca, Mar del Plata. 1997-2002*” Labour Again Publications, 2007.

\* Espoz, M. “Introducción a la pesca argentina: su rol en la economía nacional y mundial”, Fundación Atlántida, Mar del Plata, 1985.

\* Gil, G. “*Fútbol e identidades locales. Dilemas y conflictos latentes en una ciudad “feliz”*”, Miño y Dávila, Buenos Aires 2002.

\* Gil, G. “Hinchas en tránsito. Violencia, memoria e identidad en una hinchada de un club del interior”, EUDEM, Mar del Plata, 2007.

\* Gil, G. “*Etnografía, archivos y expertos. Apuntes para un estudio antropológico del pasado reciente*”. En *Revista Colombiana de Antropología*, ICANH, 46 (2), 2010.

\* Ginzburg, Carlo El inquisidor como antropólogo en “El hilo y las huellas. Lo verdadero, lo falso, lo ficticio”, Buenos Aires: FCE, 2010.

\* Glassie, H. “Passing the time in Ballymenone: Culture and history of an ulster community”. University of Pennsylvania Press, 1982.

\* James, D. “Resistencia e integración. El peronismo y la clase trabajadora argentina. 1946-1976”, Buenos Aires, Sudamericana, 1990.

\* James, D. “Doña María. Historia de vida memoria e identidad política”, Cuadernos Argentinos Manantial, Buenos Aires, 2004.

\* Mizrahi, E. “Evolución del proceso de desarrollo de la pesca en la Argentina”, Consejo Federal de Inversiones, Buenos Aires, 2001.

\* Morin, E., “Introducción al pensamiento complejo”, Plaza Edición, México, 2004.

\* Nieto, A. y Colombo, G. “*Lucha de calles en la industria de la pesca Una interpretación del porqué de su regularidad (1997-2007)*” Conflicto Social, Año 2, N° 1, Instituto de Investigación Gino Germani, Buenos Aires, 2009.

\* Neffa, J. “Modos de regulación, regímenes de acumulación y sus crisis en la Argentina (1880-1996): una contribución desde la teoría de la regulación”, Eudeba, Buenos Aires, 1999.

\* Nieto, A. “*Amotinados. Lucha obrera en la industria pesquera argentina, 1997-2007*”, Revista Laboratorio Año 1 N°1, Instituto Gino Germani, UBA, 2010.

\* Pradas, Maro, “Un acercamiento a la problemática pesquera marplatense”, El mensajero, Mar del Plata, 2005.

\* Sigal, Silvia & Verón, Eliseo “La enunciación peronista”. En *Perón o muerte. Los fundamentos discursivos del fenómeno peronista*, Eudeba, Buenos Aires, 2003.

\* Soprano, G. “*Doña Silvia. Análisis de redes políticas en el peronismo de la provincia de Misiones durante una campaña electoral municipal*” Andes, Núm. 19, pp. 119-155, Universidad de Salta, Argentina, 2008.

\* Thompson, E. P. “Costumbres en común”, Crítica, Barcelona, España, 2000.

\* Torre, J. C., “*Interpretando (una vez más) los orígenes del peronismo*” en *Desarrollo Económico*, volumen XXVIII, N° 112, Buenos Aires, 1989.

\* Visacovsky, Sergio E. “*Entre lo evidentemente sucedido y lo posiblemente experimentado: para una reconciliación entre historia, memoria social y análisis narrativo*”. En *Entrepasados. Revista de Historia*, XIII, n° 26: 127-145, 2004.

\* Yurkievich, Gonzalo “*Crónica de un conflicto anunciado. Otro capítulo de la lucha por la registración laboral en el puerto de la ciudad de Mar del Plata*” en *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, Año 1, Número 1, Mar del Plata, 2008.

\* Yurkievich, G. “*Actualidad del sistema portuario nacional en el marco de los nuevos paradigmas portuarios de la globalización*” en José Mateo y Agustín Nieto (compiladores) *Hablemos de puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, GESMar-UNMDP, Mar del Plata, 2009.

Entrevista realizada a Norma M y Sebastián P el 12 de diciembre de 2010.

Entrevista realizada a Norma M y Sebastián P el 24 de febrero de 2011.

