



Pontificia Universidad Católica Argentina
Facultad de Derecho y Ciencias Sociales del Rosario
Instituto de Historia

RES GESTA



ISSN 0325-772X / e-ISSN 2525-0884

AÑO 2019

55

RES GESTA
55

2019

RES GESTA es un anuario de Historia editado por el Instituto de Historia de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales del Rosario que privilegia la divulgación de investigaciones originales y de documentación inédita, que aspira a convertirse en un foro de reflexión y debate sobre temas principalmente referidos a la Argentina y América en un ambiente de libertad intelectual.

Foto de tapa: Vista del muelle provisorio de cabotaje del puerto de Rosario, a la altura del inicio de calle San Martín y el río Paraná. C.1898. Colección Pusso. Escuela Superior de Museología de la Municipalidad de Rosario.

Diseño: Ana González

Registro de la propiedad intelectual N° 1.447.169

ISSN 0325-772X

Instituto de Historia – Facultad de Derecho y Ciencias Sociales del Rosario

Avenida Pellegrini 3314 – 2000 Rosario - Provincia de Santa Fe

Teléfono: 54- 341- 4368000 – int. 1346

insthistoria_rosario@uca.edu.ar

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA ARGENTINA
Facultad de Derecho y Ciencias Sociales del Rosario
Decano

Luis María Caterina

Secretario Académico

César E. Comolli

Consejo Asesor

Diego Guiliano

Eduardo Méndez Sierra

Luis Alberto Ramunno

Sandra Villa

INSTITUTO DE HISTORIA – REVISTA RES GESTA

Director

Luis María Caterina

Responsable Científico

Liliana M. Brezzo

Secretaria de Redacción

María Beatriz Girardi

María Gabriela Micheletti

Comité Científico

Ezequiel Abásolo (Universidad Nacional de Morón, Argentina)

Noemí Brenta (Universidad de Buenos Aires, Argentina)

Herib Caballero Campos (Universidad Nacional de Canindeyú, Paraguay)

Marío Alberto Cajas Sarría (Universidad de Los Andes, Colombia)

Luc Capdevila (Université Rennes 2, France)

Bárbara Díaz Kayel (Universidad de Los Andes, Chile)

Noemí Girbal Blacha (Academia Nacional de la Historia; Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Argentina)

María José Henríquez Uzal (Instituto de Estudios Internacionales, Universidad de Chile, Chile)

Silvina Jensen (Universidad Nacional del Sur; Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Argentina)

María Silvia Leoni (Universidad Nacional del Nordeste, Argentina)

Pedro Martínez Lillo (Universidad Autónoma de Madrid, España)

Gustavo Hernán Prado (Universidad Complutense, España)

Isidoro Ruiz Moreno (Academia Nacional de la Historia, Argentina)

Tomás Sansón Corbo (Universidad Nacional de la República, Uruguay)

María Laura Salinas (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Universidad Nacional del Nordeste, Argentina)

Ana Paula Squinelo (Universidad Federal de Mato Grosso do Sul, Brasil)

Victor Tau Anzoátegui (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas; Instituto de Investigaciones del Derecho, Argentina)

Ignacio Telesca (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas; Universidad Católica de Asunción, Paraguay)

Comité de Redacción

Pedro Boasso
Miguel Ángel De Marco (h)
Beatriz J. Figallo
Alicia Florián
Silvana Fogliatto
Juan Carlos Frontera
Horacio García Bossio
Juan Carlos Frontera
María Gabriela Micheletti
Marcelo Trucco
Sandra Villa
Graciela Zurita Barboza

RES GESTA 55
ENERO-DICIEMBRE 2019
INDICE

CARTA DEL DIRECTOR

DOSSIER “Patrimonio Portuario”

Gustavo Chalier

Algunas consideraciones acerca de Puerto Belgrano como área patrimonial: concientización y revalorización para el fortalecimiento del sentido de pertenencia.

Walter Musich, Natalia Vega, José Larker

Configuración y estado actual de un paisaje cultural portuario en la ciudad de Paraná.

Miguel Angel De Marco (h)

Las áreas de valor histórico patrimonial del puerto de Rosario. Aporte metodológico conceptual y descriptivo a partir del enfoque CPR.

Cecilia Inés Galimberti

Entre muelles y granos: El paisaje portuario como componente identitario del Área Metropolitana de Rosario.

Enrique Rafael De Rosa Giolito

La puesta en valor de un paisaje cultural por medio del mapa de historias en la bahía de Pasaia. Guipúzkoa.

Bruno Rohou

El silo, un elemento del paisaje cultural del puerto de Rosario (1905-1940).

Gersende Piernas

De Rosario a Suez: fuentes del patrimonio portuario en los Archivos Nacionales del Mundo del Trabajo (Roubaix, Francia).

David Galli, Christian Gerini

Los astilleros y el puerto de La Seyne sur Mer (Var, Francia) Para la memoria de dos herencias, una histórica y otra efímera.

RESEÑAS

Dario Casapiccola

María Gabriela Micheletti. *Laica o Libre: Las disputas por la creación de las universidades privadas (1955-1958)*. Rosario, Logos, 2018, 264 páginas.

Leandro Morgenfeld

Noemí Brenta. *Historia de la deuda externa argentina. De Martínez de Hoz a Macri*. Buenos Aires, Capital Intelectual, 2019, 240 páginas.

Bernardo Neri Farina

Liliana M. Brezzo y Ricardo Scavone Yegros. *Alfredo Seiferheld. Recuerdos de la Guerra del Chaco*. Asunción, Servilibro, 2019, 520 páginas.

Gustavo Gabriel Alves

Miguel Ángel de Marco (h). *Federación Gremial del Comercio e Industria de Rosario. 1919 | 2019. Cien años de historia*. Rosario, Federación Gremial del Comercio y la Industria, 2019, 221 páginas.

NOTA PARA COLABORADORES

CARTA DEL DIRECTOR

Quienes integramos Res Gesta provenimos de diferentes horizontes intelectuales y consideramos a esa pluralidad como una riqueza para la investigación histórica con pretensión de verdad. Este ha sido el denominador común desde el año 1996, en el que asumió la dirección de la revista el Dr. Luis María Caterina. Como lo escribiera en su primera carta como director, Res Gesta es una publicación abierta a todas las corrientes historiográficas y a todos los investigadores que hacen de la búsqueda de la verdad su actividad y su norma de vida. Y esto es así porque, agregamos, la historia no es un ariete para percutir con el pasado a los contrincantes del presente. Tampoco es un oficio de eruditos polvorientos encerrados en su torre de marfil. La historia es un hacer cultural; a la par pensamiento, narrativa y ciencia.

Luego de veintitrés años y tras haber sido elegido decano de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales en el año 2018, el doctor Caterina se aleja de la dirección de la revista. Su personalidad académica es de sobra conocida en el campo de la Historia del Derecho, así como su permanente actividad al frente del Instituto de Historia de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales del Rosario que sigue siendo un manantial de ideas, de impulsos, de vivencias, de renovación.

Como parte de sus actividades el instituto, junto al Nodo Rosario del Instituto de Estudios Históricos, Económicos, Sociales e Internacionales – IDEHESI, Unidad Ejecutora en Red del CONICET organizan, desde el año 2006, con periodicidad bianual, la **Jornada de Discusión de Avances de**

Investigación en Historia Argentina: Fuentes, Problemas y Métodos. En su séptima edición, correspondiente al año 2018, se sumó el **III Coloquio internacional franco argentino sobre patrimonio portuario**, coordinado por el Dr. Miguel Ángel De Marco (h). A lo largo de catorce años, el objetivo ha sido propiciar un espacio de encuentro entre investigadores/as para exponer y reflexionar, mediante el diálogo y el debate de cuestiones teóricas y empíricas, sobre la problemática del propio trabajo de investigación en progreso. Dentro de ese espíritu, desde una perspectiva internacional y con diferentes enfoques metodológicos, los numerosos trabajos que se expusieron en el Coloquio sirvieron para intercambiar experiencias sobre la preservación de paisajes portuarios. Algunos de dichas exposiciones se publican en este número de la revista Res Gesta.

Puede parecer inmodestia porque lo integro desde hace más de treinta años, pero el Instituto de Historia no es grande, tampoco es rico, pero es un instituto con ideas, con proyectos y con personas apasionadas por la tarea de producir conocimiento, de mejorar la sociedad ayudándonos unos a otros, haciendo que progrese a través del intercambio que sostenemos en la vida profesional. Y éste es un gran proyecto.

Liliana M. Brezzo

Directora

Algunas consideraciones acerca de Puerto Belgrano como área patrimonial: concientización y revalorización para el fortalecimiento del sentido de pertenencia

*Gustavo Chalier**

Fecha de Recepción: 29 de Abril de 2019

Fecha de Aceptación: 10 de Junio de 2019

Resumen

Este trabajo planea reintegrar una mirada holística sobre el área patrimonial de Puerto Belgrano (Argentina), integrando aspectos que aparecen dispersos y coadyuvar a devolver una idea conceptual de conjunto. Su objetivo es ayudar a su conservación y brindar elementos para fortalecer el sentido de pertenencia a la comunidad de referencia. Se partirá de una serie de conceptos teóricos como el de maritimidad, para ligarlo a los de patrimonio y área patrimonial, aplicado específicamente a Puerto Belgrano; posteriormente, se describirán los conjuntos patrimoniales que forman parte de él para finalizar con el análisis de las acciones concretas generadas por el Archivo Histórico Municipal de la ciudad de Punta Alta tendientes a difundir y preservar todo este acervo.

Palabras clave: patrimonio; identidad; puertos

Abstract

This work plans to reintegrate a holistic view on patrimonial area of Puerto Belgrano (Argentina), integrating aspects that appear scattered and help to return a conceptual idea of the whole. Its objective is to help its conservation and provide elements to strengthen the sense of identity to the community of reference. A series of theoretical concepts will be used, such as the concept of maritimity, to link it to those of patrimony and patrimonial area, specifically applied to Puerto Belgrano; later on, the patrimonial groups that form part of it will be described to finish with the analysis of the concrete actions generated by the Archivo Histórico Municipal (Municipal Historical Archive) of Punta Alta, tending to disseminate and preserve all this patrimony.

Keywords: Patrimony; identity; ports

* Archivo Histórico Municipal de Punta Alta; Departamento de Humanidades, Universidad Nacional del Sur, Argentina. Núcleo de Historia Ciudades Portuarias Regionales Idehesi-Nodo IH. Email: gustavo.chalier@uns.edu.ar

“Quia rem prorsus ignotam amare omnino nullus potest”

S. Agustín, *De Trinitate* libro X, cap. I

Introducción

Puerto Belgrano está ubicado sobre aguas del océano Atlántico, en la costa septentrional de la bahía Blanca,¹ a 700 km. al suroeste de la ciudad de Buenos Aires. En tanto sitio geográfico, es un apostadero natural, de una profundidad que varía de 20 a 30 pies de calado y que se despliega en un frente costero de unos 10 km. Lindante a la ciudad de Punta Alta,² sus límites aproximados se hallan entre la actual localidad de Villa del Mar³ y la terminal de Punta Cigüeña.⁴

Puerto Belgrano constituye asimismo un área patrimonial de gran importancia, compuesta de una serie de entornos naturales, instalaciones e infraestructura singulares que conjugan lo técnico, lo histórico, lo medioambiental y lo urbanístico. Éstos son, hacia la desembocadura de la bahía: la ya mencionada Villa del Mar; la Base Naval Puerto Belgrano y Puerto Rosales. Fuera de su área geográfica *strictu sensu*, pero vinculada al área patrimonial en razón de sus conexiones histórico-culturales, se encuentra la Base Naval de Infantería de Marina Baterías.

¹ La bahía Blanca, escotadura en forma de V con dirección noroeste a sudoeste, es un espacio comprendido entre los 38° 45" y 35° 10" S y los 61° 45" y 62° 30" O. Presenta una serie de problemas para su caracterización por parte de los académicos, que la han descrito como “ría”, “estuario” o “bahía”. Pero desde hace unos años, parece que existe un consenso para definirla como “estuario de marea”. Dentro del espacio estuarial, de unos 3000 km², se abren una serie de grandes canales de marea, que de sur a norte son: la Caleta Brightman, Bahía Verde, Bahía Falsa y el Canal Principal. Éstos se hallan interconectados por un juego de canales más y más pequeños que se presentan como una red arterial y enmarañada que cuadrícula el barro, conformado islas y bancos limosos. Muchas de estas formaciones afloran o varían de extensión y contorno al compás de las amplias mareas. *Vide* Gerardo Perillo, “¿Por qué Bahía Blanca es un estuario?”, en *Ecosistema del estuario de Bahía Blanca*, editado por María Cintia Piccolo, y Mónica Hoffmayer (Bahía Blanca, Instituto Argentino de Oceanografía, 2004), pp. 11-20.

² Punta Alta (58315 habitantes, INDEC 2010) es cabecera del partido de Coronel Rosales.

³ Villa del Mar (327 habitantes, INDEC 2010) es una pequeña localidad balnearia y de pescadores artesanales, ubicada a unos 8 kilómetros de Punta Alta, ciudad de quien depende administrativamente.

⁴ Sita en el área de Puerto Rosales, a la altura de Punta Cigüeña se hallan dos monoboyas de carga y descarga de combustible, conectadas a grandes depósitos petroleros.

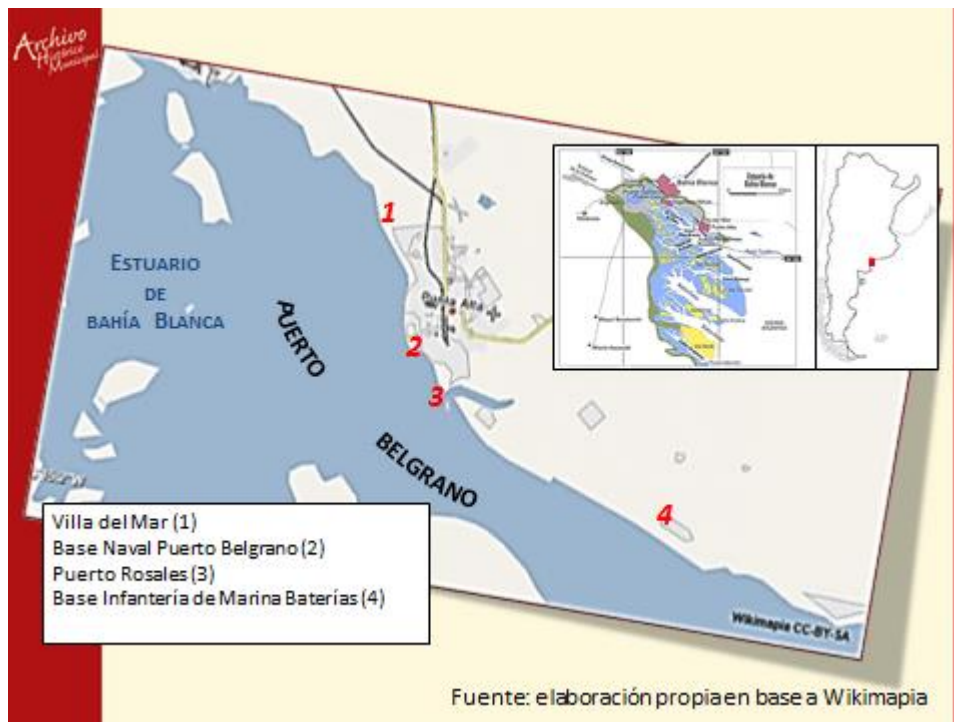


Imagen 1

Sin embargo y a pesar de estar el conjunto íntimamente unido en razón de su geografía y su pasado comunes nunca, que se sepa, se han considerado de manera holística todos los bienes patrimoniales que la componen. A fuerza de ensayar hipótesis que expliquen esta falta de visión integral, puede aventurarse que el lugar que ocupa la Base Naval de Puerto Belgrano tanto en el aspecto de su extensión geográfica como en el imaginario cultural de la región es tan grande y su misma estructura tan imponente, que los ojos tienden a posarse exclusivamente en ella, en desmedro de todo lo demás que lo rodea. Por otro lado, el mismo nombre de Puerto Belgrano suele aplicarse por los lugareños casi exclusivamente al apostadero naval militar, por lo que no se tiene conciencia de que la denominación abarca un área considerablemente más extensa y que abarca instalaciones y ecosistemas que van más allá de él.

Este trabajo, generado desde el Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, propone reintegrar una mirada total sobre el área, integrando aspectos que aparecen como dispersos y contribuir a devolverle una idea conceptual de conjunto, si es que ésta alguna vez esta idea existió. Precisamente el Archivo Histórico Municipal desarrolla, desde su fundación en 1999, una serie de acciones tendientes a dar a conocer y revalorizar Puerto Belgrano, para concientizar sobre la importancia que posee ese conjunto patrimonial. Su objetivo es ayudar a su conservación y brindar elementos para fortalecer el sentido de pertenencia a la comunidad de referencia.

Para el análisis se partirá de una serie de conceptos teóricos como el de maritimidad, para ligarlo a los de patrimonio y área patrimonial, aplicado específicamente a Puerto Belgrano; posteriormente, se describirán los conjuntos patrimoniales que forman parte de él

para finalizar con el análisis de las acciones concretas tendientes a difundir y preservar todo este acervo.

Maritimidad, patrimonio

El concepto de maritimidad, revela una serie de manifestaciones socioculturales que constituyen una amplia y compleja red y cuyo análisis permite conocer y comprender las interacciones entre lo patrimonial y lo identitario en una área costera.⁵ El vocablo aplicado a la realidad cultural, es un neologismo que ha demostrado ser particularmente útil a la hora de describir y reflexionar sobre la relación entre una sociedad y su mar. Fue acuñado en el coloquio multidisciplinario que llevaba por nombre “La maritimité de cette fin du XXème siècle, quelle signification?”. Ese encuentro académico, llevado a cabo en la Sorbona el 24 y 26 de noviembre, fue organizado por Françoise Péron (Universidad de Bretaña Occidental) y por Jean Rieucou (Universidad de Lyon). Desde ese entonces, el término se puso en circulación y rápidamente concitó atención tanto en Francia como en el extranjero. Pese a su elusividad y polisemia, propia de un significante vivo que sigue en construcción, puede precisarse una definición que pueda abarcarlo en su multiplicidad. Así, F. Péron, puntualizó:

“La maritimidad es un término conveniente para designar la variedad de formas de apropiarse del mar, insistiendo en las que están en el registro de preferencias, imágenes, representaciones colectivas (...) Hablar de maritimidad es invitar a reflexionar sobre las construcciones sociales y culturales que han sido erigidas por los grupos humanos para organizar sus relaciones con el mar, para protegerse de él, para socializarlo, para marcarlo, para amarlo. Estas construcciones están, por supuesto, ancladas en la profundidad histórica, pero al mismo tiempo son evolutivas. Cuestionar la maritimidad contemporánea es reflexionar sobre la relación entre el presente y el pasado, con el fin de comprender las reconversiones actuales del sector marítimo, en relación con las aspiraciones y necesidades profundas de nuestra sociedad”.⁶

Navegación, artes de pesca, turismo, sistemas de producción marítima, transporte, intercambios, imaginarios: el concepto es omnicompreensivo e invita a reflexionar sobre la

⁵ Adaptando lo dicho por Fernandes y Sousa, definimos “área costera” como la superficie emergida en contacto o próxima a un espejo de agua, que se extiende para el interior sin límites precisos y que abarca el territorio que establece algún tipo de relación de naturaleza física, biológica, cultural, económica o funcional con dicho espejo de agua. André Fernandes y João Sousa, “A definição de frente ribeirinha: subsídios para uma delimitação conceptual e espacial”. *Revista de Geografia e Ordenamento do Território*, Nº 10 (2016), pp. 121-122.

(<http://cegot.org/ojs/index.php/GOT/article/view/2016.10.005>). De este modo, los autores portugueses la distinguen entre “frente costero” (la zona inmediatamente linder a al espejo de agua) y “espacio costero” (mucho más amplio y con connotaciones más bien geográficas y ecológicas).

⁶ Françoise Péron, “Introduction. De la maritimité...”, en *La maritimité aujourd'hui*, editado por Françoise Péron y Jean Rieucou (Paris: l'Harmattan, 1996), p.14.

condición de una comunidad costera en relación con su mar, desde una perspectiva antropológica amplia, inclusiva y pluridimensional. Pero, como lo afirma F. Péron, “la martitimidad no puede ser más que cultural”,⁷ ya que cada sociedad forja su relación especial, única, con el mar.

Precisamente ese percibir el mar como herencia común a preservar de una comunidad dada, es lo que aproxima al término de maritimidad al de patrimonio.⁸ Por patrimonio entendemos aquí la definición más lineal y simple:

“El patrimonio, en su sentido más amplio, es considerado hoy día como un conjunto de bienes materiales e inmateriales, heredados de nuestros antepasados, que han de ser transmitidos a nuestros descendientes acrecentados. Consideramos patrimonio cultural el conjunto de objetos materiales e inmateriales, pasados y presentes, que definen a un pueblo: lenguaje, literatura, música, tradiciones, artesanía, bellas artes, danza, gastronomía, indumentaria, manifestaciones religiosas y, por supuesto, la historia y sus restos materiales, es decir, el patrimonio histórico. Entendemos por patrimonio natural todos los elementos de la naturaleza: montañas, ríos, flora, fauna, así como el resultado del trabajo del hombre en el ambiente natural, es decir, el paisaje humanizado: caminos, ciudades y pueblos, cultivos, caseríos agrícolas, etc”.⁹

En el caso que nos ocupa, Puerto Belgrano, el patrimonio se define como marítimo, por ser costero, asociado y pegado al mar. Y, como tal, presenta características propias, especificidades que lo diferencian del patrimonio *tout court*, sin aditamentos. Siguiendo a Schmit y Lemarchand,

“El patrimonio marítimo comprende el conjunto de elementos materiales o inmateriales ligados a las actividades humanas que fueron desarrolladas en el pasado, reciente o lejano, en relación a los recursos y el medio marítimos. Ellos son reconocidos por los grupos sociales, con diferentes escalas geográficas, como

⁷ Péron, “Introduction...”, p. 15.

⁸ “A finales del siglo XX, el alcance del patrimonio, en general, se acordó internacionalmente para incluir el patrimonio material e inmaterial, así como los entornos. Para mejorar informar a las comunidades internacionales, en 1999 la UNESCO aclaró el alcance de las medidas tangibles de los valores como bienes culturales, comprendidos los monumentos, grupos de edificios y sitios (Artículo 23:5) y el alcance de los ambientes como propiedades naturales (Artículo 43:10); y aprobó la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial (UNESCO, 2003)”. Yahaya Ahmad, “The scope and definitions of heritage: from tangible to intangible” *International Journal of Heritage Studies* volumen 12, N° 3 (2006), p. 298

⁹ Ma. Pilar García Cuetos, *El patrimonio cultural. Conceptos básicos* (Zaragoza: Pressas Universitarias de Zaragoza, 2011), pp. 17-18.

su herencia propia, en su totalidad o en partes constitutivas de su identidad, y como consecuencia, de ser dignos de transmitirse a las generaciones sucesivas”.¹⁰

El mar, de este modo, de adjetivo se vuelve sujeto activo a la hora de clasificar un patrimonio como marítimo. Y será esa presencia de la inmensidad líquida en el espacio, la cultura y los artefactos la que lo explica y fundamenta. Este patrimonio, al igual que otros de similares, debe ser objeto de cuidados, pues está a merced de la acción natural o humana. Pero sin caer en la fosilización, en una “espacio (natural o cultural) museo”, fetiche que quede sacralizado, intocable y que no pueda ser vivido o usado por los habitantes.

Puerto Belgrano, área patrimonial

Se parte del supuesto que la zona de Puerto Belgrano constituye un área patrimonial marítima. Para definirla como tal, y delimitarla conceptualmente, nos atenemos a la noción de área (o sitio) patrimonial tal como aparece definida en la Declaración de Xian de 2005 del ICOMOS (International Council on Monuments and Sites): “El entorno de una estructura, un sitio o un área patrimonial se define como el medio característico, ya sea de naturaleza reducida o extensa, que forma parte de- o contribuye a - su significado y carácter distintivo”. A renglón seguido, el documento precisa algunas consideraciones importantes en torno a la definición dada y que aclaran sus implicancias:

“Más allá de los aspectos físicos y visuales, el entorno supone una interacción con el ambiente natural; prácticas sociales o espirituales pasadas o presentes, costumbres, conocimientos tradicionales, usos o actividades, y otros aspectos del patrimonio cultural intangible, que crearon y formaron el espacio, así como el contexto actual y dinámico de índole cultural, social y económica. Las estructuras, los sitios o las áreas patrimoniales de diferentes escalas, inclusive los edificios o espacios aislados, ciudades históricas o paisajes urbanos, rurales o marítimos, los itinerarios culturales o los sitios arqueológicos, reciben su significado y su carácter distintivo de la percepción de sus valores sociales, espirituales, históricos, artísticos, estéticos, naturales, científicos o de otra naturaleza cultural. E, igualmente, de sus relaciones significativas con el medio cultural, físico, visual y espiritual. Estas relaciones pueden ser el resultado de un acto creativo, consciente y planificado, de una creencia espiritual, de sucesos

¹⁰ Pierre Schmit y Nathalie Lemarchand, “Le patrimoine maritime en Basse-Normandie: Réflexions sur deux décennies d'actions publiques et privées”. (<http://www.culture.gouv.fr/content/download/42269/337783/version/1/file/bilan+patrimoine+maritime.pdf>)

históricos, del uso, o de un proceso acumulativo y orgánico, surgido a través de las tradiciones culturales a lo largo del tiempo”.¹¹

Vale decir, que el de “área patrimonial” no es solamente una noción geográfica sino que puede decirse que es una unidad de significado patrimonial que contiene elementos interrelacionados por su historia, origen o proximidad y que se visualizan como de valor histórico, estético, cultural o natural. Es bajo este paraguas conceptual que definimos a Puerto Belgrano como área cultural, puesto que presenta todas las características arriba apuntadas, al aunar al paisaje y entorno natural, una serie de transformaciones antrópicas de indudable valor propio por su importancia histórico cultural, a la par de percibirse como un conjunto de relaciones que ayudan a conformar asimismo un patrimonio intangible a través de determinadas visiones de sí.¹² Todo esto será expuesto en las páginas que siguen, a fin de aportar al conocimiento de una región poco frecuentada por la bibliografía especializada en temas patrimoniales.

Consideraciones históricas en torno a Puerto Belgrano



Imagen 2: Área de Puerto Belgrano. Archivo Histórico Municipal de Punta Alta

¹¹ ICOMOS, “Declaración de X’ian sobre la conservación del entorno de las estructuras, sitios y áreas patrimoniales”, adoptada en Xi’an, China por la 15ª Asamblea General del ICOMOS, 21 de Octubre 2005 (<https://www.icomos.org/xian2005/xian-declaration-sp.pdf>).

¹² Este trabajo no hará mayor referencia al patrimonio intangible de Puerto Belgrano y se centrará solamente en el análisis del patrimonio material.

Puerto Belgrano fue por primera vez explorado y descrito en enero de 1825 por la misión a aguas australes del bergantín de guerra *General Belgrano*, de quien toma su nombre.¹³ Hasta la última década del siglo XIX la zona estuvo muy poco habitada, con una población rural dispersa dedicada a tareas pecuarias.

Esta situación dio un brusco giro en 1896, cuando el Estado argentino decidió construir allí un Puerto Militar, el mayor de la república, que incluía además de una dársena para asiento de la flota de guerra, obras de defensa y un completo conjunto de talleres para la reparación de buques, el Arsenal Naval. Todo este conjunto fue desde 1922 bautizado como Base Naval Puerto Belgrano.

Más alejado, a unos 14 kilómetros del Puerto Militar, se encuentra su sistema defensivo costero, que consistió en la construcción de cinco fortificaciones llamadas Baterías;¹⁴ inauguradas en 1901, en 1949 fueron desactivadas del servicio.¹⁵

El 15 de septiembre de 1908, la ley N° 5574 otorgó una concesión portuaria al ingeniero Abel Julien Pagnard, quien constituyó en París el 23 de enero de 1912 la Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca (Puerto Belgrano). Conocido en un principio como Puerto de Arroyo Pareja a causa del pequeño curso de agua en el que se apoya, el proyecto inicial contemplaba un conjunto de obras que harían la mayor terminal portuaria cerealera de América del Sur. Sin embargo, la coyuntura (Primera Guerra Mundial, desinteligencias en el seno de la empresa, el lobby de los otros puertos comerciales de la bahía), impidieron la concreción del plan, por lo que solamente pudieron habilitarse 300 metros de muelle en 1918. Hoy en día, dependiente de la Dirección de Puertos de la Provincia de Buenos Aires, se llama Puerto Rosales.

Concomitantemente a estas obras que transformaron radicalmente la zona costera de Puerto Belgrano con artefactos¹⁶ propios de una zona de uso portuario, surgía alejado físicamente del mar pero muy vinculada social y económicamente con él, el pueblo llamado Punta Alta. En un principio fue campamento de obreros que llegados a construir el Puerto

¹³ Cfr. Gustavo Chalier, “De navegantes y aventureros, en *La herencia de Darwin a la paleontología regional*, coordinado por Teresa Manera (Bahía Blanca: Ediuns, 2014), s/p, y Nicolás Ciarniello, *Carta natal de la bahía Blanca* (Bahía Blanca: Del autor, 2013), p.35.

¹⁴ Patricia Noriega, Paola Rosake y Juan Carlos Pascale, “Turismo cultural en la Base de Infantería de Marina Baterías” en *VII Simposio Internacional y XII Jornadas Nacionales de Investigación - Acción en Turismo CONDET Congreso Internacional de Turismo* (Neuquén: Facultad de Turismo- Universidad Nacional del Comahue, 2015) (<http://170.210.83.98:8080/jspui/bitstream/123456789/791/1/17%20-%20TURISMO%20CULTURAL%20EN%20LA%20BASE%20DE%20INFANTER%20C3%8DA%20DE%20M%20ARINA%20BATER%20C3%8DAS.pdf>)

¹⁵ Fernanda Martel, “Las Baterías, histórica artillería de costa”, *El Archivo*, N° 20 (2008), pp.2-10.

¹⁶ “Artefacto” se usa aquí en el sentido que le da Pomian, de “producciones humanas”, diferentes a las “producciones de la naturaleza”. Cfr. Krzysztof Pomian, “De l'exception humaine”, *Le débat*, N° 180 (2014), pp. 31-44. Un puerto es en sí mismo un artefacto y que a su vez está compuesto también por múltiples artefactos a diferentes niveles: muelles, escolleras, grúas, galpones, diques de carena, bitas, arsenales y talleres, etc. (Cfr. Bruno Rohou, Sylvain Laubé, Serge Garlatti. “The Port History Ontology”, en *New Trends in Databases and Information Systems. Communications in Computer and Information Science*, editado por Marite Kirkova et al (Nicosia, 2017), pp. 363-372.

Militar, se establecieron a su vera, atraídos por la proximidad de los obrajes y el recién llegado ferrocarril. En pocos años, se radicaron familias y trabajadores provenientes del resto de Argentina y de todas partes del mundo, predominantemente de Italia y de España. En los años iniciales, Punta Alta experimentó una explosión demográfica que hizo pasar sus habitantes de 790 en 1901 a 7500 en 1906 y 10.000 cuatro años después. Evidentemente, este aluvión llegó atraído por las posibilidades de trabajo en una tierra del *Far South* que se intuía de promisión: la Armada era el principal efector de empleo, como personal militar u en calidad de operario del Arsenal Naval, pero también ofrecían trabajo el ferrocarril, el puerto comercial y los numerosos comercios proveedores de servicios a la marina y a la creciente población.¹⁷

Este espacio, de un desarrollo tan variado, presenta una serie de lugares naturales y artificiales concatenados que determinan un área patrimonial particularmente rica. A continuación se analizarán algunos de estos espacios patrimoniales culturales.

Los humedales (Villa del Mar, Arroyo Pareja e Isla Cantarelli)



Imagen 3. Humedal de Villa del Mar. Foto: La Nueva Provincia

La zona costera no sometida a los cambios que supusieron la construcción de los puertos, se conserva en forma más o menos natural en Puerto Belgrano, aunque cubriendo el

¹⁷ Gustavo Chalier, *La punta de la historia. Punta Alta y su historia* (Bahía Blanca: Ediuns, 2010).

área reducida no sometida a los cambios antrópicos que significan los puertos y sus instalaciones. Aunque está sometida a una gran presión derivada de la urbanización del área, las actividades portuarias y la creciente contaminación del estuario por la acción de las industrias radicadas en la cercana ciudad de Bahía Blanca.

Esta zona de cangrejales y planicies de marea poseen una importancia paisajística y natural que ha sido revalorizado en las últimas décadas. Los humedales de Puerto Belgrano son reservorios de fauna y flora y cumplen un papel importante en la estabilización del clima y en el filtrado del mar en un espacio de estuario con poca circulación de agua. Ubicados principalmente en la localidad de Villa del Mar y en Arroyo Pareja, desde principios del siglo XXI diversas ONGs (HAPIC, Humedal Arroyo Pareja-Isla Cantarelli y FRAAM, Fundación para la Recepción y Asistencia de Animales Marinos, en Villa del Mar) trabajan en su valoración y conservación.¹⁸ Asimismo diversos grupos de investigadores de varios departamentos de la Universidad Nacional del Sur han tomado como objeto de estudio al humedal, ya sea como en tanto zona de interés biológico, geográfico o relacionado con el patrimonio intangible a través de las áreas y artes de captura tradicionales de los pescadores artesanales de la región y las relaciones de poder que determinan los usos (y abusos) del ambiente costero.¹⁹

Base Naval Puerto Belgrano.

La Base Naval Puerto Belgrano quizá sea el conjunto patrimonial más valioso del área a estudiar, por su magnitud, diversidad, significación e historia. Ocupa una superficie de 1200 ha. y la mayor parte del frente costero de Puerto Belgrano.

Fue proyectada y su construcción dirigida por el ingeniero genovés Luigi Luiggi (1856-1931), un especialista en edificaciones portuarias y fortificaciones costeras, con el nombre de Puerto Militar. A lo largo de más de cien años el plano original se fue completando y hoy, se presenta como un conjunto de instalaciones destinadas a en líneas generales la defensa, pero que van más allá de su función utilitaria. Enumerados caóticamente, se encuentran muelles, talleres del Arsenal Naval, un ferrocarril estratégico de 60 kilómetros, hoy en desuso; usinas; estaciones radiotelegráficas; casinos de oficiales y suboficiales; estadio deportivo, cancha de golf y polo; centenares de elegantes residencias distribuidas en medio de una profusa vegetación implantada casi en su totalidad; hotel, teatro, iglesia, escuela primaria y secundaria, hospital, viveros; un Museo Naval, Escuelas de Oficiales (ESSA) y Suboficiales (ESOA, ex Escuela de Mecánica de la Armada); en fin, toda un área planificada urbana cuyo diseño es, en sí mismo, objeto de estudio y constituye de por sí un valioso bien patrimonial.

¹⁸ Patricia Cervellini y Sabrina Angeletti: “Importancia biológica de Villa del Mar”, en *El humedal de Villa del Mar, un desafío turístico*, compilado por Viviana Leonardi, Silvina Elías, María del Rosario Fernández (Bahía Blanca: Induvio Editora, 2016), pp. 41-58.

¹⁹ Noceti, María Belén, “¿Reserva, puerto o ría? Conflicto socioambiental en el estuario de Bahía Blanca, Argentina”. *Etnografías Contemporáneas*, N° 4 (2017), pp. 64-91.

Dentro de este conjunto, pueden destacarse varias edificaciones y sitios de interés:

a) La dársena y el conjunto de instalaciones militares: obras maestras de la ingeniería portuaria del siglo XIX aplicada al ámbito militar. Está cerrado por dos malecones de una longitud de 500 y 700 m. y una escollera de 400 m. La dársena posee una superficie de 234.000 m². Consta de varios sitios de atraque: muelle A con una longitud de 192 m; murallón Oeste, con 533 m; murallón Norte, con 368 m.; murallón Este con 250 m; murallón Sudoeste, con 293 m; muelle B, con 280 m y muelle C, con 4 sitios de atraque y una longitud de 557 metros. Todos estos sitios presentan galpones, vías férreas y grúas, que si bien fueron cambiando y modernizándose con el correr de los años, aún pueden verse muchas instalaciones originales.

b) El Arsenal y los diques de carena: cubre una superficie de 123.000 m², y presenta una serie de talleres e instalaciones aptos para la construcción y reparación de buques. Los dos diques de carena datan respectivamente de 1902 y 1917. El dique N° 1 tiene un largo útil de 211,17 m y con la puerta flotante se extiende a 219,45 m.; su ancho útil es de 26,63. Conjuntamente con él, fue inaugurada la Casa de Bombas, que albergaba tres grandes calderas que generaban vapor para poner en funcionamiento las bombas para achicar el dique, las bombas de infiltración y las de incendio. Son un ejemplo notable del patrimonio histórico-industrial.

c) El conjunto de edificios de servicio (hospital, iglesia parroquial, hotel de oficiales) y viviendas, con diferentes tipologías arquitectónicas en las construcciones. Entre ellos se destacan algunos:

1. La Torre de Señales: data de 1902 e inicialmente fue concebida como depósito de agua y torre de vigilancia de la zona portuaria, su tipología aluden a las fortalezas medievales italianas, con remates almenados, arcos apuntados, ladrillo visto y basamentos símil piedra. Estas características se repiten en otros edificios de la época como el Correo y la Casa de Bombas.²⁰

²⁰ Graciela Viñuales, *Patrimonio urbano Base Naval Puerto Belgrano* (Buenos Aires: Armada Argentina, 2006), pp. 47 y ss



Imagen 4. Torre de Señales. Foto: Archivo Histórico Municipal de Punta Alta

2. Parroquia Stella Maris: construida en 1937 conforme a los diseños del Arq. Ernesto Pfretschner, es un ejemplo del neogótico inglés. Los materiales empleados son de óptima calidad, destacándose sus doce vitrales confeccionados en Innsbruck y el órgano de tubos de la fábrica Rieger Gebrüder, también de Austria.²¹

3. Hotel de Oficiales: inaugurado en 1937, es un ejemplo de la utilización de la tipología Tudor y por su emplazamiento en un espacio abierto y verde, goza de una buena perspectiva para ser apreciado en toda su magnitud. Consta de 123 habitaciones y 87 departamentos.²²



Imagen 5. Hotel de Oficiales. Foto: Archivo Histórico Municipal de Punta Alta

4. Los diferentes barrios residenciales, cuya tipología varía desde el estilo pintoresquista inglés propios de los *cottages* británicos hasta el chalet californiano.²³

²¹ Cfr. Graciela Britos, “Parroquia Stella Maris”. *El Archivo*, N° 26 (2010), pp.10-13.

²² Cfr. Graciela Britos, “Hotel de Puerto Belgrano”. *El Archivo*, N° 26 (2010), pp. 12 y 13.

²³ Cfr. Graciela Viñuales, *Patrimonio urbano*, pp. 64 y ss.



Imagen 6. Casa Jirafa. Foto: Gustavo Chalier

d) El cementerio de Colina Doble, único del país ubicado en terrenos militares. Prevista en la planificación para el Puerto Militar, la necrópolis fue pensada para inhumar al personal de la marina, fuere este civil o militar así como a sus familias. No obstante fueron sepultadas también pobladores de la naciente ciudad de Punta Alta. Las primeras inhumaciones datan de 1900. Actualmente el cementerio está organizado en cinco secciones y cuenta con 1270 tumbas.²⁴

e) El trazado urbanístico y la forestación: en la misma urbanización, se adoptó un diseño en base a avenidas perpendiculares, priorizando los espacios de uso y los grandes espacios verdes; este diseño fue modificándose a lo largo del siglo XX hasta adoptar en algunas zonas la tipología “Garden Cities”.²⁵

f) “La Punta Alta”, el sitio geográfico que da su nombre a la localidad se halla dentro de la Base Naval. Hoy muy modificada por la construcción de los muelles, originariamente era una punta con una barranca de piedra de unos dos metros de altura, coronada por un médano de unos 22 metros de altura. En una llanura por entonces sin árboles, su perfil se destacaba en la costa y era usada como referencia por los marinos que navegaban el estuario a principios del siglo XIX. En septiembre de 1832 y octubre de 1833, la barranca fue profusamente excavada por Charles Darwin, quien encontró allí los primeros fósiles que dieron prueba de la mutación de las especies y le dieron pie para concebir su idea sobre la evolución de los organismos vivos.²⁶ A tal punto que, para el bisnieto y biógrafo del naturalista británico, Richard Darwin Keynes, el día de su arribo a Punta Alta “fue verdaderamente un día trascendental para la biología, ya que hizo el descubrimiento de la primera de las líneas de evidencia que eventualmente lo llevó (a Darwin) a cuestionar y finalmente a rechazar la doctrina de la fijeza de las especies”.²⁷ Por eso, se considera al lugar una suerte de Meca de la ciencia en general y de la biología en particular.

²⁴ La última inhumación se realizó el 17 de junio de 2000 y correspondió al vicealmirante Leandro Maloberti. Cfr. Gustavo Chalier y Luciano Izarra, “Aproximación a la toponimia costera de Coronel Rosales”, en *Punta Alta y Coronel Rosales. Geografías para construir el territorio desde una perspectiva local*. compilado por Diana Durán (Punta Alta: Centro de Estudios Geográficos “Florentino Ameghino”, 2016), p. 38

²⁵ Cfr. Tulsi Patel, “Urban landscapes-Garden city movement”. *International Journal of Architecture*, volumen 3 (2017), pp. 12-17.

²⁶ Cfr. Luciano Izarra, “Charles Darwin en Punta Alta”. *El Archivo*, N° 21 (2009), pp. 2-10.

²⁷ Citado por Thalia Grant y Gregory B. Estes, *Darwin in Galápagos: Foot steps to a New World* (Princeton: Princeton and Oxford University Prees, 2009), p. 57.

Base de Infantería de Marina Baterías

Con una superficie de 18.600 ha., la actual Base de Infantería de Marina fue concebida por Luiggi como una unidad con el Puerto Militar. Esta relación es física, ya que hay una vía férrea entre ambas bases y conceptualmente también, ya que integraban en el pasado un sistema militar, en el que las Baterías conformaban la primera y más importante línea de defensa de la Flota de Mar. Sus cinco fortificaciones, numeradas III, IV, V, VI y VII, abarcaban una longitud aproximada de 11 kilómetros de costa y contaban con un conjunto de veinte cañones Krupp de 24 cm. de calibre. Desafectadas en 1949, la IV fue declarada Monumento Histórico Nacional por decreto del Poder Ejecutivo N° 10525 de 1961 y es el único lugar que ostenta ese carácter en todo el partido de Coronel Rosales.²⁸

Dentro de este enorme predio se está construyendo actualmente el Centro Espacial Manuel Belgrano, dependiente de la CONAE (Comisión Nacional de Actividades Espaciales) que se proyecta como uno de las más importantes de América del Sur y que posibilitará, cuando se concrete, la inserción de la Argentina en el selecto grupo de países capaces de efectuar lanzamientos de naves espaciales con tecnología propia.²⁹

Puerto Rosales

Es el puerto comercial de Punta Alta, y por años estuvo desafectado de sus funciones específicas, por lo que su equipamiento se vio muy menoscabado. Todos los artefactos originales (grúas, galpones, vías férreas, etc.) fueron desmontados o demolidos cuando el puerto pasó a jurisdicción militar a fines de 1947. De la construcción original solamente queda el basamento del muelle, fundado por un sistema de cajones de hormigón armado. El concesionario original del puerto y autor del proyecto, el ingeniero Pagnard, fue un antiguo empleado de Hersent et Fils, una importantísima constructora afamada por su sistema de fundaciones con el empleo de cajones de cemento, y gran exponente de este método constructivo el que, junto con el aire comprimido fue utilizado en numerosas obras. Este puerto es el único de la Argentina donde se usó este método constructivo a gran escala.³⁰ Dos de estos cajones, varados por un accidente en el momento de la construcción, pueden verse semihundidos en el cangrejal del Arroyo Pareja.³¹ Hoy en día funciona como un puerto cuyo muelle sirve como atracadero para embarcaciones que realizan carga y descarga de

²⁸ Martel, “Baterías”, p.6.

²⁹ CONAE, “Centro Espacial Manuel Belgrano” (<http://www.conae.gov.ar/index.php/espanol/centro-espacial-manuel-belgrano-cemb>).

³⁰ Entre 1908 y 1911, la empresa Hersent construyó en el antepuerto del Puerto Militar, el Muelle C con este mismo sistema. Concebido inicialmente como salida al mar del ferrocarril de capital francés Rosario-Puerto Belgrano, el Estado hizo opción a la expropiación que indicaba el contrato y lo utilizó con fines militares.

³¹ Cfr. los trabajos del autor sobre este puerto, en particular: Gustavo Chalier, “El Puerto Comercial de Punta Alta. El capitalismo francés y la pugna por el espacio económico de la bahía Blanca (1900-1930)”. *Cuadernos del Sur*, N° 34 (2005), pp.299-317 y Gustavo Chalier, “El Puerto Comercial de Arroyo Pareja. Un emprendimiento francés en la Argentina de comienzos del siglo XX”. *Quaderns d'història de l'enginyeria*, vol. XIII, (2012) pp. 155-177.

mercaderías y también para realizar reparaciones de cascos. Pero su actividad principal es el embarque petrolero, a través de la utilización de las dos monoboyas en la terminal de Punta Cigüeña.



Imagen 7. Buques en el muelle de Puerto Rosales. Foto: Mauricio Clermont

Archivo Histórico y patrimonio e identidad

El epígrafe de esta ponencia, que cita una frase muy conocida de Aurelio Agustín, obispo de Hipona, resume el propósito que la anima y que es también el del Archivo Histórico de la ciudad de Punta Alta, donde se generó: dar a conocer para poder amar. Pero amar no de un modo sentimental, sino en el sentido más spinoziano del término, es decir, entendido como construcción social que permite la relación positiva con el otro, valorarlo, respetarlo y cuidarlo con respeto a su condición de otro, objeto de amor. Y ese otro, en el caso que atañe a la presente ponencia, es el conjunto patrimonial de Puerto Belgrano.

Este conjunto, pese a su variedad e importancia es poco conocido por los habitantes, que conforman una paradójica comunidad costera casi sin vínculo con el mar. Según lo establecido por Gerardo Perillo y Cintia Piccolo (del Instituto Argentino de Oceanografía de Bahía Blanca, CONICET), más de la mitad de los habitantes de la ciudad de Bahía Blanca y de otras ciudades cercanas al accidente costero, jamás lo visitaron. Y esto es así incluso en una comunidad ligada fuertemente a la Armada como Punta Alta; a tal punto que, si no contamos a los marinos de la Base Naval, la mayor parte de los habitantes del área (incluso los familiares de los mismos marinos), poseen un contacto con el mar que, en el mejor de los casos, se limita a la recreación de playa en el verano o la pesca deportiva. A la hora de explicar este fenómeno, los investigadores ensayan la hipótesis que ninguna de las localidades urbanas cercanas al estuario están realmente ubicadas en sus orillas; salvo Ingeniero White, y aún en este caso, el frente marítimo está vedado a sus habitantes por el mayor polo petroquímico del país y uno de sus mayores puertos de ultramar.³²

³² Gerardo Perillo y Cintia Piccolo, “¿Qué es el estuario de Bahía Blanca?”. *Ciencia Hoy* volumen 14, N° 81 (2004), p. 56

El diagnóstico, por conocido, no deja de ser preocupante, y es compartido por organismos e instituciones del Estado como el Archivo Histórico Municipal de Punta Alta. Esta dependencia comunal surge para cubrir la necesidad de desarrollo de los mecanismos sociales e institucionales necesarios para explotar la información que conforma el patrimonio cultural comunitario. Para eso lleva a cabo una serie de acciones tendientes a dar a conocer el conjunto patrimonial de Puerto Belgrano, convencido de coadyuvar a un mayor grado de valoración de esa herencia común. Uno de los conceptos fundamentales en que basa su accionar es el de “democratización de la información”, como política pública.³³ Esto implica no solamente poner todo el acervo a disposición de los vecinos (con los cuidados lógicos para la preservación de la archivalía), sino promover su difusión y llevarlo a la comunidad a través de múltiples formatos y productos culturales generados por el mismo Archivo: publicaciones, folletería, micros radiales y televisivos, conferencias, cursos de capacitación docente, visitas a y de las instituciones escolares, concursos comunitarios, etc. Además, se procura aceitar una relación con los medios de comunicación locales y una presencia constante en las redes sociales a través de su página web institucional (www.archivodepunta.com), su sitio de Facebook (www.facebook.com/ArchivoHistoricoPuntaAlta/), su cuenta de Twitter (@ArchivoAlta) y el próximo acceso a Instagram.³⁴

Asimismo el Archivo trabaja desde hace años con los seis museos existentes en Punta Alta, sean estos nacionales,³⁵ municipales³⁶ o de gestión privada,³⁷ ayudando a realizar parte de los respectivos guiones y muestras museológicas.

Todo este trabajo de acercar el patrimonio de Puerto Belgrano a la comunidad, está relacionado con contribuir a fortalecer la identidad de la localidad, teniendo presente que el patrimonio no está solamente fundado por objetos o bienes del pasado reconocidos oficialmente, sino por todo aquello que remite a la identidad de un colectivo humano.³⁸ Cabe recordar que, siguiendo a Valera y Pol, dos de las dimensiones categoriales relevantes para la configuración de la identidad social urbana son la geográfica y la temporal, reafirmando la necesidad de contextualización histórico-espacial de todo fenómeno social. “En la medida en que un grupo se sienta históricamente ligado a un determinado entorno será capaz de definirse

³³ Lo que implica no sólo garantizar el derecho de acceso a la información por parte del usuario sino también su circulación equitativa en toda la sociedad.

³⁴ Un buen ejemplo de esta labor lo constituye la revista semestral de distribución gratuita *El Archivo*, que se publica desde el 2001 y lleva 40 números ininterrumpidos en la calle, con una tirada de 1500 ejemplares.

³⁵ Museo Naval Puerto Belgrano y Museo Histórico Infantería de Marina, dependientes ambos de la Armada argentina.

³⁶ Museo Histórico Municipal y Museo Municipal de Ciencias Naturales.

³⁷ Museo Histórico del Centro de Veteranos de Guerra y Familiares de Caídos en Malvinas y Museo Histórico ARA Crucero General Belgrano

³⁸ Ma. Pilar García Cuetos, *El patrimonio cultural. Conceptos básicos*. (Zaragoza: Prensas Universitarias de Zaragoza, 2011), p. 17

en base a esta historia común y diferenciarse de otros grupos que no comparten el mismo "pasado ambiental" o "memoria colectiva".³⁹

Es decir, la sociedad construye, percibe y vive esa herencia material o inmaterial y a la que la define en tanto sujeto colectivo con historia, cuya vida se formaliza a través de la representación.⁴⁰ Tal como lo señala Llorenç Prat,

“El patrimonio es un sistema de representación (...) cultural. Las metonimias, las reliquias objetos, lugares o manifestaciones, procedentes de la naturaleza virgen, o indómita (por oposición al espacio domesticado por la cultura), del pasado (como, por oposición, no al tiempo presente, sino al tiempo fuera del tiempo como presente), o de la genialidad (normalmente creativa, percibido pero también destructiva, como expresión de la excepcionalidad, de la superación, en algún sentido, de los límites de la condición humana culturalmente establecidos)”.⁴¹

En ese punto, podemos afirmar que una sociedad se manifiesta a través de ese conjunto simbólico que lo individualiza como poseedor de ciertas características que lo especifican y lo posicionan como diferente al resto. Esta operación identitaria, que conlleva el sentido de pertenencia, se realiza frente a ese patrimonio vivido y sentido como algo propio y definitorio de la construcción de un *self* definitorio.

Tampoco el patrimonio debe ser nostalgia, ni ser percibido como restos de una Edad de Oro pasada, que debe preservarse aún a costa del presente, musealizando el espacio cotidiano. El patrimonio para ser estimado en su justa medida, debe propender al desarrollo efectivo de la comunidad o, al menos, de una parte de ella. Evidentemente, no todo bien es susceptible a devenir patrimonio y no es deseable que así sea. En artefactos en uso, como ser la Base Naval Puerto Belgrano o Puerto Rosales, debe compatibilizarse la función y la utilidad de un sitio con su valor cultural o histórico, lo que no siempre es fácil de lograr. Máxime si se tiene en cuenta lo antedicho: que el patrimonio no posee un valor en sí mismo, sino que es una construcción social que muta con el tiempo.

En la medida en que se (re) conozca el conjunto patrimonial de una región como Puerto Belgrano, puede ser una herramienta de desarrollo. El turismo científico tras las

³⁹ Sergi Valera y Enric Pol: “El concepto de identidad social urbana: Una aproximación entre la psicología social y la psicología ambiental”. *Anuario de psicología*, N° 62 (1994) pp. 5-24

⁴⁰ “El concepto de representación social designa una forma de conocimiento específico, el saber de sentido común, cuyos contenidos manifiestan la operación de procesos generativos y funcionales socialmente caracterizados. En sentido más amplio, designa una forma de pensamiento social (...) Las representaciones sociales constituyen modalidades de pensamiento práctico orientados hacia la comunicación, la comprensión y el dominio del entorno social, material e ideal”. Denise Jodelet, “La representación social. Fenómenos, concepto y teoría”, en Serge Moscovici y coautores. *Psicología social II. Psicología social y problemas sociales*. (Barcelona: Paidós, 1988), pp. 474-475.

⁴¹ Llorenç Prat, “Concepto y gestión del patrimonio local”. *Cuadernos de Antropología Social*, N° 21 (2005), p.18.

huellas de Darwin en Punta Alta , el interés que representan los conjuntos edilicios de la Base Naval o el ecoturismo en los humedales, son alguno de las actividades a desarrollar en la zona y que merecen considerarse, a través de un plan integral de manejo responsable y sostenible del patrimonio. Sin embargo, los beneficios económicos que redundan en un patrimonio no deben ser sino aspectos subsidiarios en la valoración del patrimonio, que en términos sociales y económicos debe considerarse como un complemento de su valor como componente del entorno histórico.⁴²

⁴² Antony Firth *Social and Economic Benefits of Marine and Maritime Cultural Heritage, Towards greater accessibility*, (Honor Frost Foundation, 2015), p. 53.

Configuración y estado actual de un paisaje cultural portuario en la ciudad de Paraná*

*Walter Musich***

*Natalia Vega****

*José Larker*****

Fecha de Recepción: 30 de Abril de 2019

Fecha de Aceptación: 6 de Junio de 2019

Resumen

Con este trabajo proponemos una lectura del borde ribereño de la ciudad de Paraná (Argentina) dentro de sus límites ejidales y particularmente del sector que comprende el Puerto Nuevo, considerando la categoría de paisaje cultural, entendido como resultante histórica de la interacción en el tiempo y el espacio de una sociedad y su medio ambiente (UNESCO, 1992). Efectuamos primeramente una reconstrucción sintética de los procesos de ocupación de la costa, su articulación con la trama urbana y la importancia de las sucesivas localizaciones portuarias de la ciudad (hoy en gran parte relictos culturales) como estructurantes del actual paisaje ribereño. A partir de allí, profundizamos en el área del Puerto Nuevo y su entorno, con especial referencia y ponderación a su patrimonio actual, tangible e intangible. Consideramos que con este trabajo se hace un aporte a la preservación de dicho patrimonio, entendiendo a la producción de conocimiento científico, su circulación y difusión como insumos para la concienciación de su valor y su resignificación social como bien público, histórico, cultural e identitario.

Palabras clave: Borde ribereño de Paraná; Puerto Nuevo; Paisaje cultural; Patrimonio

Abstract

With this work we propose a reading of the riverside edge of the city of Paraná (Argentina) within its ejidal limits and particularly of the sector that includes the Puerto Nuevo, considering the category of cultural landscape, understood as a historical result of the interaction in time and space of a society and its environment (UNESCO, 1992). Firstly, we carried out a synthetic reconstruction of the processes of occupation of the coast, its articulation with the urban weft and the importance of the successive port locations of the city (today largely cultural relicts) as structuring elements of the current river landscape. From there, we delve into the area of the Puerto Nuevo and its surroundings, with special reference and weighting to its current, tangible and intangible heritage. We consider that with this work a contribution is made to the preservation of said heritage, understanding the production of scientific knowledge, its circulation and dissemination as inputs for the awareness of its value and its social resignification as a public, historical, cultural and identity asset.

Keywords: Riverside edge of Paraná; Puerto Nuevo; Cultural landscape; Heritage

La construcción histórica del paisaje cultural ribereño en la ciudad de Paraná

Durante el desarrollo del tramo anterior de esta investigación, entre los años 2014 y 2016¹, parte de este equipo de investigación participó de una iniciativa Redes VIII de

* Proyecto PID 5115 “Mundo del trabajo y sociabilidad en torno al Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná durante el siglo XX”

** Facultad de Trabajo Social, Universidad Nacional de Entre Ríos. Email: waltermusich12@gmail.com.

*** Facultad de Trabajo Social, Universidad Nacional de Entre Ríos. Email: ntlvegarodriguez@gmail.com.

**** Facultad de Trabajo Social, Universidad Nacional de Entre Ríos. Email: joselarker@yahoo.com.ar.

¹ Walter Musich, Natalia Vega, José Larker, *El Puerto Nuevo de Paraná en el marco de los procesos de modernización e integración al mercado capitalista mundial. (1904-1930)* – Res. C.S: 345/14. Facultad de Trabajo Social, Universidad Nacional de Entre Ríos.

integración de proyectos de investigación, denominada “Trayectorias ribereñas - territorios posibles”, con una subsección en la Facultad de Trabajo Social de la Universidad Nacional de Entre Ríos. En dicho marco, propusimos a los diferentes equipos incorporar como una categoría fundamental para la comprensión de las relaciones tanto históricas como presentes entre territorio y comunidades ribereñas, la de *paisaje cultural*, pues entendimos que resultaba una categoría inclusiva, interdisciplinaria y de enorme vigencia para abordar las dimensiones ambientales, sociales, culturales, económicas, políticas e históricas, comprendidas en la estructuración de un espacio vinculado a las localizaciones portuarias y sus relictos en la ciudad de Paraná. Según UNESCO (1992) y en general las cartas y convenciones sobre patrimonio cultural vigentes, paisaje cultural es aquel escenario territorial producto de la interacción en el tiempo de una sociedad y su medio ambiente natural y cuya resultante actual es objeto de valoración como parte del patrimonio cultural de esa sociedad, huella de su pasado y aspecto de su presente; una resultante dinámica y compleja porque asocia componentes activos y relictos tanto materiales como inmateriales de la actividad humana.

Desde la especificidad de nuestro proyecto sobre el desarrollo histórico del Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná y su entorno urbano y social, consideramos la importancia de éste y otros sitios de actividad portuaria de la ciudad, como estructurantes de aquellos múltiples procesos y dinámicas por lo menos hasta mediados del siglo XX y, particularmente, la formación de núcleos barriales con características e identidades comunitarias propias. Como sitios de actividad portuaria, identificamos Puerto Viejo, los muelles de Bajada Grande y el propio Puerto Nuevo, sin desconocer que a lo largo de su ribera la ciudad contó desde tiempos tardocoloniales con sendos embarcaderos, propiedad de los comercializadores de cal y de otros “frutos del país”; un prolongado período, cuando las barrancas sobre el río Paraná y el arroyo Antoñico - la cuenca hídrica más importante de la ciudad y cuyo cauce definió por mucho tiempo el límite oeste de la planta urbana - se poblaron de pequeños emprendimientos mineros. Efectivamente, la margen fluvial del ejido municipal adquirió a lo largo de aquel largo período un perfil eminentemente productivo y portuario, acentuado en las primeras décadas del siglo XX, con infraestructuras de servicios, como la toma de aguas para la planta potabilizadora, inaugurada conjuntamente con las obras del Puerto Nuevo (1904) y la Zona de Inflamables (1934); o firmas industriales, algunas continuidad de antiguas empresas artesanales, como la Compañía General de Cerámica SRL (1933) y la Fábrica de Cemento Portland San Martín, de la Compañía Argentina de Cemento Portland (1938), entre otras. No podemos excluir de este proceso la gran obra de infraestructura conectiva vial del Túnel

Subfluvial, con su obrador y embarcadero propio, aguas arriba del Puerto Nuevo, a partir de 1960.

Ese perfil, que de haberse sostenido y consolidado habría modificado muy probablemente la relación de la ciudad con su costa y su tramo fluvial tuvo, sin embargo, una importante subversión con la decisión inicial del Estado municipal de dotar a la misma de un espacio de solaz y esparcimiento - en los términos de la época - aprovechando y recomponiendo los atributos naturales de las alturas frente al río, primero con el Paseo Urquiza (1895) luego Parque Urquiza y su extensión (1932-34) junto a la traza de la Avenida Costanera y a partir de allí la habilitación de playas y clubes deportivos y ciertas áreas residenciales privadas; todo ello en una extensión que se correspondía con la margen norte de la planta urbana y comprendida entre el Puerto Viejo y el Puerto Nuevo. En este sentido, la operatoria, que implicó transferencias de tierras privadas, obras de estabilización de barrancas, dragado de la costa, drenajes y ajardinamientos, fue de algún modo facilitada por la desactivación del Puerto Viejo y de muchos hornos calíferos ubicados sobre las barrancas y en el tramo final del Antoñico, así como también por la no construcción del tramo ferroviario que se vincularía al Puerto Nuevo, según su proyecto original.

Es decir, que la relativa homogeneidad que venía adquiriendo la franja ribereña de la ciudad desde sus primeras intervenciones tardocoloniales, estrechamente vinculada a las actividades productivas y del transporte fluvial y que, en el mismo sentido, definía las características de los barrios adyacentes, fue progresiva pero sustancialmente modificada con la intervención estatal y pública privada a favor de áreas verdes de esparcimiento y actividades recreativas. Dicha tendencia se profundizó después de la segunda mitad del siglo XX, de la mano de cambios importantes en las realidades económicas y sociales de la ciudad y la región que precipitaron el declive de gran parte de aquellas actividades productivas y de servicios, con lo cual quedaron instalaciones ociosas y obsoletas y consecuentemente importantes áreas de “vacancia urbana” en términos inmobiliarios. Las instalaciones y predios que se transformaron parcialmente o que no desaparecieron totalmente, se convirtieron en *relictos culturales*,² según la definición acuñada por las convenciones del paisaje cultural, que hoy se hallan en franco peligro de desaparición y paulatino desguace.

² Un paisaje cultural relicto (o fósil) o las componentes de este tipo, refieren a aquellos conjuntos o partes de estos, en los que la evolución de determinados procesos finalizó en algún momento del pasado, tanto abruptamente como a lo largo de un cierto tiempo. Sin embargo, sus características significativas son todavía visibles en forma material. Comité Científico Internacional de Paisajes Culturales (ICOMOS- IFLA) *Directrices Prácticas en la 16a sesión del Comité del Patrimonio Mundial*, Santa Fe, 1992.

Diferente fue el derrotero de los barrios adyacentes, surgidos sin previa planificación, siguiendo la dinámica de las actividades industriales y portuarias. Lejos de desaparecer, estos crecieron y se densificaron, aunque en las últimas décadas del siglo XX y ya sin aquello que le había dado origen, fuentes de trabajo y ciertos rasgos identitarios, modificaron sustancialmente sus características físicas, poblacionales, económicas y socioculturales, incorporando incluso sendas villas de emergencia y algunos conjuntos de vivienda social. En este sentido, salvo en la operatoria del Parque Urquiza, prácticamente no hubo procesos de estatización de tierras privadas y sí, por el contrario, mucha ocupación de tierras fiscales, incluso sobre la margen fluvial.

Con los elementos identificados y brevemente caracterizados, podemos afirmar que la franja ribereña que definen los límites ejidales norte y noroeste de la ciudad – entre las viejas instalaciones de las Aguas Corrientes (Toma Vieja) y los muelles de Bajada Grande – comprende un paisaje cultural aproximadamente seis kilómetros de costa, que ha tenido profundas transformaciones a lo largo de unos treientos años y sobre todo en el siglo pasado, gravitando de formas y escalas diferentes sobre el desarrollo urbano de la ciudad y sobre sus perfiles productivos, sociales y culturales. Y a pesar de su heterogeneidad, el paisaje cultural resultante está marcadamente definido por las tres áreas portuarias más importantes y sus entornos barriales. En las líneas que siguen haremos una aproximación mayor a su proceso de conformación, deteniéndonos especialmente en las características del área del Puerto Nuevo, sus instalaciones y su incidencia en la configuración de un tramo de ciudad y de ribera, modificando y resignificando el medio y el espacio.

El carácter estructurante de las áreas portuarias en Paraná

Por la situación prácticamente insular del territorio provincial del cual es capital y su origen como fortín defensivo de las posesiones santafesinas de la *otra vanda* (sic) y de la propia ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz a partir de las últimas décadas del siglo XVII, el poblado que hoy constituye la ciudad de Paraná, estuvo siempre estrechamente vinculado a su costa y el cruce del Paraná. En efecto, cuando apenas contaba unos pocos cientos de individuos era llamada la *baxada de Santa Fe* o la *baxada del Paraná* (sic) siempre en relación al embarcadero natural - bajada - que se generaba en el encuentro de las altas barrancas con la desembocadura del Arroyo de Lanchez o Antoñico, guareciendo a las embarcaciones de tormentas y aguas agitadas; un sitio ponderado en varias crónicas e informes de la época por ser, a diferencia del puerto preciso de Santa Fe, un buen refugio para los barcos frente a condiciones climáticas adversas. En efecto, lo que más tarde se convirtió

oficialmente en puerto de la Capitanía y más recientemente conocido como Puerto Viejo, fue la necesaria conexión del incipiente poblado con el río y a través de él con la ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz. El ingreso de los primeros habitantes y su avituallamiento regular, así como también la salida de los preciados recursos de esta costa, minerales, vacunos y maderas, se hicieron desde allí durante los siglos XVIII y XIX. Paralelamente a la formación y consolidación de la planta urbana, dos leguas al interior del territorio, se formó en su entorno un barrio típico de gente vinculada a la actividad naviera y a la explotación de cales abundantes en la zona; su población fue mayoritariamente de familias de origen vasco y genovés, principalmente de las corrientes inmigratorias de la primera mitad del siglo XIX. Se conoció más tarde como el barrio de Puerto Viejo, narrado por cronistas, poetas y pintores. El Puerto Viejo fue escenario de contiendas militares decisivas durante la independencia y la organización nacional; de allí la existencia de una batería fortificada en lo alto de la barranca (luego solar del primitivo Paseo Urquiza). Organizada la nación en la Confederación Argentina, fue la puerta de ingreso y egreso de un intenso e inusual movimiento no sólo comercial sino también político. Entre las décadas de 1870 y 1890, tuvo un desarrollo importante como quinto cuartel de la ciudad, vinculándose a través de la Alameda de la Federación y del tranvía a sangre en una línea regular.

La actividad naviera del Puerto Viejo fue en todo momento destinada a la importación y exportación de productos y al transporte de personas, dentro de un alcance regional, llegando a mayor escala en el caso de la cal embolsada, puesto que gracias a este producto Paraná se convirtió desde mediados del siglo XVIII y hasta las primeras décadas del XX, en la principal proveedora de cal del Litoral y Buenos Aires; fenómeno que contribuyó decididamente a su desprendimiento de la órbita económica y administrativa de Santa Fe y su desarrollo como centro urbano y puerto de importancia regional desde la época de la Independencia. Testimonio simbólico de esa significación es la representación de la actividad en el escudo municipal de la ciudad, obra del arquitecto, pintor e intendente de la ciudad, Santos Domínguez y Benguria (1877).

El embancamiento del canal navegable fue convirtiéndose en un problema mayor entre finales del siglo XIX y comienzos del XX, a medida que la navegación comercial ahora orientada a la economía agroexportadora, requería embarcaciones de mayor calado y por ende el dragado constante de los ríos sedimentarios de llanura, como el Paraná. Este factor fue el detonante para que el Puerto Viejo quedara obsoleto. Los últimos intentos por mejorar su infraestructura fueron arrastrados por la histórica inundación de 1905. Para entonces, existían ya los muelles de Bajada Grande, construidos hacia 1884 en el límite oeste del ejido

municipal por la empresa del Ferrocarril Central Entrerriano, que fijó allí el punto cero de sus vías, con un ramal que vinculaba la costa con la estación central. En torno a éstos se estaba formando en las últimas décadas del siglo XIX un caserío de pescadores y peones de estiba. Cuando en 1892, producto de la primera gran crisis financiera del país, el gobierno de la Provincia vendió los ferrocarriles entrerrianos a la empresa *The Entre Ríos Railway Company Limited*, aquel embarcadero ingresó en la competencia exportadora con otros grandes puertos de la región, construyéndose para tal fin un nuevo muelle y las dependencias necesarias para operaciones de mayor escala. Las nuevas obras fueron inauguradas en 1896 y hasta culminar la primera década del siglo XX fue el único puerto en condiciones de la ciudad, quedando a su cargo tanto el comercio como las comunicaciones fluviales en general. Cabe recordar que la situación insular de Entre Ríos, hasta que se concretó el enlace vial Túnel Subfluvial, obligó en el pasado a establecer como único medio de transporte y comunicación, el naval. Con los ferrocarriles ingleses y luego con la empresa nacional General Urquiza, Bajada Grande se mantuvo operativo hasta las últimas décadas del siglo XX, aunque su mayor actividad puede situarse en el período de vigencia del modelo agroexportador, debido a la preeminencia de la economía agraria y la escasa industrialización de la Provincia.

Para 1903, la Dirección de Navegación y Puertos, dependiente de la Dirección General de Hidráulica del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, estaba efectuando estudios hídricos y geográficos para la ubicación y construcción del nuevo puerto de la ciudad, en función del plan nacional de puertos impulsado por el Ministro Emilio Civit. El Puerto Nuevo, cuyas obras comenzaron en 1904 y culminaron alrededor de 1910-1911, fue producto de la planificación centralizada y la confluencia de saberes científicos y técnicos propios del Estado nacional; aunque también lo fue, todo indica, de las alianzas políticas al interior de la oligarquía gobernante y del desmedido optimismo en un progreso ilimitado y sin fronteras que prometió el régimen en sus mejores años y que reforzó gran parte de la opinión pública. Decimos esto, en razón de que la actividad esperada del nuevo enclave no habría tenido el éxito esperado y su actividad comercial relegada en función del desarrollo de otros puertos de ultramar de la región, como Santa Fe, Diamante y Rosario. Más allá de estas cuestiones más bien hipotéticas, que están siendo estudiadas por el equipo, el Puerto Nuevo se convirtió en el transcurso de la década de 1910 en el puerto de la ciudad, localizado contiguamente al ángulo noreste de la planta urbana. Luego de su inauguración, la calle de vinculación con la cuadrícula urbana, es decir calle Salta, se convirtió en un reconocido boulevard de paseos. El barrio que se constituyó aquí tuvo también sus particularidades: casas y comercios de familias inmigrantes de reciente llegada, muchas de ellas relacionadas al mundo de los trabajadores

portuarios; talleres y oficinas del personal contratado por el MOP; escritorios de las agencias marítimas y las empresas areneras, los importantes edificios y dependencias de la Aduana y la Prefectura (1910) y más tarde el Club Ministerio (1922) y la Escuela de Aprendices (1943).

En tanto el tramo de costa comprendida entre los muelles y barrio de Bajada Grande y los del Puerto Viejo, continuó albergando actividades productivas, el que se extiende entre los del Puerto Viejo y el área del Puerto Nuevo, como ya mencionamos, se convirtió en el Parque Urquiza. La construcción de costosas residencias próximas a las barrancas y la inauguración del Hotel Internacional Mayorazgo en el año 1972 dan cuenta de la revalorización y resignificación de dicho espacio, desde la década de 1940 en adelante.

La ejecución del Paseo Urquiza sobre tierras donadas en el tramo final de la Alameda de la Federación y la antigua Batería de defensa, fue en 1895 el inicio de una serie de intervenciones paisajísticas para el “solaz y esparcimiento” de la población, sobre las barrancas de la ciudad, tras fracasados intentos en 1877 y 1883. El proyecto fue encomendado al Ingeniero paisajista de origen francés, Charles J. Thays, entonces Director General de Parques y Paseos Públicos de Buenos Aires. Intervenciones en años posteriores reforzaron el carácter del lugar y lo llevaron a la escala de parque: “se le fueron añadiendo parcelas con nombres propios, de acuerdo a algún elemento diferenciador, cubriendo zonas altas y medias de las barrancas, incluso resignificando ciertos elementos históricos, como el torreón sobre el que se había asentado la Batería y la traza del tranvía a caballo de la línea al puerto”.³ El gran ensanche del Parque Urquiza se dio entre 1932 y 1934, cuando mediante una operatoria de expropiaciones públicas y uso de tierras fiscales, se fue modificando el borde de barranca que mediaba entre el Puerto Viejo y el Puerto Nuevo, agreste y aún con marcas de la extracción del calcáreo y viejos hornos de quema, adquiriendo su perfil ajardinado, en gran parte resultado de la intervención profesional de la Casa Luis Constantini de la Capital Federal y las numerosas obras de ingeniería que afrontó el municipio (remoción y consolidación de suelos, nivelación y trazado de calles internas y perimetrales y construcción de desagües, canalizaciones y alcantarillados).

Lo anterior nos obliga a considerar la operatoria pública estatal del Parque Urquiza como un componente de primer orden en la estructuración del borde urbano norte y su ribera. Y en ese sentido, queda claro que representó un límite al crecimiento habitacional de los barrios portuarios, pero también de las zonas residenciales de la planta urbana. Algunas antiguas viviendas, como las que conformaban la acera este de la histórica “bajada de los

³ Walter Musich, “Modernización y transformaciones del paisaje costero en la ciudad de Paraná (Argentina) 1877-1934”, en *55º Congreso Internacional de Americanistas*, San Salvador, 12-17 de julio de 2015.

vascos” o calle Apolinario Osinalde del barrio del Puerto Viejo fueron expropiadas y demolidas, con aquella finalidad; asimismo el trazado de las calles que conformaron la costanera alta fijaron el límite norte de la cuadrícula urbana frente a las barrancas. Por último, cabe destacar la gran obra de la Avenida Costanera (también conocida como “costanera baja”) emprendida en 1934 desde los talleres del Puerto Nuevo por la Dirección General de Obras Hidráulicas del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, como moderna vinculación física entre las dos zonas portuarias. “Dicha arteria servirá en adelante para el transporte y la comunicación del sector norte de la ciudad y como el elemento estructurante fundamental del área costanera en tanto espacio reutilizado para múltiples actividades deportivas y recreativas en las décadas posteriores, diferenciándose del parque contemplativo sobre las barrancas”.⁴

En el marco de lo anterior, las obras del Puerto Nuevo y consecuentemente el desarrollo de un entorno urbano, representan un nuevo episodio de la historia portuaria de la ciudad y de la configuración de su ribera, con características que pueden asemejarlo con otras áreas portuarias del litoral fluvial del Paraná y que a su vez lo diferencian significativamente de los demás emplazamientos portuarios de la misma ciudad. En primer lugar, este puerto, nacido con el siglo XX, es producto de una planificación e intervención concreta del estado nacional, componente de un sistema portuario y de una regionalización planificada y ejecutada (parcialmente al menos) de navegación y comercio en el Río Paraná, que surge de la agenda gubernamental del segundo mandato de Roca. Esto hace que debamos pensar la inscripción de esta nueva componente del paisaje cultural paranaense en un contexto más amplio de transformaciones e inscripciones a escala regional, de una región pensada para luego ser construida desde la centralidad estatal nacional y su poder de penetración material sobre su jurisdicción territorial. Como ya lo hemos analizado en otras oportunidades, el registro fotográfico del MOP, llevado a cabo de modo sistemático y prescriptivo por su cuerpo de fotógrafos, constituye la “prueba visual” de dicho proceso.⁵

Precisamente, la referencia al registro de la obra pública a través del dispositivo fotográfico, nos lleva a una segunda cuestión de importancia: aquella planificación y aquella operatoria de las obras portuarias, implicaron en términos de una vocación modernizadora, la incorporación de novedosos saberes y tecnologías, por lo que su producto ingenieril y

⁴ Musich, “Modernización y transformaciones...”

⁵ Walter Musich (Dir.) *El fondo fotográfico del Puerto Nuevo de Paraná en su doble dimensión: como documento social y constructo estético*, Proyecto de Investigación y Desarrollo (PIDA) aprobado por Resolución “C.S.” N° 048-15, Facultad de Humanidades, Artes y Ciencias Sociales, Universidad Autónoma de Entre Ríos. Walter MUSICH y Karen Spahn, “El registro de la obra portuaria en Paraná bajo el paradigma especular de la fotografía. Una aproximación a su doble dimensión documental y estética”, en *XXII Jornadas de Investigación en artes*, CePIA (Centro de investigación y Producción en Artes) Córdoba, 5, 6 y 7 de septiembre de 2018.

arquitectónico no pudo menos que resultar impactante a los ojos de sus contemporáneos en una ciudad que hasta ese momento prácticamente no había tenido contacto con los artefactos materiales derivados de la segunda revolución industrial; así lo testimonia la prensa local, según nuestro relevamiento y análisis de la misma.

Las obras del Puerto Nuevo fueron ejecutadas de forma mixta entre el Estado y una empresa privada por licitación; las obras “por Administración” fueron la que intervinieron principalmente sobre el sustrato territorial al que previamente se lo nacionalizó. En conjunto, la construcción del Puerto Nuevo más obras complementarias a cargo del estado municipal o de empresas locales, como la llegada del tranvía y la traza o mejora de las calles circundantes, fueron de manera progresiva vinculando físicamente el área con el resto de la planta urbana, mientras que la conformación posterior del barrio adyacente la incorporó al tejido urbano.

Precisamente el barrio como entorno de las actividades propiamente portuarias y a la vez componente espacial del área portuaria, su comunidad, el mundo de los trabajadores y de su sociabilidad, representa el tercer punto a destacar. Y su proceso de configuración y el reconocimiento de su situación actual, han comenzado a ser abordadas recientemente por una de las líneas de trabajo del equipo de investigación, a través de relevamientos urbanísticos y arquitectónicos, reunión de información documental, reconstrucción de acciones colectivas, formas y dinámicas de lo social barrial mediante el registro y análisis de testimonios orales.

El Puerto Nuevo fue levantado sobre el tramo final de la cuenca del arroyo La Santiagueña. La zona está comprendida en el ejido municipal establecido en 1873, dentro de la zona de quintas al norte. Por entonces los Bv. Salta y Bv. Moreno definían el vértice NE de la planta urbana. Se trataba entonces de una zona agreste, costera, con moradores que se dedicaban a actividades tradicionales como la pesca artesanal. Moisés G. Velasco escribió en 1929 que en tiempos de su niñez “las familias y el pueblo todo”, tomaban sus baños estivales en el paraje conocido como “Puerto de la Santiagueña. Allí no había anchas calles, sino reducidas y estrechas sendas; todo era montuoso y cruzado por enormes zanjones que impedían el tránsito; no había más que un solo camino hacia la parte este de la población”.⁶ Por la referencia que hace Velasco es probable que allí donde luego se construiría el Puerto Nuevo, se haya localizado un embarcadero natural o de pequeñas dimensiones.

A instancias de los estudios previos para definir la mejor localización para el nuevo puerto de la ciudad, trabajos que se efectuaron con personal de la Dirección General de Obras Hidráulicas entre los meses de febrero y setiembre de 1903, ésta era una de las tres

⁶ Moisés Velasco, *Recuerdos de la niñez en la ciudad de Paraná 1877-1899* (Rosario: El autor, 1929).

alternativas de localización, además de la ya citada Bajada Grande (aguas abajo) y los terrenos adyacentes a la toma de las aguas corrientes (aguas arriba). Finalmente, y a propósito de dichas prospecciones, el Presidente Roca define así la ubicación en el decreto del 10 de setiembre de 1904 que aprueba el proyecto:

“Que la ubicación aconsejada para el puerto en la bajada de la calle Salta es más conveniente que en cualquiera de los otros dos parajes estudiados: Bajada Grande y Toma de las Aguas Corrientes, por cuanto queda a 10 minutos del centro de la ciudad, es fácil construir un puerto que sirva para toda clase de operaciones; la topografía del suelo se presta a hacer sin dificultad las instalaciones adecuadas, incluyendo el cómodo acceso del ferrocarril hasta los muelles destinados a los buques de ultramar, y, finalmente se puede mantener a poco costo, las profundidades necesarias, ventajas que no ofrecen ninguno de los otros puntos mencionados”.⁷

Haciéndose eco de las decisiones oficiales, el periódico local *El Entre Ríos*, publica una descripción detallada del sitio, en su número del 15 de octubre de 1903:

“El paraje elegido para construir el futuro puerto es el lugar conocido por “La Santiagueña”, que se extiende desde el pie de la barranca hasta la orilla del río en suaves ondulaciones que van descendiendo gradualmente hasta formar la espléndida planicie que hoy se ve reverdecer merced al trabajo fecundador de los laboriosos vecinos de ese lugar. El alto máximo de la barranca por el lado de la calle Salta y en el hermoso cerro conocido por el “morro de Etienot” llega a 25 metros para no tener, a orillas del río, más de uno y medio a dos metros. El río es allí muy profundo y la entrada que forma resguardará al puerto de los fuertes vientos del Sur, estando amparado de los frecuentes del Norte por la isla de Puente”.⁸

⁷ S/A. “Puerto de Paraná. Aprobación del proyecto. Ejecución de las obras”, *El Entre Ríos*, Paraná, 19 de setiembre de 1903.

⁸ S/A. “Puerto del Paraná”. *El Entre Ríos*, 15 de octubre de 1903, s/p. El “morro de Etienot” pertenecía a la familia de Amaro Etienot y en su punto más alto se encontraba una suerte de chacra. El paraje es abordado por el prestigioso profesor Antonio Serrano en sus exploraciones arqueológicas de principios del siglo XX.

Una de las contribuciones más interesantes del patrimonio fotográfico del Distrito fluvial para nuestro trabajo de reconstrucción histórica del barrio, lo constituyen las numerosas tomas generales desde las instalaciones portuarias, que permiten observar el paisaje adyacente e incluso, por su nitidez, un territorio más vasto, y distintos perfiles tanto de la costa como de la ciudad elevada sobre las barrancas. Gracias a la parte más estudiada de este registro, entre las décadas de 1910 y 1930, podemos dar cuenta de amplios terrenos de escasa o nula población, con quintas y chacras dispersas y el predominio de lo que parecen tierras de cultivo o cría de animales, por la visible ausencia del monte nativo, aunque sí está presente la formación del monte en galería propio del borde costero y las islas. Los caminos cercanos que alcanzan a visualizarse constituyen aún una suerte de picadas que siguen la ondulación natural de las barrancas. En este punto, las imágenes del pasado coinciden con algunos testimonios orales de los vecinos más ancianos, que recuerdan las escasas construcciones y la geografía agreste y accidentada, cuando sus familias se instalaron allí hacia los años 30 o 40.

El poblamiento de las adyacencias del puerto, es tema actual de estudio; pero las primeras aproximaciones indican una configuración heterogénea y con significativos cambios en las últimas décadas del siglo XX a partir de la paulatina paralización de las actividades portuarias y la situación del sector en relación a la expansión y densificación urbanas; cuestión que se observa en las características de la edificación. Familias inmigrantes aparecen vinculadas a las distintas dependencias del ente portuario o a la actividad de empresas marítimas o areneras hacia mediados del siglo, como así también a distintos comercios minoristas como almacenes, despachos de bebidas y viandas y hosterías. Los entrevistados coinciden en reconocer como instancias destacadas en la dinámica del mundo de trabajo en el barrio, la llegada de barcos de la carrera y la entrada y salida del personal del MOP.

El supuesto de que en una primera época, el barrio pudo haber tenido un número importante de familias inmigrantes (europeos, árabes y sudamericanos) o migrantes de otras localidades de la provincia y el país, se justifica asimismo en los altos porcentajes de trabajadores de este tipo que fueron contratados por el Ministerio de Obras Públicas de la Nación para las dependencias del puerto de Paraná, tanto para su etapa de construcción como para la operativa y cuyas fojas de servicios están siendo particularmente estudiadas por el equipo y representan, como la fotografía, un apartado sumamente valioso del patrimonio documental del ente.

En las últimas décadas del siglo XX las zonas adyacentes tanto al Puerto Nuevo como a las antiguas localizaciones portuarias, se densificaron poblacionalmente, con la radicación de familias de muy diversa condición socioeconómica e inserción en el mercado de trabajo,

como así también el desarrollo de emprendimientos vinculados a nuevas actividades económicas, deportivas o recreativas; procesos que en general han transformado y resignificado de manera sustancial el paisaje cultural ribereño. Los relictos portuarios e industriales, como asimismo la condición degradada de algunas tierras ejidales, como por ejemplo los cursos y desembocaduras de arroyos, han favorecido también el surgimiento y rápido crecimiento de villas de emergencia. En el caso particular del entorno construido del Puerto Nuevo, a la vieja vecindad que se configuró sobre todo en la primera mitad del siglo XX, se sumaron de formas muy diversas el poblamiento del “Morro de Etienot” (hoy conocido como barrio “del Morro”) y de las barrancas sobre el tramo final de la Santiagueña, que tomó el nombre de barrio Maccarone, por el antiguo dueño de las tierras. Dichas barriadas por el noreste y por el sur, el Parque Urquiza y Costanera, en sus últimas extensiones, por el oeste, más el río Paraná por el norte, han ido definiendo los límites físicos del primitivo barrio del puerto.

El patrimonio del Distrito Paraná Medio de la DNVN en el Puerto Nuevo

Una de las preocupaciones permanentes del equipo de investigación, ha sido destacar el valor como patrimonio cultural y social del Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná, tanto en sus dimensiones materiales como intangibles. Tratándose de un proyecto de reconstrucción histórica, no se han contemplado ni desarrollado acciones directamente vinculadas a la conservación de este conjunto patrimonial; sin embargo, nuestro programa de actividades ha venido haciendo aportes a su preservación,⁹ sobre todo en lo que este concepto involucra en relación al reconocimiento, estudio, visibilización, y defensa en el plano del compromiso académico. Las actividades de relevamiento, registro y digitalización de archivos históricos institucionales (dentro y fuera de las dependencias portuarias) y también de archivos privados; el registro fotográfico actual de las componentes arquitectónicas del paisaje; la conformación de un archivo oral con testimonios de trabajadores, ex trabajadores y vecinos del puerto; la comunicación científica y divulgativa, como la publicación de resultados de investigación, entre otras iniciativas, accionan en dicho sentido.

Centrándonos en el predio portuario con las distintas dependencias ministeriales, de Aduana y Prefectura nacional, podemos afirmar que en términos generales las instalaciones se mantienen en su configuración original, con edificaciones, espacios de circulación y muelles

⁹ Preservación: “Término [...] usado en el debate teórico y la práctica profesional de modo similar a conservación, aunque incide en el aspecto preventivo de la misma, en cuanto defensa, salvaguardia o articulación de medidas previas de protección frente a peligros o posibles daños”. Ignacio González-Varas Ibáñez, *Conservación de bienes culturales* (Madrid: Ediciones Cátedra, S.A., 1992), p. 543.

construidos entre 1905 y mediados del siglo XX: muro de contención, muelles de ultramar y cabotaje, dársena y varadero, depósitos fiscales, talleres, oficinas de administración, semáforo, sala de pasajeros, baños públicos, dependencias varias. Producto de las inundaciones, desapareció el muelle de madera mientras que la apertura de áreas públicas de recreación y el traslado del predio del Club Ministerio, implicaron la demolición de algunos galpones pertenecientes a los talleres. En cambio, es significativa la pérdida de bienes muebles, de utilidad específica, como gruas, boyas, amarres, etc.; notable si lo comparamos con lo que puede observarse a partir del registro fotográfico.

Respecto de la ocupación de los distintos espacios y su estado de conservación, la situación es más crítica. La desactivación progresiva de las actividades portuarias desde la década de 1970 pero fundamentalmente a partir de las políticas neoliberales de los años 90, implicó el paulatino deshuso y abandono de instalaciones y la actual condición ruinosas de algunas de ellas. En ciertos casos, hubo concesiones a los estados municipal y provincial para actividades ajenas a la utilidad original, generando parcelamientos, fragmentando y desvirtuando el carácter auténtico del conjunto. Por supuesto, que en este contexto, los barcos casi desaparecieron del paisaje portuario y con ellos las singularidades de un espacio habitado y dinamizado por los trabajadores y el trabajo portuario, de lo que sólo nos quedan las imágenes impresas en las tomas fotográficas casi centenarias y en las memorias que reconstruyen algunos relatos.

Funciones mínimas, casi limitadas a la custodia de una fuente de trabajo y de las máquinas y herramientas que lo hicieron posible, en un clima de quietud y silencio es lo que reina al interior de las dependencias ministeriales. Algo similar sucede en las oficinas administrativas y técnicas, donde se conserva el repositorio documental más importante del Distrito Paraná Medio: cartografía fluvial, planos y proyectos, publicaciones periódicas oficiales, fotografías, expedientes, entre otros tipos, además de muebles artesanales, instrumentos y objetos diversos propios del rubro o del equipamiento característico de las oficinas del Estado de comienzos de la primera mitad del siglo XX.

El Puerto Nuevo ha sido declarado como área de interés patrimonial o de protección patrimonial por el Estado Municipal en dos normas: Ordenanza n° 7305/1990: “Programa de Preservación Cultural, Histórico, Monumental, Arquitectónico-Urbanístico y Ambiental de la Ciudad de Paraná” y Código Urbano de la Municipalidad de Paraná, Ordenanza N° 8563/2005. Sin embargo, la gestión y aplicación de la normativa municipal no ha favorecido otras acciones y decisiones relacionadas con la conservación del patrimonio material del puerto, en el sentido de su integridad y su funcionalidad original o afin. Sin embargo, cabe

destacar que en las últimas direcciones del Ente, se han establecido disposiciones y ejecutado acciones tendientes a la identificación y protección de aquel patrimonio material, como inventarios actualizados y la habilitación de una sala histórica dentro del edificio principal.

Algunas consideraciones finales

Volviendo sobre el concepto de paisaje cultural una vez efectuado este somero recorrido en relación al caso estudiado por nuestro equipo de investigación, podemos observar que la actividad portuaria en la ciudad de Paraná fue importante en su historia urbana y social desde la ocupación y colonización de la región por parte del Cabildo de Santa Fe a finales del siglo XVII; una centralidad que comenzó a desdibujarse durante la segunda mitad del siglo XX, en la conjunción de varios factores, de distinto origen y alcance, como el ocaso de aquel sistema fluvial de los ríos Paraná y Uruguay, diseñado y en gran medida ejecutado durante la prosperidad del modelo agroexportador; la afirmación de la ciudad en su carácter administrativo y comercial y el final de su condición de insularidad territorial a partir de la obra del Túnel Subfluvial y la conectividad vial con el resto del país, en tiempos de un predominio indiscutido del transporte automotor.

Aquella actividad portuaria fue asimismo, como podemos verificarlo, estructurante del borde costero ejidal, otorgándole determinadas singularidades en función de sus emplazamientos y las dinámicas propias relacionadas a otras actividades, sobre todo las económicas productivas y de servicios fundamentales hasta mediados del siglo XX, como también la configuración de núcleos barriales adyacentes, que a medida que los distintos puertos dejaron de operar no desaparecieron pero se reconfiguraron sobre la base de otros atributos. En el caso particular del barrio del Puerto Nuevo dicha transformación se va haciendo más inteligible para la investigación a partir de su estudio pormenorizado, de la misma manera que sucede con sus características y dinámicas en tiempos de plena actividad portuaria. En este sentido y en la medida que la investigación avance en el conocimiento de formas de acción colectiva, de asociacionismo y en la configuración del entorno barrial, muy posiblemente surjan nuevos repositorios documentales y nuevas historias de vida, cuyo análisis enriquecerá nuestras problematizaciones e interpretaciones y nos permitirá construir mejores narrativas explicativas.

En la actualidad, el paisaje cultural ribereño de la ciudad de Paraná mantiene relictos y huellas territoriales de los emplazamientos portuarios anteriores al Puerto Nuevo, y éste a su vez se encamina hacia dicha condición de seguir profundizándose las medidas oficiales de paralización y vaciamiento de sus actividades principales. En todos los casos, la falta o

debilidad de las políticas públicas orientadas a la preservación tanto de su patrimonio tangible como intangible, deja además a estos testimonios en una situación de gran vulnerabilidad frente a distintos factores de degradación y destrucción total, dentro de un territorio urbano en disputa.

En este marco entendemos que el compromiso académico, la producción de conocimiento científico desde la universidad pública y la socialización de sus resultados, pueden ser instrumentos válidos de preservación; insumos para la concienciación y la resignificación de aquel patrimonio atendiendo a su valor como bien público, histórico cultural e identitario; fundamentos para la discusión sobre la posibilidad de que la actividad portuaria y del transporte fluvial vuelva a formar parte del patrimonio vivo del paisaje cultural ribereño en la ciudad de Paraná.

Las áreas de valor histórico patrimonial del puerto de Rosario. Aporte metodológico conceptual y descriptivo a partir del enfoque CPR

*Miguel Ángel De Marco (h)**

Fecha de Recepción: 30 de Abril de 2019

Fecha de Aceptación: 10 de Junio de 2019

Resumen

El conocimiento de la dinámica histórica del puerto de Rosario, en la interacción con la ciudad, la región próxima, el hinterland “interprovincial” y su “foreland”, es una herramienta que permite la comprensión y delimitación de las distintas áreas de valor histórico patrimonial portuario que posee la ciudad. Sin su abordaje, cualquier propuesta de rescate identitario resultaría insuficiente para comprender en su justa riqueza las potencialidades que dispone Rosario como museo a cielo abierto, y las facilidades que presenta para acercar a los habitantes al conocimiento de su pasado.

Palabras clave: Historia; Puerto; Rosario; Patrimonio

Abstract

The knowledge of the historical dynamics of the port of Rosario, in the interaction with the city, the nearby region, the hinterland "interprovincial" and its "foreland", is a tool that allows the understanding and delimitation of the different areas of historical value port heritage that the city possesses. Without its approach, any proposal of identity rescue would be insufficient to understand in its right richness the potentialities that Rosario has as an open-air museum, and the facilities it presents to bring the inhabitants closer to the knowledge of their past.

Keywords: History; Port; Rosario; Heritage

Las perspectivas de las ciudades portuarias regionales

Los investigadores provenientes de la historia atlántica interesados en comprender la estructura funcional de las ciudades portuarias y en comprobar la simultaneidad de procesos económicos, culturales y sociales operadas en las mismas, reconocen la notable incidencia ejercida en las últimas décadas por la visión diacrónica de la geografía histórica de la “Escuela de Southampton”, y en la operatividad del término “ciudad puerto” analizado en las

* Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (IDEHESI-Nodo IH); Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales. E-mail: migueldemarco@conicet.gov.ar

obras de Hoyle, Pinder, Guimerá Ravina, Jesús Mirás Araujo, Suárez Bosa, y Giménez.¹ Esto fue posible gracias al proceso de renovación historiográfica iniciada en la Escuela de los Annales, en donde los puertos fueron observados en dimensiones económicas, sociales y culturales; y la centralidad que adquirió la política marítima y portuaria a partir de la Segunda Guerra Mundial y la Guerra Fría a causa de intereses vinculados con la geopolítica y geoestrategia naval. Por otra parte, la evolución tecnológica de la actividad que influyó en la relocalización de las instalaciones portuarias promovió enfoques especializados desde la geografía y el urbanismo, en el marco de proyectos patrocinados por la Unión Europea y distintos organismos internacionales, preocupadas fundamentalmente por el mejoramiento de la calidad de vida de las ciudades, y financiaron la investigación de las secuencias de interfaces entre los puertos y los grandes conglomerados urbanos. Los historiadores, a su vez no fueron ajenos al creciente diálogo de enfoques de la propia disciplina. Así hubo quienes se interesaron por los puertos dentro de los procesos de modernización tecnológica, de configuración de las elites locales y foráneas; del comercio exterior, la actividad mercantil y aduanera, la situación laboral de los trabajadores, entre otros aspectos. A mediados de los 90 los investigadores españoles Agustín Guimerá Ravina y Fernando Monge, siguiendo el camino trazado por Frank Broeze y Carlos Martínez Shaw, haciendo uso de las herramientas de la historia social, la historia de la cultura y la antropología, instaron a una nueva visión de las ciudades puerto que incluyera a “los protagonistas de las ciudades portuarias, la propia gente”.²

Estos estudios permiten afirmar que los puertos han sido mucho más que el ámbito de una operatoria específica, sino un área relacional con la ciudad y la región (su hinterland y su foreland), involucrando a una multiplicidad de actores individuales e institucionales; configurando espacios de poder; produciendo bienes tangibles e intangibles; y dinámicas propias, con incidencia en la evolución del sistema que conforma junto a la ciudad y la región de incumbencia. Se entiende por lo tanto que “un museo del puerto” o “museo portuario”, debería contextualizar y explicar la dinámica regional y relacional propia a la que pertenece para favorecer la comprensión del pasado, y contar con mayores elementos para entender el presente y proyectar el futuro. Las ciudades portuarias regionales (CPR) son configuradas y configuran mercados económicos, sociales y culturales internacionales, regionales y locales;

¹ Miguel Suárez Bosa, Juan Luis Jiménez González y Daniel Castillo Hidalgo, “Puerto, Empresas y Ciudad: una aproximación histórica, el caso de Las Palmas de Gran Canaria”, *Revista de Historia Industrial*, N° 46. Año XX, (2011): p. 74.

² Agustín Guimerá Ravina y Fernando Monge, *La Habana, puerto colonial (Siglos XVIII y XIX)*, (Madrid: Fundación Portuaria, 1999), p. 3-20.

conformando diversas matrices de desarrollo y de integración. Un guion museológico podría, por ejemplo, explicar la competencia de los puertos por el control de los hinterland y foreland, sus “rutas” y corredores; los ciclos de la evolución del capitalismo y los procesos de globalización que repercutieron en forma directa en la historia del transporte, puertos y demás obras de infraestructuras, y que definieron la evolución de casos como el argentino, sujeto al proteccionismo y el libre cambio como ordenadores de matrices de poder, de intereses y de los proyectos de nación. No se podría soslayar el papel de la CPR de Buenos Aires como llave de los procesos políticos económicos argentinos y su correlato en las demás ciudades portuarias entendidas también a su vez como nodos cruciales que fijaron perspectivas y sentido a la configuración de sus respectivos territorios, estableciendo cadenas logísticas interprovinciales que partiendo de un enclave ferro portuario se extendieron hacia el interior, dando nacimiento a sub nodos, y a cadenas de comercialización que generaron aquellos “puertos secos de escala local” que fueron en el siglo XIX los almacenes de ramos generales.

El conocimiento de la relación CPR hace a la calidad de vida de los habitantes y en función de ello un museo, al explicitarla, cumple una misión social relevante, entre otros aspectos porque presenta a la ciudad portuaria como una región funcional a la circulación y comunicación de bienes.³

A través de la identificación de los actores e instancias de relacionamiento CPR el museo podrá “conectarse” y “conectar” a aquellas instituciones, movimientos y personas sobre las que se construyó la ciudad portuaria de hoy, colaborando en la comprensión de la complejidad que es inherente a ella misma como sumatoria de partes dependiente a su vez de otros sistemas. A partir de allí y no al revés, habiendo conseguido la colaboración de los actores que se hubieran reconocido como tales, correspondería hacer un registro de bienes tangibles y tangibles, con los cuales elaborar y planificar acciones de conservación, preservación y digitalización de colecciones, exposiciones y muestras.

El patrimonio histórico portuario de Rosario

La actividad portuaria ha tenido un lugar principal en la sorprendente transformación social, económica y cultural, operada en Rosario desde que esta alcanzara el rango de “ciudad”, en 1852, y a través del tráfico de ultramar. Su potencialidad está asociada a su

³ A partir del estudio de caso del puerto de Rosario, que dieron por resultados los siguientes libros: “La Batalla por el Puerto de Rosario” (1999); “El Puerto de los Rosarinos” (2006) y “Ciudad Puerto Universidad y Desarrollo, Rosario, 1919-1968” (2013); impulsamos distintos programas de puesta en valor del patrimonio portuario local y provincial, y el nacimiento en 2016 del Núcleo de Historia de las Ciudades Portuarias Regionales en el marco del IDEHESI-CONICET, interdisciplinario, interinstitucional y transdisciplinar, con el que se avanzó en la definición de la perspectiva de análisis propuesta en éste trabajo.

condición de haber sido puerto de embarque, 420 kilómetros aguas arriba de la ciudad de Buenos Aires, de una de las regiones agrícolas más ricas del mundo y lo sigue siendo en la actualidad de la mano de la producción cerealera. El puerto por lo tanto es esencial a la identidad histórica de los rosarinos y, sin embargo, a pesar de las iniciativas instrumentadas en los últimos quince años para acercar a la sociedad con la historia de su puerto, sigue siendo notoria la ausencia de programas de preservación del patrimonio portuario. Han influido en esta situación factores que podríamos denominar políticos institucionales. Al estar el puerto de Rosario bajo la órbita del Poder Central de la República Argentina, durante la mayor parte de su historia -antes y después de su concesión a una empresa privada internacional 1902-1942-, no partió de éste una política estatal de rescate identitario.

Rosario es la única ciudad de su importancia del país (cuenta con más de un millón doscientos mil habitantes) que no es capital de provincia, y por lo tanto, a diferencia de seculares ciudades como Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba, no fue sede de una frondosa estructura administrativa pública, que por ejemplo favoreciera la existencia de archivos que resguardaran la actividad de sus reparticiones. Esto también explica, en parte, porque no existieron políticas públicas tendientes a rescatar su pasado portuario y porque hasta hace muy pocos años, miles de hectáreas situadas a la vera del Río Paraná, dentro del ejido urbano de la ciudad, fueron dominio exclusivo de empresas privadas que disponían del usufructo de las mismas o de un Estado Nacional que con un criterio centralista no había prestado atención a la necesidad de reconvertir la zona según las necesidades de la población, tal como lo señalaban distintos planes reguladores impulsados por la dirigencia local. Esta situación se modificó a partir de 1983, gracias a la reinstauración democrática que puso fin a la dictadura militar y permitió que gestiones municipales de fuerte sesgo local se sucedieran en el poder sin interrupciones institucionales hasta el presente. Así fue como los rosarinos vieron derribarse los paredones que dividían al puerto del resto de la ciudad y la manera como inmensos playones de maniobras pasaron a ser espacios recreativos y culturales de uso comunitario.

Para entonces, se había iniciado un proceso de revalorización de las regiones para conformar un nuevo federalismo, impulsada por la reforma constitucional de 1994. El gobierno de la provincia de Santa Fe (a la que pertenece Rosario) lideró la constitución de la Región Centro (junto a las de Entre Ríos y Córdoba) y en materia portuaria se fijó como meta transformar el puerto de Rosario en una Terminal oceánica, lo que también trajo aparejado garantizar el calado del río Paraná a 32 pies. Se puso en marcha un plan estratégico de recuperación global del puerto y se creó el Ente Administrador del Puerto de Rosario

(ENAPRO), como consecuencia de la Ley Nacional de Puertos, que preveía la creación de entes públicos no estatales para la administración de puertos. La provincia se reservó la presidencia de este.

En el momento que se producía este proceso de descentralización portuaria que permitió el surgimiento del ENAPRO, en la ciudad de Rosario, se daba una tendencia internacional del reciclado de las antiguas instalaciones portuarias. La complejidad de la operatividad portuaria, en las principales ciudades del mundo produjo el desplazamiento de estas fuera de la zona céntrica de las ciudades. Esta necesidad concreta motivó la puesta en valor del patrimonio histórico de las CPR, entendida como un factor clave del desarrollo sustentable local y global.⁴

La puesta en valor del patrimonio histórico de las ciudades portuarias socializado a escala urbana como una cátedra a cielo abierto fue implementada con distintos resultados en las principales ciudades del mundo. Quizás una de las mayores y primeras intervenciones culturales de gran envergadura realizada en Rosario y que redundó en el diálogo ciudad puerto fue el Complejo Cultural Parque de España, en Rosario, y significó la emergencia de un nuevo paradigma en la intervención de la ciudad. Con posterioridad al proyecto del Parque España se inició con el referido al reciclaje de Puerto Madero, en Buenos Aires, al crearse en 1989 la Corporación Antiguo Puerto Madero Sociedad Anónima, a la que se le encargó el dominio del área y el desarrollo del mismo. Contemporáneamente se concretaba la transformación del Port Vell de Barcelona, que se convirtió en una referencia internacional para los urbanistas que en las últimas décadas trabajaron por la recuperación del frente marítimo de sus ciudades.⁵

En Rosario, la creación y puesta en funciones del Ente Administrador del Puerto de Rosario, en 1994, fue clave en el proceso de integración puerto ciudad: a través de conferencias, muestras, actividades musicales, y diversas publicaciones de carácter identitario, en las que tuve la honra de participar, y que incluyó dos libros, una guía de serie efemérides portuarias de Rosario; diversos artículos en revistas científicas y de divulgación. Por otra parte, pusimos en valor la conmemoración de fechas fundantes, como los 150 años de la conversión de Rosario en puerto de la Confederación; y el centenario de la habilitación de los primeros muelles del puerto moderno de Rosario, ocurrido en 2005, que culminó con la edición de un bellissimo libro objeto, elaborada interdisciplinariamente sobre la historia del

⁴ Joan Alemany Llovera, "Incidencia del puerto en la ciudad. La experiencia latinoamericana de renovación de los waterfronts". En *Revista Transporte y Territorio*, Núm. 12, enero-junio, (2015): pp. 70-86.

⁵ Javier Gesé Aperte, "Las relaciones puerto-ciudad: Agentes e interacciones", (ponencia en XIII Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos, Santander, 2-10-2013).

puerto. Esta fue una iniciativa del entonces presidente del ENAPRO, Juan Venesia, quién además alentó la realización, al año siguiente, la exposición museográfica más importante sobre el puerto de Rosario en el Museo Histórico Provincial Julio Marc, con documentación y objetos existentes en el mismo. En la gestión de su sucesor, Ángel Elías, se avanzó en una serie de acciones de difusión y se contribuyó a la edición de mi libro “Ciudad Puerto, Universidad y Desarrollo”, del 2013. La institución nos abrió sus puertas para la implementación del Programa Historia de los Puertos de Santa Fe, que iniciamos en el 2014 con la decidida colaboración del entonces Director de Entes Portuarios de la provincia de Santa Fe, Víctor Hadad, y para ser anfitriones en el 2015 de las VI Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de la Red de Estudios Portuarios Argentinos. Participaron más de un centenar de investigadores, los que elaboraron un documento final en la que se recomendó en primer lugar la promoción de políticas públicas para la preservación del patrimonio histórico de los puertos, incluyendo la protección y conservación de la documentación.⁶

En consecuencia, se avanzó con el ENAPRO en la creación de su Archivo Histórico, tarea que comenzó en 2017 con la localización de la documentación, y su ordenamiento en una oficina especialmente destinada a su funcionamiento, tarea en la que colaboró el Núcleo de las Ciudades Portuarias Regionales, IDEHESI-CONICET, nodo IH (Núcleo CPR). Actualmente se encuentra en la etapa de rescate digital preliminar y por razones presupuestarias no se pudo dar inicio a la catalogación y digitalización del material existente. Las autoridades del Ente aspiran que este archivo sea el primer paso para la formación de un Centro de Documentación. Asimismo, avanzan en la creación de “un museo del puerto”, el que en su primera etapa inicial revestiría como una plataforma cultural y bar temático. Al ser consultado al respecto, el Núcleo CPR recomendó que el futuro museo estuviera a tono con las tendencias internacionales en la materia, siendo dinámico, interactivo, y creativo, sacando provecho de los avances obtenidos en el campo de las humanidades digitales, albergando en su seno al también proyectado Centro de Documentación, el que a su vez pudiera trabajar en red con otras instituciones internacionales especializadas en la temática. El cuanto al guion museológico se afirmó que debía contemplarse la realidad de la amplia región de influencia de Rosario, en su relación con el mundo del litoral, la región pampeana, y también su foreland.

En el siglo XX las principales ciudades con puertos del mundo tuvieron su “Museo Marítimo” y/o su “Museo del Transporte”, llegando a constituirse en federaciones

⁶ Actas Digitales de las 6tas Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de Estudios Portuarios. Rosario, 20 y 21 de agosto de 2015.

internacionales, la ICCM y la IATM, respectivamente.⁷ En Rosario, iniciativas de estas características no tiene antecedentes.

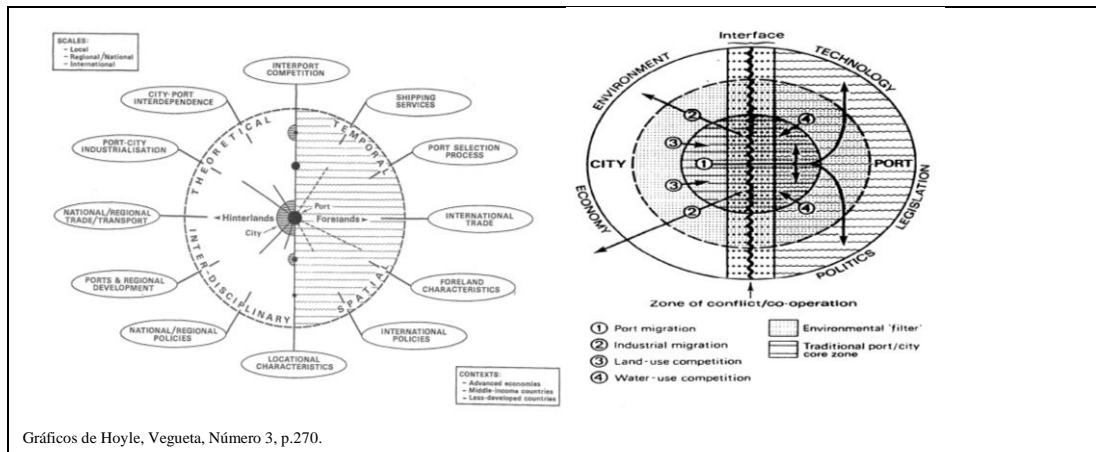
A continuación, se fundamentará la opinión favorable a que el proyectado museo sea “el mascarón de proa” de un programa sustentable de puesta en valor del patrimonio portuario, y no quede restringido a “un museo marítimo” o un “museo portuario”, “al mundo marítimo/portuario” o más específicamente a la actividad naval. Se propone, como alternativa un “museo de la ciudad portuaria”, es decir, que sea el testimonio de la dinámica de interacción social, económica, cultural, y política que posibilitó el proceso histórico que originó a Rosario como ciudad portuaria y marcó su evolución hasta el tiempo reciente.

El enfoque CPR en la configuración de un itinerario cultural

Brian Hoyle, investigador de la Universidad de Southampton, Gran Bretaña, conformó en la década de los 80 del siglo XX un equipo interdisciplinario que estableció directrices para estudiar y comparar las ciudades portuarias entre sí, basado en la Teoría General de los Sistemas. Los resultados de su investigación tuvieron una altísima recepción en geógrafos, urbanistas e historiadores en España y América Latina en los 90, y no ha perdido vigencia. Junto a su colega D. Hilling, propuso a los geógrafos portuarios comprender el análisis de la interdependencia entre ciudad-puerto-industria en cuatro aspectos: teóricos; interdisciplinarios (el sistema de transporte, el puerto y el desarrollo, y las políticas portuarias); espaciales (lo local, lo regional, el área de influencia comercial, y lo internacional); y temporales (la velocidad y los servicios del envío de mercadería, y los procesos de selección de puertos); temas que a su vez podrían ser estudiados en escala municipal, regional, nacional e internacional y en contextos según la evolución de cada economía en cuanto a su desarrollo: avanzado, mediano o menor.⁸

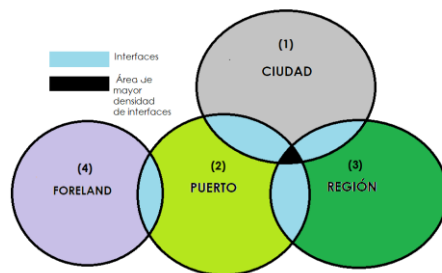
⁷ Museos Portuarios, *Revista Museum*, No 166 (Vol. XLII, n° 2, 1990).

⁸ Brian S. Hoyle, Hilling (Eds), *Seaports Systems and Spatial Change: Technology, Industry, and Development Strategies*. (Chichester-New York-Brisbane-Toronto-Singapore: John Wiley & Sons., 1985).



Hoyle definió la existencia de una zona de transición que definió como el área de interfaces entre la ciudad y puerto, que al mismo tiempo que se presenta como el área de mayor conflicto es también en la de cooperación y que por ende es la que posibilita la dinámica del sistema.⁹

“El puerto”, es mucho más que una actividad económica-empresarial, tanto y en cuanto su dinámica se encuentre implicada con las de las de la ciudad y la región, conformando un sistema en sí mismo, que denominamos CPR. Es entonces que, siguiendo con los estudios que profundizaron la señera propuesta de Hoyle, el proyectado museo portuario de Rosario dispondría de mayor capacidad didáctica al no descuidar de aquellas áreas de interfaces que graficamos a continuación:



Fuente: Miguel Ángel De Marco (H)

Por otra parte, estas interfaces posibilitan referirnos a Rosario y su región como “un museo portuario a cielo abierto”. Si los espacios públicos rosarinos de la zona ribereña fueron en gran parte configurados por el puerto, transformándose a lo largo de las generaciones, son en piezas insoslayables del patrimonio cultural (tangible o intangible, móviles o inmóviles), y

⁹ Brian S Hoyle, “Cities and Ports: Concepts and issues”. *Vegueta*, Número 3, (1997-1998): p. 263-368.

testimonian la relación puerto, ciudad y región. La identificación de las áreas de interfaces coadyuvaría asimismo a organizar una política integral de patrimonio portuario con un concepto mucho más amplio que aquel que se circunscribe a la preservación de instalaciones que por otra parte reduce el accionar estatal (nacional, provincial o municipal) al rescate de tal o cual objeto.¹⁰

La relevancia del reconocimiento de los actores

Detectar a aquellos actores históricos de la interacción ciudad-puerto-región, en especial a los que han perdurado en el tiempo, potenciaría la conciencia y la acción patrimonial del conjunto, y facilitaría la percepción de pertenecer a un “paisaje cultural”, y por ende de ser responsables de la intervención con el medio.¹¹ La tarea de “inventariar” el patrimonio cultural, tal como lo propone la UNESCO, está estrechamente vinculado al reconocimiento de los actores, pero no como sujetos pasivos, sino invitándolos en el desafío de reconocerse como integrantes del paisaje cultural, tanto el diseñado, como el evolutivo o el asociativo, y de esa manera entenderse en una visión sistémica. Ese reconocimiento conduciría a entender la matriz del proceso, que en nuestro enfoque es la comprensión de la dinámica de las ciudades portuarias regionales y que en los estudios de patrimonio es el reconocimiento de un itinerario cultural, entendido como un “conjunto de valor superior a la suma de los elementos que le constituyen y que le confieren sentido”.¹² Cumplida esta etapa, podrían trazarse entre las autoridades del futuro museo portuario (en sus distintas etapas de formación), corredores culturales-recreativos que favorecerían la integración puerto-ciudad y región y además prestarían un gran servicio al conocimiento, a los proyectos culturales, a la apropiación de espacios públicos, y a la inclusión social potenciando el impacto a un mayor

¹⁰ La Municipalidad de Rosario dispone de un instrumento de regulación urbanística denominada Área de Preservación Histórica (APH), con la cual reconoce un fragmento de sector urbano en virtud de contener construcciones de valor cultural, histórico, arquitectónico o la morfología del conjunto y la composición de sus espacios públicos. Dentro de las APH se reconocen aquellas definidas en torno “a enclaves ferroporuarios, y aquellas que advierten la existencia de trazas urbanas que denotan los orígenes de la ciudad: bajadas portuarias, entorno fundacional, barrios históricos, etc.” Hasta el presente ha sido declarado área de protección en materia portuaria (recuérdese que la jurisdicción del ENAPRO es provincial) lo que se conoce como “Puerto Norte”-Parque Scalabrini Ortiz, y el entorno Aduana y Bajadas. Ordenanzas: 6271/98, 7892/05, 8065/06, 8237/06, 8320/08, 8245/08 y 7424/02.

¹¹ María V Cuadrado, Aníbal Manavella, “El espacio público de valor patrimonial como constructo sociocultural: relevancia de la gestión en el proceso de hacer ciudad” (en las VI Jornadas de Investigación, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, Universidad Nacional de Córdoba, 2017. Actas digitales, p. 243).

¹² María del Carmen Díaz Cabeza, “Criterios y conceptos sobre el patrimonio cultural en el siglo XXI”, *Serie de Materiales de Enseñanza*, Universidad Blas Pascal, Año 1, N 1, (2010): p. 243.

público y generando “la identificación de encadenamientos productivos del sector cultural y la construcción de estrategias de emprendimientos”, entre otros aspectos.¹³

Los criterios de identificación de los corredores son la permanencia, representatividad y cualidades asociativas y, por ende, ellos concentran las experiencias históricas con las capacidades para involucrar al ciudadano con las necesidades y desafíos de la cotidianidad y el presente. Hay experiencias internacionales que al respecto fueron exitosas: Ciudad del Cabo (Sudáfrica), Río de Janeiro (Brasil), y Guayaquil (Ecuador).¹⁴ Las ciudades portuarias más reconocidas del planeta suelen haber tenido como ventaja comparativa a la hora de constituir corredores culturales una tradición histórica sustentada en siglos de convivencia entre el puerto y la urbe, pero esta potencialidad ha sido observada también en aquellas que se han reconocido como tal tardíamente o que han sido objetos de fuertes actuaciones públicas para recuperar los frentes portuarios: Génova, Liverpool, Baltimore, San Francisco, Sídney, Lisboa y Milán, (destacándose en el caso argentino: Argentina, Buenos Aires, Santa Fe, y Rosario). En la actualidad, los corredores culturales recreativos, hacen al “marketing de ciudad”, y algunas ciudades portuarias se han relanzado turísticamente con una nueva lectura de sus posibilidades.¹⁵

Las áreas de valor histórico patrimonial del puerto de Rosario. A partir del enfoque CPR: Interfaces y actores de la dinámica.

Se ha tomado como muestra el corredor formado por la ribera del río Paraná al este; las avenidas Estanislao López, Wheelwright, Illia, Huerto y Belgrano, en el centro, y unas diez cuadras desde allí hacia el oeste de la ciudad. Dicho corredor se ha dividido de norte a sur por áreas de intensidad relacional histórica haciéndolos coincidir con la nueva denominación dada a los terrenos desafectados del uso ferro portuario transferidos a la Municipalidad y transformados hoy en espacios públicos: Puerto Norte, Parque Sunchales, Parque de las Colectividades, Isla de los Inventos, y Parque España. A partir de allí, se consideró conveniente por razones prácticas hacer coincidir las sucesivas áreas siguiendo la división que ha realizado el ENAPRO para identificar sus zonas operativas, que se han encontrado o permanecen bajo su jurisdicción, a las que asignó un número del 15 al 1. En cada área se

¹³ Lineamientos para el fortalecimiento de los corredores culturales y recreativos, Dirección de Arte, Cultura y Patrimonio, Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte de la Alcaldía Mayor de Bogotá, junio de 2014, p. 22.

¹⁴ *Ibidem*, p. 44.

¹⁵ Félix Manito Lorite, *Cultura y estrategia de ciudad, la centralidad del sector cultural en la agenda local*, (Barcelona: CIDEU. Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano, 2006), p. 79.

explicita su extensión según la nomenclatura vigente, la función que en el pasado cumplió,¹⁶ se consignan referencias históricas, instituciones y ámbitos de interfaces CPR pasadas y presentes, que por proximidad física y pertenencia barrial podrían ser involucradas en un proyecto de rescate del patrimonio portuario. En negrilla se han destacado repositorios museológicos y documentales.

Puerto Norte	
Extensión: Desde José Ingenieros a Avenida Francia Bis.	
Área y referencia actual	Significancia histórica patrimonial
Club Náutico Avellaneda Predio actualmente destinado a la construcción de edificios, al noroeste de Puerto Norte, lindero con las instalaciones de Aguas Santafesinas.	<p>Muelle embarcadero del Saladero “11 de Septiembre” perteneciente a Justo José de Urquiza, a la altura de José Ingenieros y el río Paraná.</p> <p>A partir de este punto y al de la construcción de la planta de toma de agua en la década del 80 del siglo XX, se la ciudad levantaba el complejo ferro portuario más importante del interior del país en el siglo XIX. La altura de las barrancas, las más altas del frente costero y al estar cotadas a pique con poca playa facilitaban la descarga en los buques a través de canaletas y torres metálicas.</p> <p>Los terrenos, Galpones y Barraca de José Arijón¹⁷ para embarque de frutos del país y descarga de carbón y maderas extranjeras, marcarían el inicio en la jurisdicción de Rosario del área portuaria.</p> <p>También se encontraban los embarcaderos de Brebem y Ca. Embarcadero Fulamann y C. Schiffner Embarcadero y Ca. Depósitos de J. G. Van Oppen y Ca. Aserraderos y Maderas. La operatoria portuaria del sector quedó a partir de 1902 de la concesión otorgada a la Sociedad Puerto de Rosario, pero los particulares, entre ellos las empresas ferroviarias conservaron sus instalaciones. Veinte años más tarde sobre la prolongación de calle Rawson y vías del ferrocarril, se levantaron elevadores de granos pertenecientes a las firmas Louis Dreyfus y Ca. y Bunge y Born. Descargaba en el río por estructuras de atraque y amarre constituidas por un conjunto integrado de dolphines flotantes costa afuera aptos para recepción y carga de buques graneleros de gran porte. Los terrenos fueron adquiridos a mediados del siglo XX por la Federación de Agricultores Cooperativas Argentinas S.A. y de Agricultores Federados Argentinos. F.A.C.A que concentró allí su actividad exportadora con un elevador de 40 mil toneladas, (ex Unidad I) con embarcadero propio.</p>

¹⁶ Éste trabajo también ha utilizado como fuente distintas colecciones fotográficas de época de distintos repositorios públicos y privados, y colecciones privadas, incluso la del autor.

¹⁷ Ciudad del Rosario: ensanche y puerto aprobados / construido y publicado por los agrimensores Warner y Puss, Compañía Sudamericana de Bancos, 1890.

<p>Puerto Norte. Desafectada para el uso portuario en los últimos años del siglo XX y principios del siglo XXI.¹⁸</p>	<p>Herwig H. Fábrica de Ginebra (dejó de funcionar en 1894); Instalaciones de la empresa Refinería Argentina: Molinos, cuatro depósitos de azúcar, taller de máquinas centrífugas, taller de motores, y oficinas de administración, con embarcadero propio. (Luego Sociedad Auxiliar Fabril Agrícola Comercial SAFAC). En 1953, la Maltería Argentina.¹⁹ Depósito de cereales de Tornquist y Ca. Depósitos de maderas de Schiffner (1899 se le retira la concesión). Ambos con muelles propios, el N. 1 y el N.2. Se encontraba cruzado por dos vías hacia el río. Tal era el panorama a fines del siglo XIX y década más tarde, con las primeras vistas aéreas se las observa como una compacta unidad de instalaciones industriales.</p>
<p>Forum Puerto Norte-Ciudad Ribera, y predios verdes aledaños.</p>	<p>Embarcaderos y depósitos del Ferrocarril Central Córdoba y Rosario. Seis galpones y dos muelles de atraque para barcos de ultramar. Se encontraba cruzado por seis vías del ferrocarril en dirección al río. Tal era el panorama a fines del siglo XIX. El predio de cuatro hectáreas pertenecientes a Maltería Safac, fue comprado por la empresa TGLT, la cual desarrolló el emprendimiento residencial “Forum Puerto Norte”, en los últimos quince años. Lindero a este sector se encontraba uno de los más grandes silos del sector (ex Unidad II), también con embarcaderos, y que fue demolido parcialmente en 2010. Parte del mismo fue reconvertido en un hotel.</p>
<p>Parque de la Arenera</p>	<p>Área de embarcaderos, la mayoría con dolphines de atraque aguas afuera como en Puerto Norte, por la altura de las barrancas. Sobre las barrancas galpones del FCCA. Una docena de depósitos de materiales, cereales, y estación de bombas, conectado por las vías de la empresa. Elevador de granos. XIX.</p>
<p>Aguas Santafesinas</p>	<p>Instalaciones y toma de la empresa de Aguas Corrientes de Rosario. Los puertos fueron ubicados aguas debajo de la toma.</p>
<p>Barrio Malvinas Argentinas (Refinería), Ciudad de los Niños (estación de cargas Embarcaderos del FCCyR), Barquito de Papel, Museos de los Niños, Alto Rosario Shopping (Talleres del Ferrocarril Central Argentino), Avenida Central Argentino, Parque Scalabrini Ortiz, Av. Arquitecto Mongsfeld, Parque de los Ferroviarios, Delegación Rosario Ministerio de Educación de la Provincia, Sede fundacional del Club Atlético rosario Central, Escuela Francisco de Gurruchaga, Biblioteca Pública Homero, Colegio Boneo, Terminal de Ómnibus Mariano Moreno (Estación Francesa de Ferrocarriles, 1892, empresa Fives Lille, ex Ferrocarril de Santa Fe), Club Atlético del Rosario (fundado en 1867), Patio de la Madera, Museo Itinerante Barrio Refinería, Colegio Mirasoles, Biblioteca Facultad de Ciencias Médicas, Universidad Católica Argentina...</p>	

Parque Sunchales

Extensión: Avenida Francia bis a Bulevar Oroño

¹⁸ Cecilia Galimberti, “A orillas del río. La relación puerto-ciudad en la transformación urbana de Rosario”, *Revista Transporte y Territorio*, 12 (2015): p. 101-104.

¹⁹ Bibiana Cicutti, María Laura Fernández y Cecilia Martínez, “Reconversión de sitios de valor patrimonial y la transformación del territorio el caso de la Refinería Argentina del Azúcar”, *Pensando Puerto Norte*, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño (2008): p. 30.

Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Dirección de Cultura de la Municipalidad de Rosario. Museo de la Estación Rosario Norte.	Conocida como Estación Sunchales aunque oficialmente fue denominada Rosario Norte del FCBAyR. Galpones, y oficinas. Allí también llegaba el tránsito de pasajeros proveniente de Buenos Aires. Hacia el río se constituiría con el correr de los años en el polo granelero de la región, ya que desde Puerto Norte hasta el Parque de las Colectividades se erigieron cuatro elevadores de granos que fueron propiedad de la Junta Nacional de Granos. Luego pasaron a ser propiedad de la firma Genaro García, y comenzaron a ser demolidos en diciembre de 2005. Hacia 1938 Rosario era la ciudad con la mayor cantidad de elevadores: 210, el equivalente al 62% de los elevadores de la Argentina. Rosario llegó a tener XVII Unidades de elevadores. ²⁰
Playones y patio de maniobras Nuevo Ferrocarril Central Argentino	Playones, patrios de maniobras, depósitos y galpones del FCBAyR., y ex FFCC. Mitre. Detrás de la estación “Rosario Norte”, en una prolongación imaginaria de las calles Ovidio Lagos y Callao, se inauguró en julio de 1931 la primera sección del elevador de granos de mayores proporciones en Sudamérica, construido por la Asociación de Cooperativas Argentinas. ²¹
Avenida Estanislao López a la altura de Torre Embarcadero, Maui Towers y Torres Dolfín.	Terrenos del playón de maniobras ferroviarias y área de depósito de materiales y mercancías de exportación e importación. En el terreno aldeaño a la costa. Zona de descarga de los elevadores. Comprendía una superficie de 37.200 metros cuadrados, con una alta capacidad de recepción de camiones y vagones. Para el almacenamiento de mercaderías dispuso de 8 silos, de 1.100 toneladas c/u; de 56 silos de 1.170 toneladas c/u y 37 silos, de 275 tonelada c/u. En poder de la Junta Nacional de Granos, se lo conoció como Unidad III. Hacia 1965, cuando el complejo portuario de Rosario recuperó su puesto como principal puerto cerealero del país, se hicieron más evidente los inconvenientes de contar con esa densidad de terminales de agro graneles en las mediaciones de populosos barrios. A comienzos de la década del 70 se determinó su desafectación, lo que se aceleró con el retorno de la democracia en 1983 y las sucesivas intendencias y ediles que bregaron por su reconversión para el uso público, la urbanización y la comercialización.
Avenida Estanislao López desde Parque Sunchales a Moreno	Vías y extensísimo playón de maniobras del FCCA. La avenida fue designada con el nombre del gobernador Estanislao López, artífice del Pacto Federal de 1831, que obtuvo la libre navegación de los ríos interiores.
Busto de Estanislao López y mirador Dr. Francisco Sadi Fonso	Desde donde hoy se encuentra una calesita y juegos e infantiles hasta el actual Museo de Arte Contemporáneo al sur se levantaron, sin discontinuidad, uno tras otro una docena de grandes galpones del embarcadero Davis que permaneció como tal hasta la década del 60 del siglo pasado. Frente al Cabin 3, que permanece en el

²⁰ Bernardo Stok, “Los elevadores de granos en la comercialización de los cereales argentinos”, (Tesis doctoral, Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires, 1950), p.115.

²¹ *El Orden*, diario de Santa Fe, domingo 19 de julio de 1931.

	centro de la avenida Estanislao López, se encontraba un gran elevador y los galpones del FCCA. ²²
Museo de Arte Contemporáneo Rosario (Macro)	Elevador de La Plata Cereal. Oficina de la firma Davis con escritorio y habitaciones. Rodeada de tres galpones para almacenar cereales y una barraca granaria. Luego perteneció a la Unidad IV de la Junta Nacional de Granos y a la Municipalidad, quién al demolerla en 1999 decidió preservar dicho elevador con destino a un museo de artes. ²³
Barrio Alberto Olmedo (Barrio Pichincha), Parque Norte (inaugurado en 1936 sobre terrenos donde se pensaba levantar la nueva estación del FCCA), Plazoleta de la Locomotora a Vapor; Túnel Celedonio Escalada (Antiguo Pasaje de las Cadenas, 1908); Plaza ingeniero Carlos María Della Paolera, Rotonda ingeniero Gualberto Venesia, avenida Francia Bis, área gastronómica y turística de Pichincha, AFIP (ex Banquito Ferroviario, Iglesia Evangélica Metodista, Unión de Rugby, Club Judío, Escuela N. 56 Almafuerte, Asociación Católica San Patricio, Colegio Virgen del Rosario, Parroquia de la Inmaculada Concepción, Fundación del Hospital de Niños Víctor J. Vilela, Hospital Nacional del Centenario, Facultad de Ciencias Médicas, Hospital Agudo Ávila, Biblioteca Eudoro Díaz, Cuerpo de Bomberos Zapadores y Voluntarios...	

Parque de las Colectividades (Norte)	
Extensión: Entre Bulevar Oroño y calle Dorrego	
Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Amplio predio de baja forestación y que se utiliza para actividades recreativas, deportivas y de ferias de diversa índole. Dispone de juegos infantiles y un paseo costanero.	Allí Carlos Casado levantó en la década del 80 del siglo XIX el primer elevador de la región, perteneciente al Ferrocarril Oeste Santafesino, entre Oroño y Balcarce. También la empresa dispuso de galpones y embarcaderos. En esos terrenos, y demolidas estas instalaciones, se construyeron dos elevadores, que fueron conocidos Unidad IV de la ex Junta Nacional de Granos, demolidos en 1999. ²⁴ Se pueden observar sobre la barranca una torre, y una serie de dolines, que queda como testimonio de ese gran complejo granelero, de 28 silos, enclavado en el microcentro de la ciudad.
Bar y estacionamientos entre Oroño, López, Illía y Moreno, plaza Espora y Grandoli	Galpones y depósitos de locomotoras del FCCA, demolidos en 1997. ²⁵
Bulevar Oroño como paseo histórico, Escuela General Belgrano, Datasect Telecom (ex Establecimiento Caille y Vola), Plaza Suecia, Sala Cine Real, Sociedad de Pediatría de Rosario, Peña Fotográfica Rosarina, Carrera	

²² Ángel Ferrer y Carlos Fernández Priotti, *Ferrocarriles en Rosario* (Rosario: Asociación Rosarina de Amigos del Riel, 2001), p. 70.

²³ *La Capital*, Rosario, 23 de junio de 1999.

²⁴ *La Capital*, Rosario, 23 de junio de 1999.

²⁵ *La Capital*, Rosario, 23 de junio de 1999.

de Museología, Departamento de Fotografía Antigua, Sede Gobierno de la Provincia de Santa Fe Rosario (ex Jefatura Política y ex Cuartel de Bomberos), **Museo Provincial de Ciencias Naturales Ángel Gallardo**, Facultad de Derecho de la UNR (ex Palacio de Justicia de la Provincia de Santa Fe), Escuela Normal Superior N. 2, Fundación Prats, **Museo de la Memoria**, Palacio Canals (propiedad de Juan Canals, empresario que presidió la Sociedad Anónima Puerto de Rosario, con capitales locales, para modernizar el puerto, proyecto frustrado en la crisis de 1890), Maternidad Martín, Colegio General Urquiza, Tribunales Federales de Rosario (Ex Correos y Telégrafos), Colegio Misericordia (residencia de José Gálvez), Centro Educativo Dante Alighieri, Escuela Bernardino Rivadavia, Colegio Superior de Comercio, Facultad de Ciencias Económicas, **Biblioteca Estanislao Zeballos**, Consulado de Italia, **Museo de Bellas Artes J. B. Castagnino**, Monumento a Nicasio Oroño, Instituto de Desarrollo Regional, Parque Independencia, Sociedad Rural, **Museo Histórico Provincial “Dr. Julio Marc”**, y **Museo de la Ciudad**.

Parque de las Colectividades (Sur)

Extensión: Entre las calles Dorrego y España

Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Parque forestado, juegos infantiles y sector dedicado a ejercicios deportivo, con paseo costanero y avenida internas.	Fue el Primer complejo ferro portuario de la región. A partir de 1863, amplio playón de maniobras del Ferrocarril Central Argentino, contiguo a las instalaciones portuarias de la empresa. Fueron los primeros muelles corridos, sin interrupción, entre las calles España y Corrientes. Desde 1877 fue habilitada para efectuar todas las operaciones de carga y descarga que la empresa creyera conveniente efectuar, una facultad que no disponían la mayoría de las firmas, a quién se le asignaba la posibilidad de sólo embarcar de productos del país. Muchas de ellas no estaban habilitadas y funcionaban con permisos provisorios. ²⁶ Hacia 1894, el muelle contaba con 530 metros de longitud y un ancho promedio de 34 metros, y estaban provistos de nueve guinches móviles a vapor. También una locomotora especialmente dedicada a para llevar vagones hasta la zona. Por la profundidad del río los barcos simplemente fondeaban a la par. ²⁷
Restaurante Don Ferro	Primera estación de pasajeros de Rosario, 1863-1870, del FCCA. Luego galpón de mercaderías. Siglo XIX.
Puerto España	Galpón de mercaderías FCCA. Siglo XIX.
Amplio sendero de pedregullo blanco.	Trayecto de las vías ferroviarias internas.
Casa del Tango y restaurant contiguo	Depósito de Máquinas, Talleres y Agua del FCCA. Siglo XIX

²⁶ Concurso para la construcción y explotación de un puerto comercial en la ciudad de Rosario. Informe general. Estudio sobre Limitación del Puerto y concesiones particulares en el mismo, decretos y resoluciones, Litografía Kraft, Buenos Aires, 1900, p. 6 y 7.

²⁷ Revista de Historia de Rosario, Año XIII, N. 27, 1975. Página editorial.

Calle Emilio Schiffrer, Bajada a Los Jardines, Club Peña Náutica Bajada España, Biblioteca del Paraná, Monumento a Gardel, Arbolito de la Cruz, Memorial recordatorio del Genocidio Armenio, Plazoleta homenaje a Vicente Rodríguez, Dirección de Migraciones, Escuela Municipal de Danzas “Ernesto de Larrechea”, Círculo Médico de Rosario, Plaza San Martín, Federación Gremial del Comercio y la Industria, Foro Regional Rosario, Cámara de Comercio Exterior, Colegio de Escribanos, Arzobispado...

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

Extensión: Entre las calles España a Entre Ríos

Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Centro Municipal de Distrito Antonio Berni	Oficinas y administración de la Estación Rosario Central del Ferrocarril Central Argentino, inaugurada en 1870.
Isla de los Inventos	Andenes, oficinas, galpones y depósitos de las Estación Rosario Central
Avenida Wheelwright y Corrientes.	Antiguo punto de ingreso al área ferropuertaria.
Monolito del Concejo Municipal y ARAR.	Recordatorio de que en proximidades de ese hito se iniciaron los trabajos para el tendido del primer ferrocarril interprovincial de la República Argentina, el 20 de abril de 1863.
Busto Arturo U. Illia	Galpón de Mercaderías FCCA.
Galpón deportivo	Depósito de Mercadería F.C.C.A, siglo XIX.
Galpón Tres Ecologías.	Depósito de Mercadería F.C.C.A, siglo XIX.
Camino Espacio Emprende Rosario.	Vías del ferrocarril de las instalaciones del FCCA.

Club de Pesca General Mitre, Plazoleta Don Bosco, Antigua sede del Club Atlético Newell s Old Boys (edificio torre y bar), Sanatorio Británico, Club Rosarino de Pescadores Deportivos, Espacio Cultural “La Pérgola” (ex Galpón ferroviario), Sede y edificio de Aguas Santafesinas, Colegio Salesiano San José (primer escuela de artesanos y anteriormente predio donde existió la primera cancha de fútbol de Rosario), Avenida Corrientes, Asociación de Empleados de Comercio, Escuela “Ovidio Lagos” (Ex Colegio Alemán), Bolsa de Comercio de Rosario, **Biblioteca de la Bolsa de Comercio**, Centro de Corredores de Cereales, Rofex, Cámara de Exportadores de Rosario, Cámara de Comercio Italiana, Cámara Española de Comercio, Fundación Exportar, Subsecretaría de Comercio Exterior del MAGIC, Industria y Comercio, SENASA, Cámara Argentina de Comercio Argentino Uruguay, Cámara Argentino Chilena, Cámara de Intercambio Argentino Peruana, Palacio Minetti, Molinos Fénix, Plaza Pringles, Centro Marítimo de Rosario (fundado en 1906), **Biblioteca y Hemeroteca Argentina “Dr. Juan Álvarez”**, Parroquia María Auxiliadora. Colegio Alemán, Club Alemán, Iglesia Anglicana, Centro Unión Dependientes, Paseo del Siglo, Escuela Técnica 7, residencia Fracassi, Colegio de Médicos, Parroquia del Carmen, Universidades UCEL, UCU, UAI...

Parque España	
Extensión: Entre las calles Entre Ríos y San Martín	
Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Bar Quillaguá	Ex Barraca Central, siglo XIX, con embarcadero propio.
Plaza contigua entre Corrientes y Entre Ríos	Playón, corralón de las barracas centrales del FCCA y compartido con el Embarcadero Escudero. Debajo, a la vera del río una línea de galpones.
Paseo de las Palmeras, y Paseo Monumental. Bustos de Averroes y Maimónides	Embarcadero de Isidro Zeller luego “Antwerpia”, y Embarcadero Escudero Hermanos, que al transferirse en 1896 a Segrette Seigel pasó a denominarse “Victoria”, para embarque de cereales y frutos del país. Hasta la década del 40 existió un elevador con cuatro silos, que dominaba un predio colmado de grandes galpones arriba y debajo de la barranca.
Acceso desde calle Mitre “Plazoleta de los Cipreses”, y parte del sector oeste y este de dicho Parque	Barraca Galli. Gran depósito con muelle de carga. Fines del siglo XIX. A mediados del siglo XX se remodeló la zona para que allí funcionara la “Plaza Guernica”, la que disponía de una artística serie de barandas con verjas, en arcos, desde donde se podía ver la barranca y el río. Asimismo, se la dotó con juegos infantiles y una artística fuente.
Complejo Cultural Parque de España y Colegio Español	Depósitos de almacenamiento de la firma Santiago Pinasco (túneles), y playones y muelles contiguos hacia el río. Finales de siglo XIX.
Sector sur del Parque España, y sur de la actual Plaza Guernica	Gran depósito Richard y Ca. de Ferreterías. Finales de siglo XIX. Barranca abajo, en un terreno contiguo al río, se encontraba en 1874 la zona concesionada por la Municipalidad a Rodrigo M. Ross para extraer agua para su potabilización y se prohibió tomar en el resto de la costa agua para consumo de la población. ²⁸
Esplanada de ingreso al Parque España por calle Sarmiento	Muelle nacional y ramal de vía férrea (perteneciente al Ferrocarril Oeste Santafesino que venía de la zona del actual Parque Urquiza) que allí concluía y a partir de 1890 convivió con una vía del FCCA, que venía del túnel contiguo.
Túnel de la avenida Arturo Illia.	Su construcción se inició en 1886 por el empeño del FCCA en tener un acceso hacia el “Muelle Nacional” para lo que decidió excavar un túnel paralelo al edificio de pasajeros, entre calles Corrientes y Sarmiento. El portal actual por ésta última calle es de 1892. ²⁹
Club Universitario	Antigua Barraca Progreso. Finales del siglo XIX.
Esplanada del Parque España	Depósitos de la Aduana Nacional: Tres grandes galpones, el primero, cercano a las escalinatas del Parque, el N.1, luego el N.2 y N.3. Aquí se iniciaban los Muelles Nacionales, aprovechando la existencia de playones naturales al nivel del río (lo que no se daba desde Puerto Norte). De aquí y hacia el sur del municipio ésta será

²⁸ José Amaro, “El agua de consumo en el Rosario del siglo pasado”, *Revista de Historia de Rosario*, N. 15-16 (1968): p. 57.

²⁹ Ángel Ferrer y Carlos Fernández Priotti, *Ferrocarriles en ...*, p. 11.

	la característica del terreno rivereño del sector en el cual se originó, en el siglo XVIII, el proceso de división de los terrenos que pertenecieran sucesivamente a Luis Romero de Pineda, a Domingo y Juan Gómez Recio, Narciso José de Suero y Santiago Montenegro, y en el que se asentara la aldea de Rosario.
Paseo Público Pte. Néstor Kirchner	Galpones bajo la explotación de la Sociedad Puerto de Rosario, 1902. Allí existieron los galpones 2, 5, 6, 7 y 9, los que fueron demolidos en ocasión de la refacción de los pilotes y el piso.
<p>Centro de Documentación Histórica CEHIPE, Teatro Príncipe de Asturias, Túneles de exposición, Plaza Guernica, Colegio General San Martín (Colegio Nacional N.2), La Misión del Marinero, Club de Residentes Extranjeros (fundado en 1871), Centro Navarro, Zazpirak Bat, Escuela Primaria Roque Saénz Peña, Colegio Inglés San Bartolomé, Plaza de la Cooperación (ex Mercado Norte), Megatlón (Cooperativa de Tamberos de Rosario COTAR), Casa natal del Che Guevara, Placa recordatorio del asesinato de Francisco Netri, Bar Olimpo (Almacén), Banco Monserrat, Teatro Broadway, Edificio Remonda Monserrat, Asociación Española de Socorros Mutuos, Edificio Berkeley, Bar “El Cairo”, Palacio Fuentes, Facultad de Humanidades y Artes de la UNR, Centro de Documentación César Torriglia, Plaza Sarmiento, Escuela Normal de Maestros, Iglesia Santa Rosa, Círculo de Obreros, Federación Agraria Argentina, Edificio Cabanellas, Teatro La Comedia, Edificio “La Favorita”, Museo y Diario La Capital, Club Español de Rosario, Plataforma Lavardén.</p>	

<p>Parque Nacional a la Bandera (Sector 15 del Enapro)</p> <p>Extensión: Desde calle San Martín hasta la Estación Fluvial</p>	
Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Instalaciones de Agua y Energía	Usina Eléctrica The River Plate Electric Co. La planta fue inaugurada en 1903. Poseía dos enormes chimeneas observadas en toda la rivera rosarina.
Portal de las Grúas	Soporte de grúas utilizadas sobre vías para la operatoria portuaria en el sector.
Centro de Expresiones Contemporáneas y Centro de la Juventud	Antigua zona donde en la segunda mitad del siglo XIX amarraban embarcaciones pequeñas y de cabotaje próximas al primitivo edificio de Aduanas. El espejo de agua llegaba hasta la construcción del puerto moderno, en 1902, hasta lo que hoy es la avenida Belgrano. A partir de entonces, sobre tierra ganada al río con relleno, se levantaron en 1908 los galpones que hoy son característicos. A esa altura, de Avenida Belgrano y Catamarca, comenzaba el recinto portuario del concesionario francés, que se conoció como “Puerto Nuevo”, donde ya no atracaban barcos a vela sino los grandes buques de ultramar. Desde allí hasta la Estación Fluvial funcionó el “sector de importación”, característica que conservó hasta 1942. De principios de siglo XX son los galpones 4, 11 y 13, refuncionalizados últimamente para la actividad cultural. Entre los galpones y el río, los muelles disponían de una sucesión de grúas eléctricas, debajo de las cuales pasaba el ferrocarril interno.
Avenida Belgrano,	Ex calle del Bajo, zona de pulperías, y viviendas precarias. A partir de mediados del

tramo San Martín-Laprida.	siglo XIX, con los primeros muelles, fondas y casas dedicadas al comercio vinculado a la actividad portuaria. Hacia 1896, en Tucumán y Belgrano, se encontraba el bar recreo “Vista Alegre”: De allí se podía apreciar el conjunto portuario hacia el sur.
Conjunto de edificaciones de valor histórico patrimonial sobre bajada Sargento Cabral y Casa del Artista.	Histórica bajada “Grande” o de “San Miguel”, de acceso al corazón de la ciudad comercial en el siglo XIX. En su unión con el río se fijó el Punto “0” del Puerto Moderno para la explotación exclusiva de la actividad portuaria, veinte kilómetros aguas arriba y otros veinte aguas abajo. Allí se encontraban casas consignatarias. Almacenes de Castagnino. Comercios sobre la calle del Bajo, que quedaron bajo nivel al construirse la avenida Belgrano. Al ser originalmente un terreno de extensas playas, inundables, toda la zona por donde se trazó la avenida debió ser rellenada para adaptarla a la altura de los muelles construidos por la Sociedad Puerto de Rosario, a partir de 1902, durante la intendencia de Luis Lamas. La elegante y ancha avenida llevó por nombre el del creador de la bandera argentina Belgrano porque conducía al punto donde la misma izada por primera vez en 1812.
Ex Edificio Aduana-Municipalidad de Rosario.	Rosario contó con aduana desde que fue elevada al rango de ciudad, en 1852. Su primer edificio y galpones se levantaron al ingreso “al alto” rosarino por la bajada de “San Miguel”. El primer gran edificio-depósito de Aduana, de dos plantas, fue construido en 1856. Al edificio con torres almenadas le siguió la Aduana Nueva, inaugurada en 1938, obra de los ingenieros Ochoa y Thomas, con una marcada impronta francesa. Actualmente allí funcionan reparticiones municipales.
Escalinata linder a la Aduana.	Junto a la construcción de la nueva aduana se realizó una elegante escalinata que unió calle Urquiza con avenida Belgrano. Originalmente eran oficinas de aduana, y en 2013 fue denominada: “Pasaje Aduaneros Desaparecidos”.
Sanidad Nacional. Ministerio de Obras Públicas.	Oficinas de administración de aduanas, siglo XIX. Dependencias del Ministerio de Obras Públicas en el siglo XX, creado en 1907. Distrito Litoral de la Dirección Nacional de Arquitectura Archivo de planos históricos.
Prefectura Naval Argentina.	Oficina de Resguardo del Puerto, siglo XIX. Prefectura Rosario Bajo Paraná. Edificio de la Sub Prefectura, 1906.
Terreno de la actual Prefectura lindero al actual Enapro.	En las últimas décadas del siglo XIX, se erguía desde allí sobre el río un largo muelle estrecho y con forma de “L”, que dividía en dos el gran espejo de agua que se iniciaba en calle San Martín y terminaba en la actual calle Laprida.
Sede del Entre Administrador del Puerto de Rosario (ENAPRO). Avenida Belgrano al 600, frente a la Aduana.	Originalmente terreno perteneciente al gobierno nacional para el amarre de barcos de cabotaje, sin muelles. Allí se construyó un gran galpón para Taller de los muelles Nacionales, el que fue demolido por la Sociedad Puerto de Rosario para levantar en su lugar un edificio de oficinas destinado a controlar las operaciones portuarias. Cuando se nacionalizó el puerto, dicho palacete pasó a la órbita de la Dirección de Puertos, luego a la Administración General de Puertos y por último al Enapro, en 1994, manteniéndose en su esplendor. Archivo Histórico en organización por el Núcleo CPR-IDEHESI-CONICET.

Centro de Negocios Internacionales	Zona de tránsito hacia el puerto entre el taller de los muelles nacionales (Enapro) y el antiguo edificio de la Capitanía del Puerto de Rosario, el que fue reemplazado en la década del XX por el actual edificio que ocupa el Centro de Negocios.
Galpón de la Música y demás galpones reciclados uso cultural.	Se trata del antiguo Galpón 11 construido a principios de siglo XX por la Sociedad puerto de Rosario, a la altura de los antiguos muelles de Castellanos. Hecho de mampostería, perdura hasta el presente, al igual que el Galpón 13.
Parque Nacional a la Bandera.	<p>Área fundacional donde existió una bajada hacia la costa del río desde el siglo XVIII utilizado por el vecindario del poblado que surgió en torno al terreno donado por Santiago Montenegro para el templo de la Virgen del Rosario en las actuales calles Buenos Aires y Córdoba. A la altura de dicha capilla, pero continuando por Buenos Aires, barranca abajo, en 1857 se construyó el primer muelle de Rosario, conocido como Muelle de Hopking. Sobre ese mismo predio y zona contigua se construyeron los Muelles Castellano (luego de Aldao y Díaz) y las dársenas y muelles de Comas (entre las actuales Juan Manuel de Rosas y 1 de Mayo).</p> <p>Así se produjo una transformación urbana radical: la habilitación formal de la Calle del Bajo (o la Alameda o de la Marina, hoy Avenida Belgrano), el comienzo de apertura de más bajadas en las barrancas y la nivelación del “Bañado de los Sauces”, entre Juan Manuel de Rosas y Córdoba, en las proximidades de lo que hoy es el Monumento a Malvinas, loteado en 1873.</p> <p>Existía entre Buenos Aires y Juan Manuel de Rosas, una isleta rodeada de agua. Esto quizás tuvo su origen en 1862 cuando se produjo allí el derrumbe de 100 metros de ribera.³⁰ Todo ese sector fue rellenado hacia 1880 y se levantaron tres inmensos galpones que se extendía desde los muelles hasta la calle del Bajo. En donde hoy se encuentra el Monumento a los Caídos en Malvinas, existía el gran depósito de material inflamable de la Sociedad Anónima “Muelles de Comas”, hasta fines de siglo XIX. Los trabajos de relleno se intensificaron como se dijo con la construcción de la Avenida Belgrano y del puerto moderno. Este último hacia 1905 avanzó sobre el río al establecer la línea de muelles en su ubicación actual, ganándole más de 100 metros al río. El sector fue destinado por la Sociedad Puerto de Rosario a las mercaderías de importación. De la época quedan los Galpones 15 (actual Escuela Municipal de Artes Urbanas) y el 17 (de Exposiciones). Entre los galpones y la zona de amarre de los muelles sobre el río Paraná, se encontraban las vías que conducían las locomotoras y vagones de la propia empresa, y una serie de grúas que operaban intensamente. Se trataba de la zona de importación y los productos eran por lo tanto descargado directamente o a los vagones o a los galpones. Una fotografía de 1930 permite observar la existencia en el Parque a la Bandera, a la altura de la actual explanada del Monumento y hasta calle Córdoba, sobre la Calle de los Inmigrantes, de amplias instalaciones de un elevador de</p>

³⁰ Alberto Montes, “Santiago Montenegro, fundador de Rosario”, *Revista Historia de Rosario*, N. 17 y 18 (1969): p. 64.

	cereales (con seis silos), dominados “Graneros Nacionales”. Una vez nacionalizado el puerto en 1942, dichas hectáreas e instalaciones fueron afectadas a la realización del Parque Nacional a la Bandera como marco del Monumento Nacional a la Bandera, que comenzó a construirse en 1943, en el terreno que ocupara la plaza Brown. Fue inaugurado en 1957. En cumplimiento del objetivo de agrandar dicho parque fueron demolidos los galpones 10 y 18. Todo este sector fue transferido a la Municipalidad de Rosario, según Ley Nacional N° 24.075.
Avenida de los Inmigrantes.	Zona de desplazamiento interno del puerto moderno de Rosario, a partir de 1905.
Calle San Martín (Del Puerto), Maipú (Aduana), Laprida (Comercio). Conventillo Britannia (Hotel Britannia), consulado del Uruguay, Colegio de Arquitectos de Rosario, Secretaría de Planeamiento Municipal, Hotel Savoy, Hotel Majestic, Banco Provincial de Santa Fe, Banco Municipal de Rosario, Espacio Cultural Universitario (ex Banco Nación), Casa Gath y Chaves (Buena Vista), Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas (CAPYM) (Representante de las empresas prestadoras de servicios a las mercancías y/o buques desde 1957), Plaza Montenegro (Ex Mercado Sur y luego Central), Club Gimnasia y Esgrima, Sede de Gobierno de la Universidad de Rosario, Edificio “La Bola de Nieve”, Museo de la Salud, Cidel (Palacio Chico Municipal), Agencia de Desarrollo Región Rosario (Aderr), Club Social, Jockey Club, Centro de Patrones Fluviales de Pesca y de Cabotajes Marítimos, Delegación Rosario de la Liga Naval Argentina (Fundada en 1933), Centro de Despachantes de Aduana de Rosario (Creada en Buenos Aires en 1912 y en Rosario en 1936), Alianza Francesa de Rosario, Consulado de Francia, Lógica Masónica Unión, Unione e Benevolenza, Teatro “El Círculo” y Asociación “El Círculo”. Plaza 25 de Mayo. Consulado de España, Museo de Arte Decorativo Firma y Odilo Estévez, Colegio de Profesionales de la Ingeniería Civil, Correo Central de Rosario, Intendencia Municipal de Rosario (Palacio de los Leones, inaugurado en 1897), Catedral de Rosario, Pasaje Juramento, Colegio de Profesionales de la Ingeniería Civil (balcón y terraza portuaria), Galería de Honor de las Banderas y Pasaje Juramento, Colegio Avellaneda, Plaza República del Perú (ex casa de Comas), Paseo de los Artesanos (Muelles y depósitos del puerto en el siglo XIX).	

Estación Fluvial Puerto de Rosario (Sector 14 del Enapro)	
Extensión: Desde calle Córdoba hasta calle San Luis	
Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Plaza Barrancas de las Ceibas	Usina de gas de Rosario, segunda mitad del siglo XIX.
Muelle del Barco Ciudad de Rosario	Zona de muelle de la empresa de la Usina de Gas. Se construyeron allí los galpones 19 y 21 de la Sociedad Puerto de Rosario, demolidos posteriormente.
Plaza de la Coronación	Amplio predio de la Usina de Gas, dedicado a las instalaciones fabriles y depósitos.
Estación Fluvial.	A fines del siglo XIX existían embarcaderos, galpones y depósitos de la Usina de

	Gas. A partir de 1906, la Sociedad Puerto Rosario lo convirtió en el Galpón 22. Desde allí y hasta avenida Pellegrini los muelles fueron destinados a la operatoria de cabotaje. El edificio y torre de la Estación fluvial es de la década del 50 del siglo XX. Concesionada en 1998.
Plaza Comunidad Foral de Navarra	Galpones y playón de maniobra del ferrocarril.
Plaza y Monumento al abanderado Grandoli.	Galpones portuarios siglo hasta principios del siglo XX. Con anterioridad, hacia 1887, terrenos pertenecientes a Carlos Casado del Alisal.
Embarcadero Fluvial, Monumento al Isleño, Museo del Paraná y las Islas , guarderías náuticas, Concejo Municipal de Rosario (Pasaje Vasallo), Monumento a Guillermo Brown, Monumento al Inmigrante, Monolito de Juan B. Scalabrini “padre de los inmigrantes”, Plaza Árabe, La Marina, Biblioteca San Martín, Edificio de “La Segunda” (Placa y solar de las Mensajerías Nacionales Iniciadoras), Bar La Muestra (Hueco de Cardozo), Aricana, Club Gimnasia y Esgrima, Escuela Sarmiento, Centro Asturiano, Club Rosarino de Pelotas, Plaza Arcelia Delgado de Arias (Terrenos pertenecientes hasta 1887 a Carlos Casado del Alisal).	

Dársena de Cabotaje (Sector 13 del Enapro)	
Extensión: Desde San Luis a San Juan	
Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Club Ministerio de Obras Públicas y Club Náutico.	Muelle de Cabotaje de la Sociedad Puerto de Rosario, 1906.
Canal 5 Rosario	A fines de siglo XIX eran terrenos del empresario Carlos Casado del Alisal, dueño también de los terrenos donde se levantó la Estación del Ferrocarril Oeste Santafesino y muelles. ³¹ Allí se construyó el edificio central de la Administración de la Sociedad Puerto de Rosario, entre 1902 y 1942, ubicado en el centro del nuevo puerto moderno. ³² Téngase en cuenta que no existía por entonces el Parque Nacional a la Bandera y por lo tanto dicho edificio, rodeado de jardines, frente a la dársena de cabotaje, fue pensado para indicar esa centralidad. En ese predio, una de las más espaciosas playas existentes en la costa rosarina durante el siglo XIX, se montaron los arcos, columnatas y palcos del acto de colocación de la piedra basal del puerto el 26 de octubre de 1902, con la presencia del presidente de la Nación, Julio Roca. ³³ Al estatizarse la empresa, la sede de la Sociedad Puerto de Rosario

³¹ El Centro de Documentación Histórica César Torriglia, dependiente del Departamento de Investigaciones de la Facultad de Humanidades y Artes de la Universidad Nacional de Rosario, en su riquísima colección atesora planos de la zona en el siglo XIX.

³² Como puede observarse en el Plano Puerto de Rosario, original de 1930, Archivo del Enapro.

³³ F. Escaris Mendez, *Santa Fe: el puerto de Rosario. El Monumento a San Martín. El puerto de Santa Fe*, (Buenos Aires: Talleres Ortega y Radaelli, 1903), p. 21.

	pasó a la Dirección Nacional de Puertos, y por último, en 1964, a Canal 5 de Televisión. En la zona también se encuentra una elegante edificación de dos plantas que oficiara como oficina de Resguardo de Aduana. ³⁴
Parque Belgrano	A principios de siglo XX predio intermedio entre la avenida Belgrano y el sector de Cabotaje, ocasionalmente playón y depósito. Era atravesada por la línea ferroviaria construida por la Sociedad Puerto de Rosario.
Colegio del Huerto, Colegio San Antonio María Gianelli, Escuela de Educación Técnica N.468, Luis B. Laporte, Consejo de Maestros Mayores, Edificio de Gobierno de la Universidad Nacional de Rosario.	

Zona Franca de la República de Bolivia (Sector 12)

Extensión: Desde calle San Juan a la altura de calle 9 de Julio y Avenida Belgrano

Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Zona Franca de Bolivia. No está operable por su estado de obsolescencia.	Se encuentra en la playa de cabotaje que a mediados del siglo XIX se la conoció como “Puerto de Santa Cruz”, por haber pertenecido al general Mariscal Andrés de Santa Cruz, guerrero de la Independencia, presidente de Gobierno de Perú y de la Confederación Peruano Boliviana. Radicado en Rosario, compró en 1857 un amplio terreno entre las calles Alem y Ayacucho, donde construyó su residencia, una bajada (San Juan) y un muelle de madera, obra del constructor Mateo Scotto, inaugurado en 1859. Murió años más tarde en Francia. Carlos Casado del Alisal, “su vecino”, propietario del sector portuario adyacente, adquirió parte de su propiedad. ³⁵ De allí que el embarcadero se conoce como “Casado”, y su playón se extendió desde Ayacucho hasta Colón. De allí se habrían exportado en 1878 los primeros trigos argentinos a Europa. La Sociedad Puerto de Rosario, en 1905, lo destinó al comercio de cabotaje, construyéndose una serie de galpones. En 1978 fue cedido por la Nación al gobierno de Bolivia.
Cortada Santa Cruz	Recuerda a Santa Cruz como gran propietario de la zona. Su residencia se encontraba exactamente en la plazoleta Monasterio, de Ayacucho y Mendoza.
Avenida Belgrano al sur	Terrenos muy bajos y anegadizos en propiedad de Carlos Casado del Alisal e instalaciones del Ferrocarril Oeste Santafesino.
Bajorrelieve de “El Sembrador”	Bajada de acceso al puerto nuevo del Ferrocarril Oeste Santafesino, a partir de 1883. Disponía de muelles habilitados para la importación y exportación. En 1902 pasa a integrar el área de concesión y explotación de la Sociedad Puerto de Rosario.
Parque Urquiza	Fue el playón de maniobras y estación terminal del Ferrocarril Oeste Santafesino.

³⁴ Testimonio del ingeniero Pedro Manno, Gerente Comercial y Operativo del ENAPRO, ex funcionario de la Dirección Nacional de Puertos y último Capitán de Puerto de Rosario.

³⁵ Jorge Tomasini Freyre, “La casa quinta y el muelle del mariscal Andrés Santa Cruz”, *Rosario, su historia y región*, N. 110 (2012).

	La línea fue inaugurada el 4 de noviembre de 1883. A la altura de esa construcción, sobre el actual parque, se levantaron siete grandes galpones para los vagones. Durante la presidencia de Juan Domingo Perón comenzó su forestación y se transformó en el Parque de los Derechos de la Ancianidad.
<p>Colegio La Salle, Sociedad de Beneficencia de Rosario, Asilo del Huérfano, Hospital Provincial Eva Perón (ex Hospital de Caridad), Capilla San José, Yerbatera Martin, Hospital de la Sociedad Unione e Benevolenza, Grupo Escultórico “Mercurio” (existente en la fachada del primitivo edificio de la Bolsa de Comercio). En el Parque Urquiza: baterías históricas, Monumento y busto al general Justo José de Urquiza, y mástil. En el barrio aledaño: Colegio Nacional Domingo Faustino Sarmiento (ex Colegio Nacional N.1), Sindicato de Obreros Marítimos Unidos-Delegación Rosario (herederos de la Liga de Obrero Naval, que surgió en Rosario en 1907), Instituto Superior Bernardo Houssay, Asociación Cultural Inglesa, Club Italiano, Biblioteca y Colegio de la Asociación de Mujeres, Sanatorio Rosendo García, Amigos del Arte, Centro de Tradición el Hornero, Escuela Bernardino Rivadavia, Colegio Cristo Rey, Centro de Tradición Martín Fierro...</p>	

Zona en uso por ENAPRO (Sector 11)

Extensión: Desde calle 9 de Julio a Montevideo

Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Avenida Belgrano y Paseo “20 de Junio”	Por pertenecer a un área más tardía de la apertura de la Avenida Belgrano y urbanización de las barrancas, entre las décadas del 20 y 40 del siglo XX, la única intervención de obra pública relevante del sector fue el Anfiteatro Humberto de Nito, inaugurado en 1971. Por otra parte, el sector portuario se encuentra ceñido a una franja estrecha de terreno, entre las verjas y el río. La Sociedad Puerto de Rosario lo asignó al cabotaje. Allí se levantaban los galpones 26 y 27, que fueron demolidos, y construcciones menores. En 2017 se inauguró, tomando parte de terreno cedido por el ENAPRO el Paseo “20 de Junio”.
Plaza Bélgica, Policía Federal Argentina, Anfiteatro Humberto de Nito, Complejo Astronómico Municipal, Recordatorio, campanas de Belgrano.	

Futuro Puerto de la Música. Actualmente opera TPR. (Sector 10 del Enapro)

Extensión: Desde calle Montevideo a Pasco

Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Intersección de las Avenidas Pellegrini y Belgrano	La urbanización del espacio comienza con la concesión del puerto a la Sociedad Puerto de Rosario en 1902, que en su expansión hacia al sur decidió destinar esa zona (entre Pellegrini y Ayolas), en aquel entonces, la más alejada de la ciudad, a la operatoria de exportación. Allí funcionó la Escuela de la Marina Mercante,

	<p>dependiente de la Prefectura. En la década del 70 fueron demolidos, por su estado de deterioro, los galpones 28, 29, y los denominados con la letra “A”, “B” y “C”.³⁶ Planes estratégicos municipales y provinciales asignaron al ámbito un ambicioso proyecto que aún no se concretó: “El Puerto de la Música”. Fue diseñada en 2008 por el arquitecto Oscar Niemeyer. El área está reservada al emprendimiento.</p>
<p>Monumento y escalinata estatua de Stella Maris, patrona de los Navegantes. Avenida fue la vía de acceso a la ciudad de Rosario del Ferrocarril Oeste Santafesino; en Necochea viraba a la estación del Parque Urquiza. Su prolongación hacia el puerto se realizó a partir de la década del 30 del siglo XX. Instituto Politécnico Superior “General San Martín” (ex Escuela Industrial de la Nación, 1907); Facultad de Ciencias Exactas, Ingeniería y Agrimensura; Colegio Madre Cabrini; Plaza López, Plaza Libertad (Ex mercado de Abasto)...</p>	

Zona Franca de la República del Paraguay-Ingreso a TPR (Sector 9 del Enapro)	
Extensión: Desde calle Pasco a Riobamba	
Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
<p>Acceso por avenida Belgrano a Terminal Puerto Rosario (TPR). Oficinas administrativas de la empresa. TPR tiene adjudicada la concesión de las Terminales 1 y 2 por 30 años.</p>	<p>Fue el ingreso al sector de exportación del nuevo puerto de Rosario concesionado en 1902 y por ende la Sociedad Puerto de Rosario construyó la usina eléctrica, grandes depósitos (los “D” y “E”) y su elevador de granos, con muelles de mampostería. Fue uno de los sectores más dinámicos del puerto a partir de 1905. Una vez nacionalizado el puerto de 1942, este fue perdiendo su capacidad exportadora, en beneficio de puertos privados. En 1970, las terminales 1 y 2 pasaron a integrar lo que los planes reguladores definieron como “Puerto Sur”, para relocalizar la actividad portuaria al sur de avenida Pellegrini. En 1979 parte del predio donde se encontraba el histórico elevador y sus galpones fue cedido por el gobierno argentino a la República del Paraguay, quién no hizo uso efectivo del mismo, y quedó abandonado. En 1994, apenas constituido el Enapro, figuro como “Muelle Unidad 5”, incluido dentro de la Zona Franca. El operador es una Unión de Transitoria de Empresas conformada por el grupo chileno Ultramar y AOTSA-Vicentín, que formaron TPR (Terminal Puerto de Rosario).</p>
<p>Sindicato Portuarios Unidos Argentinos (SUPA), Sunderland Bar, Restaurante Wembley, Escuela de Ingeniería Mecánica de la UNR, Comienzo de “La Siberia”, Club Sportmen Unidos, Iglesia San Cayetano, ISEP Escuela de Seguridad Pública. Sobre avenida Belgrano y la barranca, entre Pasco y Cerrito, el sitio arqueológico “La Basurita” (Primer vaciadero municipal, 1873).</p>	

Terminal Multipropósito (norte). (Sector 8 del Enapro)
Extensión: Desde calle Riobamba a Virasoro

³⁶ Entrevista a Pedro Manno, cit.

Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Concesionario- Operador: Terminal Puerto Rosario S.A.	<p>Desde principios de siglo XX sector dedicado por la Sociedad Puerto de Rosario a la operatoria de exportación, con muelles preparados para la recepción de barcos modernos de ultramar. Se levantaron amplios galpones, y se dispuso de amplios playones para el traslado de las mercaderías. Allí confluían las vías del ferrocarril particular de la empresa -que unía dentro del recinto portuario las instalaciones de importación, cabotaje y exportación- con el ramal del Ferrocarril Córdoba y Rosario (FCCyR), que tenía su estación central a pocas cuadras, en 27 de Febrero y la actual calle Juan Manuel de Rosas. Por calle Independencia, paralelo a ese bulevar, corrían las vías que a la altura del actual Parque Italia y avenida Belgrano se unían a las de otras empresas ferroviarias que con destino al puerto surcaban diversos barrios del sur de la ciudad.</p> <p>Al constituirse el Enapro el sector fue identificado como Terminal 2. Se define como multipropósito (cargas a granel, container) y multimodal, al operar con trenes, barcazas y camiones que le llevan mercaderías de todo el país. A sus dársenas llegan las tres principales navieras que operan en el comercio mundial: MSC, Maersk y CMA.</p>
<p>Este sector incluye al área de influencia del bulevar 27 de Febrero que fue el principal acceso para los vehículos pesados de la ciudad hacia el puerto en el siglo XX. Centro Universitario Rosario, “La Siberia”; Escuela de Música (Ex sede administración del Ferrocarril Rosario Bahía Blanca), Centro cultural universitario (oficina y andenes del Ferrocarril Rosario-Bahía Blanca), Instituto Marx Planck, Conicet Rosario/Irice, IBR/Indear/Bioceres S.A.; Plaza República de la Sexta, Colegio Rosario, Escuela de Enseñanza Técnica Profesional 463, ex estación central del Ferrocarril Córdoba y Rosario, Museo Ferroviario, Asociación Amigos del Riel, Estadio del Club Atlético Central Córdoba, Escuela Técnica Naval N° 697, Parque Yrigoyen, Parque de los Autóctonos, Plaza Che Guevara, Asilo del Buen Pastor...</p>	

Instalaciones de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables (Sector 7 del Enapro).

Extensión: Desde calle Virasoro a Amenábar

Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Dirección Nacional de Vías Navegables. Delegación Paraná Inferior. Hidrometría.	<p>Fue creada en 1909, aunque el edificio data de la década de 1920. Ha contado con divisiones de dragado, relevamiento y señalización. Es un complejo patrimonial relevante, con sus radas de reparación, galpones y talleres escuelas de reparación de naves. Posé un importante fondo documental fotográfico y planimétrico.</p>

Barrio Tablada (oficialmente Gral. San Martín, allí vivieron numerosas familias de los trabajadores de la Dirección Nacional de Vías Navegables), Instituto Superior Olga Cossettini, Tribunales Provinciales fuero Penal, Hospital Italiano, Hospital de Niños Víctor J. Vilela.

Terminal Multipropósito (sur). Zona de actividades logísticas y playa de estacionamiento para camiones. (Sector 6 y 5 del Enapro)

Extensión: Desde calle Amenábar a Ayolas

Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Concesionario- Operador: Terminal Puerto Rosario S.A.	Fue en la primera década del siglo XX el extremo sur de las obras del puerto moderno de Rosario, y el último tramo de muelles dedicado a la operatoria de exportación, y con sus galpones. Hacia 1914 la empresa concesionaria extendió hasta allí sus vías, quedando unidas todos sus sectores desde la estación Rosario Central al norte, y esta parte sur, que, a su vez, y en pocos kilómetros empalmaba con el Ferrocarril Central Córdoba, que para entonces había comprado el FCCyR, el Ferrocarril Rosario a Mendoza, y el Ferrocarril Rosario, Puerto Belgrano, entre otros. Hacia 1994 era conocido como Terminal 1, denominación que mantiene.
Biblioteca Vigil, Escuela Provincial de Cine y Teatro, Escuela Isabel La Católica, Biblioteca Popular Pocho Leprati, Escuela Técnica N° 2066 Santa Fe, Hospital Español, Hospital Nuestra Señora del Rosario, Escuela de Educación Secundaria No. 630 J.J. de Urquiza, Centro Comercial de Avenida San Martín...	

Terminal granelera. (Sector 4 del Enapro)

Extensión: Desde calle Ayolas a Centeno

Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Concesionario- Operador: Terminal Puerto Rosario. S.A Actualmente integra la	Hacia 1914 era una zona destinada por la Sociedad Puerto de Rosario a una futura ampliación. Quince años más tarde ya había construido galpones (identificados como 41, 42 y 43), con sus muelles y conectados a la red ferroviaria. En pleno furor de la política tendiente a dotar a la Argentina de modernos elevadores, se levantó en 1937 la Unidad VI, que dispuso de 109 silos de hormigón armado, y años más tarde la Unidad VII, con 72 silos. Ambos tuvieron sitios de atraque y una dársena para operaciones con barcazas. Fueron los dos mejor equipados y más importante de los siete elevadores que poseyó la Junta Nacional de Granos (disuelta en 1994).
Agrupación de Vecinos Autoconvocados contra la Contaminación Agrotóxica, Capilla San Francisco Javier, Hospital Geriátrico Provincial (Sociedad de Beneficencia), Colegio Santa Margarita.	

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

Extensión: Desde calle Centeno a Juan María Gutiérrez

Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Complejo de silos subterráneos abandonados. 175 mil metros cuadrados.	Entre las avenidas Belgrano y Grandoli, y las calles Centeno e Isola, funcionó la mayor planta de silos subterráneos del mundo, inaugurado en 1959. Quedó dividida en dos partes por la avenida Uriburu, que fue abierta hasta el río como consecuencia de la misma. Comprendía 28 silos con 168 celdas. ³⁷ Al ser de hormigón armado resistieron el tiempo. A partir de la década del 60, con sus oficinas y playones para camiones fue un área dinámica para el sector.
Barrio ribereño de pescadores. Zona con mayores retardos de integración puerto ciudad. ³⁸	Comprende unas 64 hectáreas, con un amplio espejo de agua, que tuvo su origen en los rellenos hidráulicos realizados por la Sociedad Puerto de Rosario, a principios de siglo XX, para levantar el terreno del área exportación, que era inundable. Por entonces también la Municipalidad arrojaba allí residuos domiciliarios que formaron luego “montañitas”. ³⁹
Barrio Villa Manuelita, Parroquia Nuestra Señora de Fátima, Plaza de la Resistencia, Barrio Esteban Echeverría (Los monobloques), Polideportivo Parque del Mercado, Escuela John F. Kennedy, Centro Municipal de Distrito Sur, Rosita Ziperovich; Escuela Juan Mantovani, Escuela Amanece, Frigorífico Matievich, Plaza Rodolfo Walsh, Polo Tecnológico Rosario (ex Batallón 121 ex Regimiento 11)...	

De Astilleros Navales y de Fabricación de Barcazas. (Sector 1 del Enapro)

Extensión: Desde calle Juan María Gutiérrez al límite sur del Municipio de Rosario

Área y referencia actual	Significancia histórico patrimonial
Barrio “El Mangrullo”. Es el único sector urbanizado que se encuentra dentro de terrenos portuarios. Allí funciona el Astillero Naval	Área original de la radicación de la primera familia española del Pago de los Arroyos, y que perteneciera a la estancia de Juana Romero de Pineda de Gómez Recio. Siglos XVII y XVIII. En 1886, el empresario José Arijón, que vivía en la zona central del puerto de Rosario, obtiene del gobierno nacional la autorización para la construcción de un puerto en la desembocadura del arroyo Saladillo, lado sur, donde estaba empeñado en crear un pueblo de recreo para las familias rosarinas. Pero la finalidad de su

³⁷ Diario La Capital, de Rosario, 15 de enero de 1959.

³⁸ Cecilia Galimberti, “A orillas del...”, p. 154.

³⁹ Estudio para el desarrollo del puerto de Rosario, Fundación Banco Municipal de Rosario, 1995, p. 62.

Rosario, de construcción y reparaciones navales.	puerto era el embarque de la producción de sus campos. Lo denominó “Puerto Plaza”, en homenaje al ministro que le concedió la habilitación provisoria. ⁴⁰ Al construirse el muelle del Frigorífico Swift, en 1924, toda la línea de edificación de muelles de la Sociedad Puerto de Rosario se fijó tomándolo en cuenta.
Club de Pescadores Navales, Club Náutico Sur, Barrio El Mangrullo, Barrio Saladillo Sur, Náutica Degiorgi, Barrio Saladillo, Monumento a Eva Perón, Sindicato de la Carne, Polideportivo Saladillo, Escuela Aristóbulo del Valle, Plaza Bernardo O Higgins, Uriburu y Ayacucho (Patio La Bajada), Estación Corrales GCBA (Bajada al Puerto) e Intercambio “La Bajada” del FCCC, ⁴¹ Iglesia y Escuela Nuestra Señora de la Merced, Escuela Víctor Mercante, Sociedad Polonesa Federico Chopin, Colegio Santísimo Rosario, Escuela Municipal de Artes Manuel Musto, Club Saladillo, Casa Arijón, Parque Regional Sur ...	

En esta clasificación, que no tiene más expectativas que ser ejemplificativa y orientativa, no se incluyeron las zonas de uso exclusivamente recreativo y deportivo que no fueron escenario de complejos ferro portuarios, y que se ubican desde la toma de Aguas Santafesinas hasta el Puente Rosario-Victoria. Asimismo, no se mencionaron a aquellas empresas dedicadas a la logística aérea, terrestre y marítima, y entidades especializadas en comercio exterior, por ejemplo. En la actualidad Rosario cuenta con cinco empresas de transportistas viales; tres ferrocarriles de carga; nueve agentes de carga; veintiún agencias marítimas; cincuenta y seis despachantes de aduanas; y quince bancos dedicados al comercio exterior. Asimismo, dispone de una densa red de asociaciones vecinales. Los barrios ribereños linderos al puerto de Rosario son, según la nomenclatura oficial, quince:

Barrios Rivereños de Rosario (Comisiones vecinales y barriales)	Barrios vinculados a la dinámica ferro portuaria por su historia.	Centros Municipales que lindan con la actividad portuaria.
1-Celedonio Escalada 2-Florida 3-Alberdi 4-Sarmiento 5-Lisandro de la Torre 6-Malvinas 7-Alberto Olmedo (Pichincha) 8-Centro 9-República de la Sexta 10-G. San Martín (Tablada) 11-Villa Manuelita	1-Larrea y Empalme Graneros. 2-Ludueña. 3-Remidios Escalada de San Martín (Echesortu). 4-Abasto. 5-España y Hospitales. 6-Matheu. 7-Tiro Suizo. 8-Roque Sáenz Peña.	1-Distrito Norte, Villa Hortensia. 2-Distrito Centro, Antonio Berni. 3-Distrito Sur, Rosa Ziperovich.

⁴⁰ Alfredo Monzón, *Barrio Saladillo, Recorriendo su pasado*, Imágenes y edición: José Straatman, Rosario, 2018.

⁴¹ Ángel Ferrer y Carlos Fernández Priotti, *Ferrocarriles en ...*, p. 47.

12-General Las Heras		
13-Esteban Echeverría		
14-Saladillo Sud		
15-Saladillo		

Por otra parte, también se debería incluir a las instancias de integración regional. Por ejemplo, el Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario (ECOM) que nació “como un espacio de coordinación y promoción de políticas públicas de impacto regional organizado sobre la base de una asociación estratégica de las localidades y como órgano impulsor del desarrollo de proyectos a escala metropolitana”. Presidida por la intendencia de Rosario está conformado por 25 municipalidades y comunas. De esas localidades, 14 son ribereñas y disponen de la mayor concentración de muelles privados: San Lorenzo, Fray Luis Beltrán, Capitán Bermúdez, Granadero Baigorria, Villa Gobernador Gálvez y Villa Constitución.⁴² Los múltiples aspectos relacionados con la actividad portuaria constituyen en el ECOM una prioridad.⁴³

La región portuaria que, en el territorio de la provincia de Santa Fe, rodea y tiene a Rosario como epicentro, encierra 26 terminales portuarias, de las cuales sólo cuatro se encuentran en su ejido municipal. Diez se encuentran en la ciudad de Puerto General San Martín⁴⁴ y otra cuatro en San Lorenzo.⁴⁵

El cuadro trazado no sería completo si no se tuviera en cuenta el entorno fluvial e isleño de Rosario, con una intrincada red de riachos y lagunas, en territorio de la provincia de Entre Ríos.

Conclusión

Entender a la preservación del patrimonio portuario como algo inherente sólo al ámbito de las instalaciones portuarias implicaría referirse solo a una parte de la historia y lejos

⁴² <http://www.ecomrosario.gob.ar/ecom.php>

⁴³ El Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario (ECOM), está integrado por Acebal, Álvarez, Alvear, Andino, Arroyo Seco, Capitán Bermúdez, Coronel Domínguez, Empalme Villa Constitución, Fighiera, Fray Luis Beltrán, Funes, General Lagos, Granadero Baigorria, Ibarlucea, Pavón, Pérez, Piñero, Pueblo Esther, Ricardone, Rosario, San Lorenzo, Soldini, Villa Constitución, Villa Gobernador Gálvez y Zavalla.

⁴⁴ Dreyfus Timbúes, Noble Timbúes, Minera Alumbreira, Terminal 6, Cargill Saci, Pasa, Nidera, El Tránsito-Toepfer, Bunge Pampa y Bunge Dempa.

⁴⁵ Refisan ACA, Vicentín, Pecom-Agra y San Benito. General Lagos cuenta con dos: Dreyfuss y General Lagos. Y siguen con una: Villa Gobernador Gálvez, Cargill; Punta Alvear, Productos Sudamericanos; Arroyo Seco, Topfer; y Villa Constitución, Servicios Portuarios. Puerto de Negocios, agosto de 2007, año 2, N. 2, p. 16.

se estaría de involucrar a la ciudadanía con su pasado de ciudad portuaria, su presente y futuro.

En el año 2010, la Organización Europea de Puertos aprobó un “Código de buenas prácticas para la integración social” de los mismos, afirmando que “La experiencia del puerto comienza en la ciudad”, con la creación de centros dedicados específicamente a reflexionar sobre los puertos, o a través de instituciones culturales como museos o espacios expositivos, y desde allí se podría atraer los visitantes hacia el puerto. Así fue como se crearon los primeros centros educativos portuarios, en Amberes (1988), en Róterdam (1996) y en Génova (2009). El primero de ellos ha ido más allá al crear un “Círculo de Información Portuaria”, en proximidades del Museo del Río, situado en los antiguos muelles. En todos los casos, las autoridades portuarias cooperaron con museos marítimos de sus comunidades.⁴⁶

La revitalización, y la renovación urbanísticas de los antiguos muelles en las grandes ciudades del mundo ya lleva 40 años de experiencia, tuvo en sus fundamentaciones dos objetivos primordiales: implementar mejoras urbanísticas que beneficiaran el tipo de relación de la ciudad con el puerto y procurar el desarrollo socio económico.⁴⁷ La propuesta de que el futuro museo portuario de Rosario disponga un guion que contemple la dinámica histórica CPR permitiría observar ese proceso relacional como una construcción y desafío constante. Al mismo tiempo significaría un abordaje integral completamente superador de la preservación portuaria entendida a la reparación puntual o reciclaje de alguna instalación. “El peligro es la desarticulación de esas piezas edilicias entre si -dentro del área portuaria- como con la red urbana, no promocionando una coherencia espacial en continuidad de recorrido e intelección de los rastros históricos materiales. Esto lleva a la disolución espacial del patrimonio existente y del frente costero, convirtiendo el espacio en una desarticulada acumulación de nuevos usos y nuevas construcciones”, sostiene Fedele.⁴⁸ Coincidimos con este investigador que un proyecto patrimonialmente adecuado es sinónimo de construcción de ciudadanía, “de bienes públicos con memoria y no espacios con decorado de memoria incompleta”.⁴⁹

⁴⁶ European Sea Ports Organisation, Fundación Valenciaport y Autoridad Portuaria de Valencia, “Código de buenas prácticas para la integración social de los puertos”, Valencia, 2010.

⁴⁷ San Francisco, Baltimore, Nueva York, y Boston, en Estados Unidos de Norte América fueron los primeros. A ellos le siguieron Londres, Liverpool, Barcelona, Lisboa, Génova, Marsella, Bilbao, Ámsterdam, Rotterdam, Hamburgo, Copenhague, Oslo, Helsinki, Cape Town, Sídney, Buenos Aires, Guayaquil, Tokio Yokohama, y Shanghái. Alemany Llovera, Joan. “Incidencia del puerto en la ciudad. La experiencia latinoamericana de renovación de los waterfronts”. En Revista Transporte y Territorio, Buenos Aires, Núm. 12, enero-junio, 2015, pp. 70-86.

⁴⁸ Javier Fedele, “Narrativa de los grandes proyectos urbanos. La identidad de la ciudad portuaria y productiva en intervenciones urbanas contemporáneas, (ponencia en XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, 2013).

⁴⁹ Javier Fedele, “Narrativa de los...”.

Proyectar por lo tanto una política patrimonial portuaria en Rosario implica su reconocimiento como “Paisaje cultural” (el que se encontraría en condiciones de integrar el listado de Paisajes Culturales de la UNESCO para América Latina),⁵⁰ con un “itinerario cultural”, que “ofrezca un marco privilegiado para una dinámica comprensión mutua, de lectura plural de la Historia y de una cultura de paz, fundamentado en los movimientos de la población al encuentro y el diálogo, el cambio y la interfecundación de las culturas en el espacio y en el tiempo”.⁵¹

Rosario ofrece un campo fértil en tal sentido. Su pasado y presente abierto al mundo, evocativo de centenares de culturas diversas, en su pluralidad de dimensiones y funciones, es en sí misma un itinerario cultural y por lo tanto el estudio de su dinámica como ciudad portuaria regional refiere a su propia constitución social.

Entendemos también que una política patrimonial portuaria para Rosario implica asimismo recurrir a las innovaciones aportadas por las herramientas de las humanidades digitales, lo que contribuirá a renovar formas de abordaje y tipos de explicaciones, contribuyendo en los desafíos de comunicación, articulación y digitalización en la que se encuentra abocada la industria portuaria en su evolución a los “smart ports”, al identificar actores y secuencias de interfaces que inciden en la dinámica de integración ciudad-puerto y región. En un tiempo no muy lejano los museos portuarios digitalizados serán a su vez “smart ports” de la cultura vinculados entre sí por un lenguaje tecnológico común contribuyendo a uno de los derechos fundamentales del hombre, que es el acceso a la cultura y al conocimiento.

⁵⁰ Silvia R. Pérez y V. Fernández Salinas, “Los paisajes culturales de Unesco desde la perspectiva de América Latina y el Caribe. Conceptualizaciones, situaciones y potencialidades”, *Revista INVI*, 30 (2015): p. 181-212.

⁵¹ Mechtild Rössler, “Los paisajes culturales y la Convención del Patrimonio mundial cultural y natural: resultados de reuniones temáticas previas”, Paisajes culturales en los Andes. Memoria narrativa, Casos de estudio, Conclusiones y Recomendaciones de la Reunión de Expertos, Arequipa y Chivay, Perú, 17-20 de mayo 1998.

Entre muelles y granos: El paisaje portuario como componente identitario del Área Metropolitana de Rosario

*Cecilia Inés Galimberti**

Fecha de Recepción: 22 de Abril de 2019

Fecha de Aceptación: 03 de Junio de 2019

Resumen

El presente artículo analiza críticamente la transformación del paisaje portuario del Área Metropolitana de Rosario (AMR) desde su conformación, a mediados del siglo XIX, hasta la actualidad, e indaga sobre el rol identitario de las infraestructuras portuarias como motor de cambio de su ámbito territorial. Interpretar los cambios del paisaje portuario del AMR nos posibilita identificar el rol que tienen y han tenido cada uno de sus elementos, a fin de comprender las dinámicas particulares entre el tejido urbano y el agua, en relación con las prácticas de los diversos actores involucrados en cada momento histórico. Se contribuye así, a profundizar el conocimiento del paisaje portuario metropolitano desde una mirada patrimonial del territorio, a fin de poder superar los conflictos y contradicciones entre pasado y futuro, entre lo local y lo global, logrando una mayor integración entre los diversos componentes que conforman el ambiente. Se destaca que, entre los recursos presentes en el ámbito territorial, el patrimonio es un recurso escaso y no renovable, razón por la cual su valorización es decisiva para su permanencia.

Palabras clave: patrimonio; puerto; Área Metropolitana de Rosario; paisaje fluvial

Abstract

This article critically analyses the transformation of the harbour landscape of the Metropolitan Area of Rosario (AMR) since its conformation, in the mid-nineteenth century, to the present, and inquires into the role of the harbour infrastructures as a key-component for the territory changes. The interpretation of its transformation allows us to identify the role of its elements as main elements of the region identity, in order to understand the dynamics between the urban fabric and water, in relation to the practices of the different actors involved in each historical period. It thus contributes to deepen the knowledge of the metropolitan harbour landscape from a patrimonial perspective of the territory, in order to be able to overcome conflicts and contradictions between past and future, between the local and the global, achieving greater integration between the various components that constitutes the environment. It's emphasized that, among the resources present in the territorial area, heritage is an unusual and non-renewable resource, which is why its valorization is decisive for its permanence.

Keywords: heritage; harbour; Metropolitan Area of Rosario; river landscape

Introducción

Las urbanizaciones ribereñas han crecido en torno a una dialéctica particular con el agua. Es este elemento el que tiende a ser componente de la identidad más profunda de la ciudad. En muchos casos, justamente el puerto se constituye como motor central de

* Doctora en Arquitectura. Profesora investigadora de la Universidad de la Costa (Barranquilla, Colombia) y de la Universidad Nacional de Rosario (Rosario, Argentina). Investigadora del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y del Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales (CURDIUR). cecilia.galimberti@conicet.gov.ar

transformación. Pero no solo por el potencial económico-productivo, sino que también se vincula íntimamente a la matriz cultural de sus poblaciones. Las actividades que se registran en torno al frente fluvial “empapan completamente las características de la vida social, representando una constante indiscutida de la misma a lo largo de los siglos”.¹

El Área Metropolitana de Rosario surge y se transforma aceleradamente a partir de las instalaciones portuarias y ferroviarias que se desarrollan a partir de la segunda mitad del siglo XIX. El puerto y el ferrocarril son las principales infraestructuras de transformación urbano-territorial cuyos componentes continúan siendo piezas clave, tanto para la configuración urbana como en la identidad social.

En este sentido, la identificación y revalorización del paisaje portuario se constituye como un desafío en la planificación contemporánea de este ámbito socioespacial. La protección y valorización de las huellas existentes debe ser objeto de una acción colectiva, destinada tanto a la reutilización de los dispositivos desde el aspecto material, como a partir de un nuevo significado en términos de representación social de la apropiación del espacio. Es decir, esta perspectiva cultural tiene que ser activamente comprometida con el pasado de la comunidad y responder, simultáneamente, a sus necesidades actuales.

Luego de la presente introducción, el artículo se estructura en tres partes y finaliza con un conjunto de aproximaciones finales. En la primera parte, se desarrolla el proceso de territorialización del ámbito conocido originalmente como Pago de los Arroyos, a partir del desarrollo de la infraestructuración ferro-portuaria, abordando la conformación del primer paisaje portuario del Gran Rosario. En la segunda parte, se abordan los debates y controversias en torno a las componentes portuarias-productivas localizadas en la costa central de la ciudad de Rosario, las propuestas para su desafectación y traslado, como también el proceso de cambio que atraviesa el frente fluvial metropolitano, cuya ribera es ocupada, en gran parte, por usos productivos-portuarios. Finalmente, previo a las reflexiones finales, se explican las aceleradas transformaciones que acontecen en el paisaje productivo/portuario inicial de la región, a través de diversas acciones, apropiaciones y actividades, algunas que tienen como centro la revalorización de dicho patrimonio y otras que anulan las marcas y huellas de las componentes identitarias del motor de crecimiento originario del Área Metropolitana de Rosario.

¹ Rinio Bruttomesso, “Complejidad en la relación puerto-ciudad”. *Revista It*, N°67 (2004): 22-31.

El puerto como motor de transformación

El territorio que comprende la actual Área Metropolitana de Rosario inicia su etapa de conformación a mediados del siglo XIX, a partir de diversos procesos sociopolíticos-económicos que ocasionan que este ámbito geográfico deje de ser un lugar de paso de los caminos a ciudades relevantes del país (Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe) y pase a integrarse en el nuevo sistema territorial vinculado a los mercados internacionales. En 1852, Justo José de Urquiza (Director provisional de la Confederación Argentina), solicita al entonces gobernador de Santa Fe, Don Domingo Crespo, erigir a Rosario como ciudad. A su vez, el 28 de agosto del mismo año Urquiza firma un decreto unilateral que plantea la liberación de los ríos, con el fin de finalizar el monopolio de Buenos Aires, habilitándose así la ahora ciudad de Rosario como puerto y aduana de la Confederación. Con las medidas de la liberación de los ríos, la creación de su aduana y las leyes de tarifas diferenciales que favorecen a este puerto, Rosario y su región comienzan un período de creciente desarrollo, cambiando plenamente su estructura económica.

En 1856 se sanciona la Ley de Derechos Diferenciales para la importación y en 1858 la Ley de Derechos Diferenciales para la exportación, las cuales también influyen notablemente en el desarrollo portuario y comercial de la ciudad. Rosario se convierte en un núcleo central regional y se intensifica la red caminera que converge a la misma. A partir de su puerto activo por barcos de ultramar se promueve la creación de nuevos muelles y el crecimiento portuario. Por ejemplo, entre el río Paraná y la Aduana se otorgan las primeras concesiones de los muelles a privados, son ejemplo de esto: Muelle de Hopkins -1856-, Muelles de Castellanos -1859-, Muelle de Comas -1859-. De manera que, en 1858, el área portuaria de la ciudad abarca desde la Bajada Grande, hasta la Bajada Santa Cruz (actual calle Ayacucho).² (Figura 1)

² Isabel Martínez de San Vicente, *La formación de la estructura colectiva de la ciudad de Rosario. Cuaderno N°7 del CURDIUR*. (Rosario: Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, 1985).

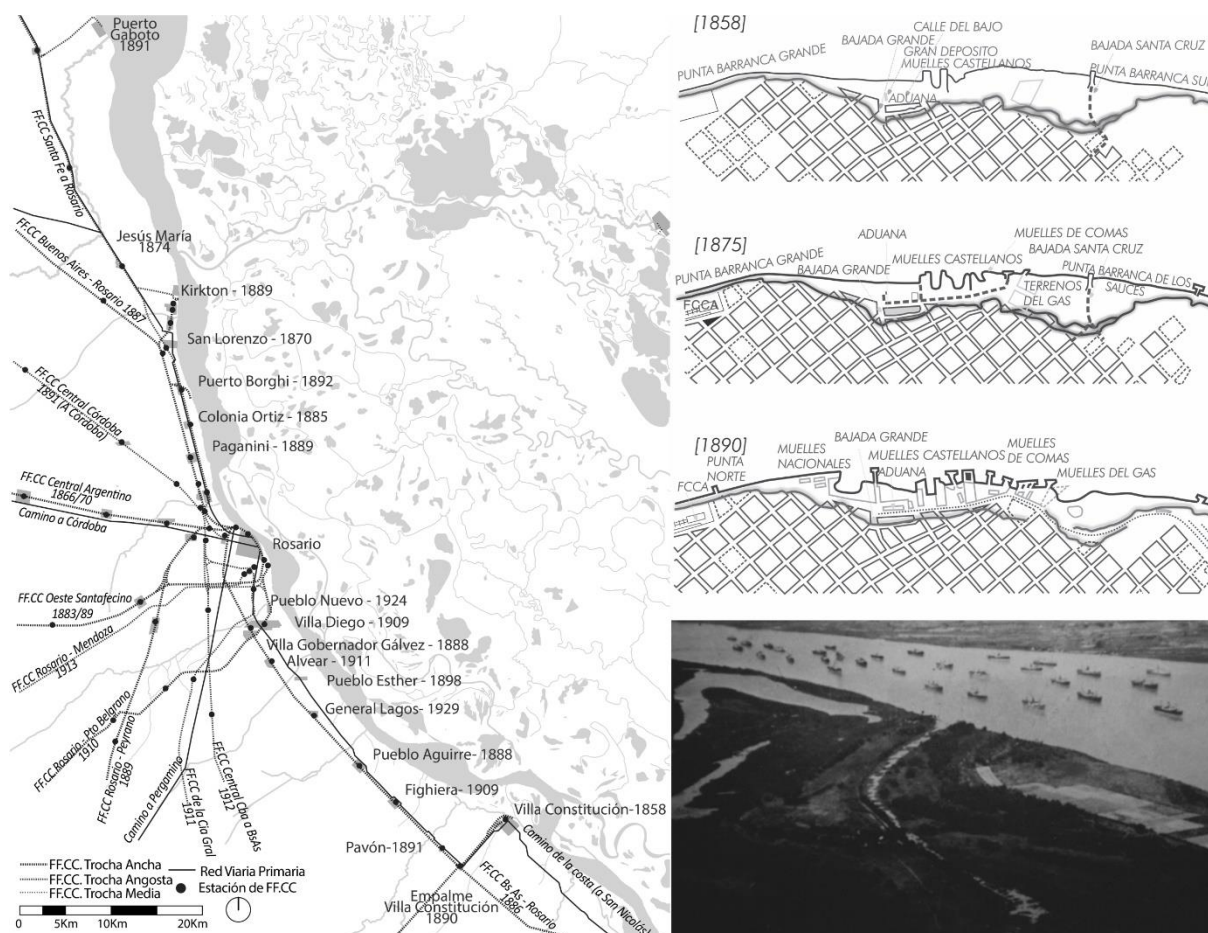


Figura 1. *Izquierda:* Plano del Área Metropolitana de Rosario a comienzos del siglo XX. *Derecha superior:* Primeras concesiones de muelles en el frente costero central de Rosario. *Derecha inferior:* Panorámica del río Paraná durante la primera guerra mundial. Fuente: Elaboración propia y Archivo General de la Nación.

La construcción del sistema ferroviario, de capital predominantemente extranjero, constituye otro de los factores principales de transformación del territorio. En 1860 se conforma la Compañía del Ferrocarril de Rosario a Córdoba (luego llamado Nuevo Central Argentino), que se inaugura en 1866. Éste es el inicio de la constitución de una red que une las productivas tierras agrícolas al puerto de Rosario y que, en torno a sus estaciones, se desarrollan nuevos poblados. Puede sintetizarse que la actividad productiva regional se constituye por la tríada: área rural productora, transporte ferroviario y puerto exportador. Esto caracteriza la identidad ferro-portuaria y agroexportadora de la región, desde sus inicios hasta la actualidad. El tendido de nuevas vías férreas junto a las instalaciones portuarias favorece a la creciente expansión. Rosario se posiciona, entonces, como punto terminal de una vasta zona productiva.

Sin embargo, no sólo la costa central de Rosario transforma su paisaje con nuevos componentes portuarios y ferroviarios. También así, el resto del frente fluvial metropolitano cambia a través de infraestructuras vinculadas a dichas actividades. Por ejemplo, en 1879,

Guillermo Kirk, escocés dedicado principalmente a la agricultura, compra a la sociedad Aldao y Cullen fracciones de tierra con frente al Paraná, en inmediaciones del arroyo San Lorenzo. Kirk construye un embarcadero conocido como Embarcadero del Escocés, como también un molino harinero, e inicia el proyecto de una nueva urbanización denominada Linda Vista (actual Barrio Bella Vista de Puerto General San Martín). Asimismo, en 1880 Domingo Borghi compra 300 ha próximas al embarcadero Bajo Fondo y, en 1887, junto a su hermano construyen el puerto cerealero denominado Puerto Canaletas de 600 m de frente. Se comienza a desarrollar así, simultáneamente, la urbanización del poblado Puerto Borghi (actual localidad de Fray Luis Beltrán) (Figura 2). Por otro lado, cercano a la desembocadura del arroyo San Lorenzo, en 1882, se instala el denominado Puerto Granaderos (luego adquirido por Dreyfus y Cía).

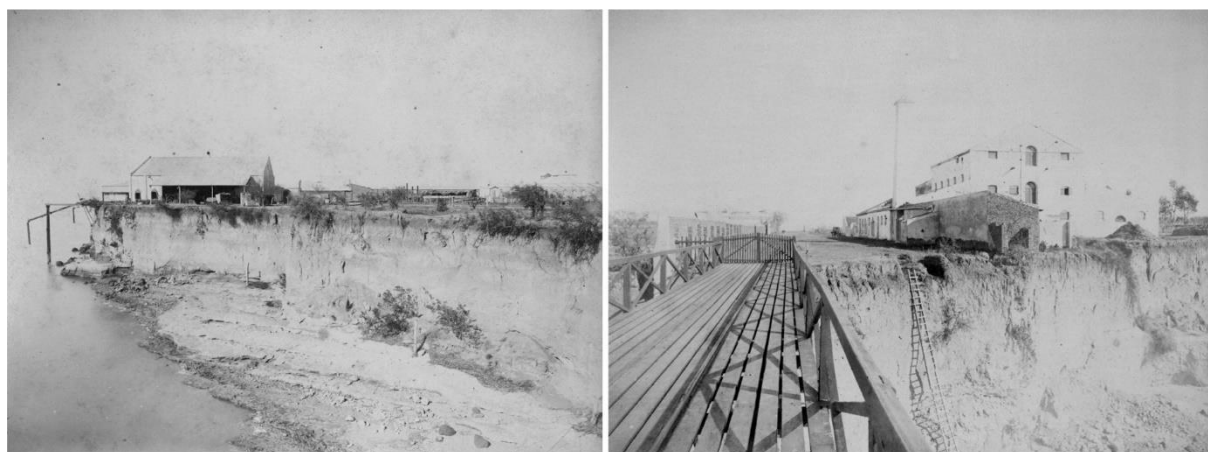


Figura 2. Fotografías de E. H. Schlie de 1888: Molino Guillermo Kirk y molino Mariano Albarado, Puerto General San Martín. Fuente: Fototeca Biblioteca Nacional

En este contexto, la mayoría de las localidades del área se desarrollan en torno a las estaciones ferroviarias, que resultan estructuradoras de los centros urbanos proveedores del puerto rosarino. Los poblados que surgen en torno a las estaciones del ferrocarril constituyen el área productora adyacente a lo que iba conformándose como la ciudad-puerto de Rosario, junto a políticas de colonización agrícola. Rosario se convierte así en puerta de entrada para la inmigración masiva y en la salida natural de la producción cerealera, base de las exportaciones de la región:

“Este continuo proceso de crecimiento favorecido en algunas coyunturas como en la mencionada durante la Confederación y la guerra del Paraguay (...) convirtió a Rosario en los inicios de la década del '80 [1880] en el segundo centro portuario y

ferroviario del país, en el desemboque obligatorio de la producción de las provincias del centro y el oeste del país”.³

La región se consolida en el mercado internacional, posicionándose Rosario como su principal puerto exportador de productos agropecuarios. De este modo, esta ciudad, nodo crucial de trasbordo fluvial y ferroviario, se convierte a partir de este período en núcleo central de la región. Así también lo inmortaliza Estanislao Severo Zeballos, que denomina a este territorio como “*La rejion del trigo (sic)*” en su libro publicado en 1883. En esta obra se refleja el paisaje en transformación de las barrancas del Paraná con sus elementos característicos, como los graneros y los molinos, piezas clave del desarrollo y la modernidad que atraviesa este territorio:

“la exportación de cereales y especialmente de trigo, ha reemplazado al antiguo consumo del que nos mandaba el estragero. Santa-Fé gana mas de lo que gasta y el exceso de entradas se vá convirtiendo en edificios, fábricas, molinos, etc., que, como capitales reproductivos, contribuyen mas y mas al aumento de la producción y á su consecuencia lógica el aumento de las comodidades, de bienestar, de riqueza y de felicidad en sus habitantes (sic)”.⁴

No obstante, también incorpora aquellos elementos representativos de la historia de la región que, si bien relativamente recientes en el momento de escritura del libro, su protagonismo en hechos claves de la independencia y soberanía nacional argentina, conducen a incorporar su valor identitario clave como el Convento y Colegio San Carlos en San Lorenzo y las barrancas conocidas como la punta del Quebracho o La batería (en la actual jurisdicción de Puerto General San Martín), dado la hazaña del general Lucio Mansilla y sus tropas (Figura 3):

“Tales son los recuerdos históricos para el valor argentino, que se ligan al suelo en que está edificada la colonia Jesús María, y cuyos arados han destruido las reliquias de los reductos, desenterrado centenares de balas de á ochenta, sólidas y

³ Oscar Mongsfeld, *Evolución Histórica del Área de la Prefectura del Gran Rosario. Cuaderno de trabajo de Prefectura del Gran Rosario N° 7* (Rosario: Prefectura del Gran Rosario, 1971).

⁴ Estanislao Zeballos, *La rejión del trigo* (Madrid: Hyspamerica Ediciones Argentina S.A., (1883), 1984): 71.

redondas, que los habitantes de San Lorenzo ostentan orgullosos en lo alto de los pilares de sus portones (sic)”.⁵

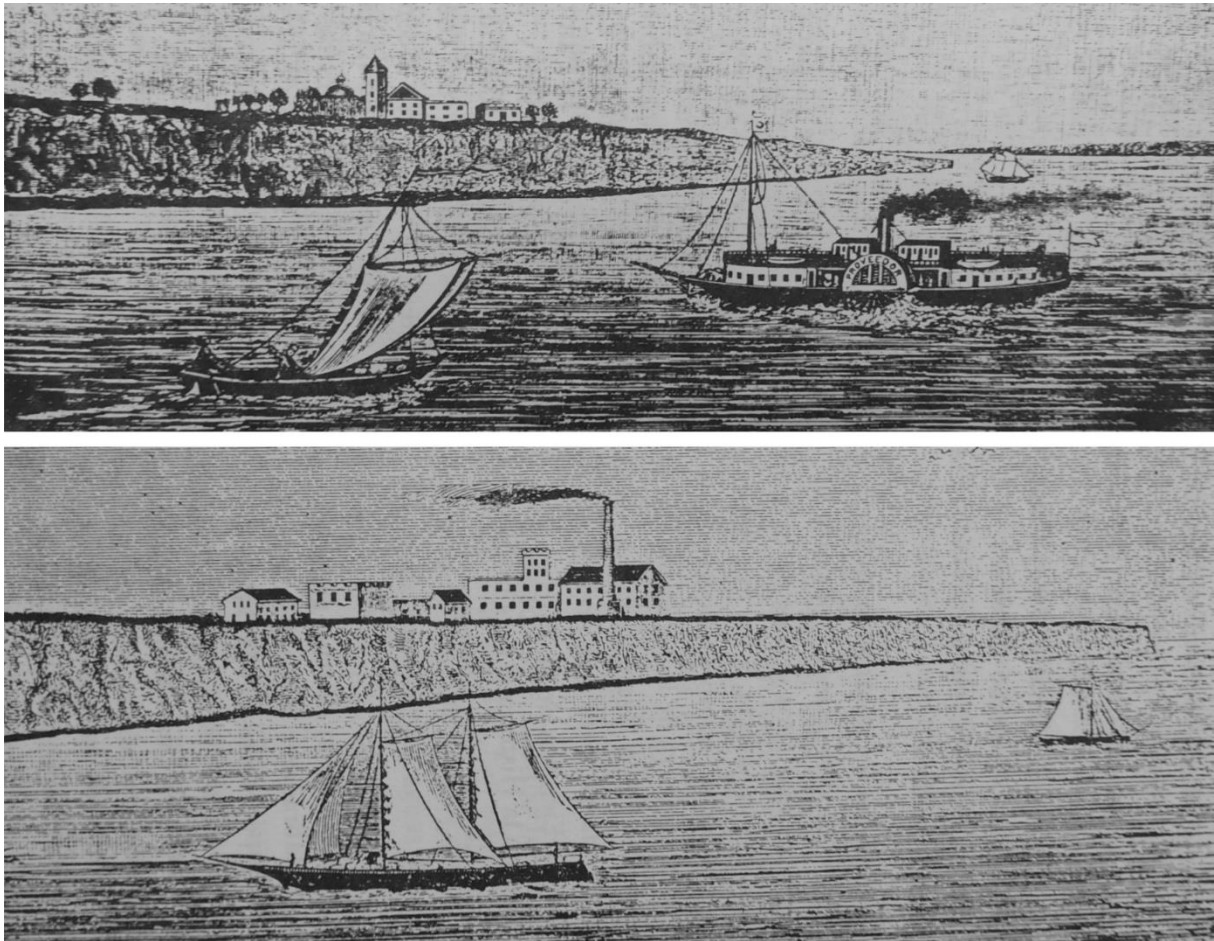


Figura 3. *Superior*: El Convento de San Lorenzo. *Inferior*: Colonia Jesús María, Los Molinos, Punta del Quebracho. Fuente: Estanislao S. Zeballos, *La región del trigo*, (1883) 1984.

A fines del siglo XIX el crecimiento y el progreso sigue en auge, especialmente a partir del aumento de las actividades portuarias, por ejemplo, en 1889 se produce su máxima recaudación. Por lo cual, se promueve la construcción de nuevas instalaciones. A través de inversiones francesas se inauguran las obras del Puerto de Rosario en 1902, habilitándose en 1905 los primeros mil metros de muelles. Así también se crean nuevas vinculaciones ferroviarias a puerto. De este modo, en los años siguientes, se consolida la imagen del nuevo paisaje portuario de Rosario, emblema del progreso y la identidad de la ciudad y su territorio (Figura 4).

⁵ Zeballos, *La región*, 97.

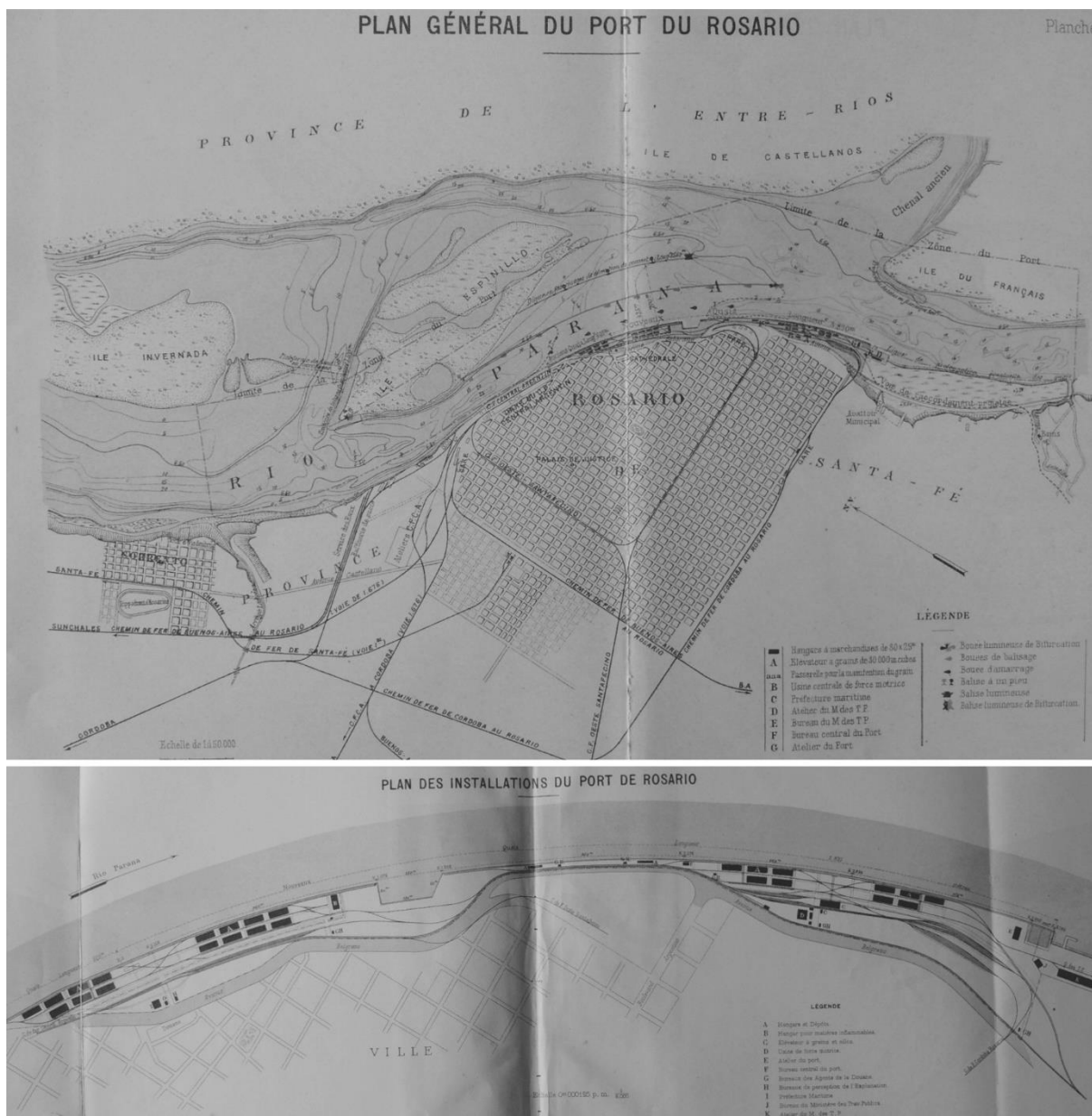


Figura 4. Planos para el puerto de Rosario: “Plan General Du Port Du Rosario” y “Plan Des Installations Du Port Du Rosario”- M.G. Hersent 1903. Fuente: Georges Hersent, *Port du Rosario. Republique Argentine. Son present - son avenir*. Communication faite le 27 Novembre 1903.

Primeras transformaciones del paisaje portuario metropolitano durante el siglo XX

En las primeras décadas del siglo XX, la costa en el área central de la ciudad de Rosario registra una ocupación total de usos productivos, portuarios y ferroviarios, mientras que el sector ribereño norte (Alberdi) y el sur (Saladillo) presentan usos paisajístico-recreativos. Durante la primera guerra mundial se instalan en las barrancas los primeros silos de almacenaje de cereales para la exportación. El puerto de Rosario, que vio disminuida su actividad durante el transcurso de ésta, tanto en importaciones como en exportaciones, en la

década de 1920 se recupera y alcanza su máximo nivel, posicionándose como el principal exportador de granos del país y uno de los principales a nivel mundial.

Sin embargo, a pesar de la importancia de sus instalaciones portuarias, desde la década de 1920 se registran diversos debates en torno a la incompatibilidad de dichas infraestructuras a inmediaciones del tejido urbano central de la ciudad. Asimismo, se reclama un divorcio entre la ciudad y el río debido a la barrera que generan estas componentes productivas entre el Paraná y el área residencial de Rosario. Por esto, desde el primer Plan Regulador de Rosario (1929-1935), se promueve la liberación de la costa central para nuevos usos recreativos y el traslado de las infraestructuras portuarias, especialmente al sur de la ciudad (Figura 5). Reclamo que, si bien es continuo a través de las décadas, sólo durante la década de 1950 se efectiviza las primeras transformaciones a través del desarrollo del actual parque Urquiza y el Monumento y Parque Nacional a la Bandera. Posteriormente, se continuará de manera ininterrumpida dicha transformación del paisaje costero central, a partir del retorno democrático definitivo en Argentina, en 1983.



Figura 5. Fragmento correspondiente a la costa central e isla del espinillo del plano del Plan Regulador de Rosario y su zona de extensión desarrollado por Ángel Guido, Carlos della Paolera y Antonio Farengo (1929-1935). Fuente: Plan Regulador de Rosario y su zona de extensión, 1935.

Por otra parte, a partir de las primeras décadas del siglo XX también se instalan nuevas industrias y componentes portuarios en el resto del frente fluvial metropolitano: frigoríficos,

envasadores, molinos harineros, entre otros. Es de remarcar la instalación del frigorífico Swift entre los años 1917-1924 en la actual Villa Gobernador Gálvez y el desarrollo de su muelle portuario para la exportación de sus productos. Asimismo, la primera guerra mundial junto a la crisis internacional de 1929-1932 desencadenan un proceso económico que se traduce en un crecimiento industrial nacional, tomando gran porte la ciudad de Rosario y sus localidades aledañas. Esta crisis provoca la reducción de los niveles de exportaciones e importaciones del período anterior, obligando así a generar una industria sustitutiva de importaciones (ISI).

En los próximos años, es notable el crecimiento industrial del departamento Rosario como también comienza a desarrollarse fuertemente la industria en el departamento San Lorenzo, especialmente favorecida por la inauguración de la pavimentación de la Ruta Nacional N°11. Se instala la planta y destilería de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), entre 1934-1938, siendo crucial para el gran crecimiento industrial del corredor norte del área, transformándose vigorosamente su estructura productiva. Asimismo, en la actual localidad de Capitán Bermúdez, en 1929, se instala Celulosa Argentina y, en 1937, se radica la empresa Electroclor (industria química destinada a producir derivados del cloro). Celulosa se emplaza en la ex Destilería La Rosario, cumpliendo un rol fundamental en la urbanización, ya que promueve y/o cede la compra de tierras para la construcción de barrios obreros con vivienda incluida,⁶ como a su vez promueve actividades culturales y recreativas en torno a la fábrica (por ejemplo, el Club Celulosa).

En las décadas siguientes, el puerto de Rosario comienza a perder el rol central que posee en los períodos anteriores, en parte por la disminución de importaciones y exportaciones, como también por el papel que toman otros puertos nacionales (especialmente el puerto de Buenos Aires que concentra el grueso de las importaciones, seguido por los puertos de Mar del Plata, Bahía Blanca y Necochea).

Asimismo, en el frente fluvial del corredor sur metropolitano, es crucial la instalación en Villa Constitución de la industria textil lanera CILSA y la siderurgia ACINDAR en 1947, con relación al Plan Siderúrgico Argentino. Las mismas ocasionan un cambio estructural en esta ciudad, generando también la construcción de nuevos barrios de trabajadores. Asimismo, en materia portuaria, se lleva a cabo la construcción de unidades de elevadores de granos.

En los primeros años de la década de 1950, se instalan (especialmente en el corredor norte metropolitano) grandes y medianas industrias, continuando la tendencia del período anterior, como son: Verbano, en 1950, en Capitán Bermúdez y Cerámica San Lorenzo en la

⁶ Adrián Caballero, *Proceso de Formación urbano-territorial y dinámica de transformación del Área Metropolitana de Rosario*, (Rosario: Consejo federal de Inversiones, 1991).

localidad homónima. También así en el corredor sur se instala Acindar, en Villa Constitución, en 1951. Las localidades ribereñas cercanas a Rosario resultan el ámbito ideal escogido para localizar grandes plantas industriales. Especialmente vinculadas a la química y petroquímica dada la proximidad de la destilería de petróleo y del oleoducto de Campo Durán - San Lorenzo, finalizado en 1959. Se instalan así, en 1965-1968, PASA y PASA Petroquímica Argentina S.A. en Puerto General San Martín, Duperial en San Lorenzo y Sulfacid en Fray Luis Beltrán. También se incrementa la rama metalúrgica, molinos, entre otros. La mayor concentración industrial se realiza frente al río Paraná. (Figura 6)

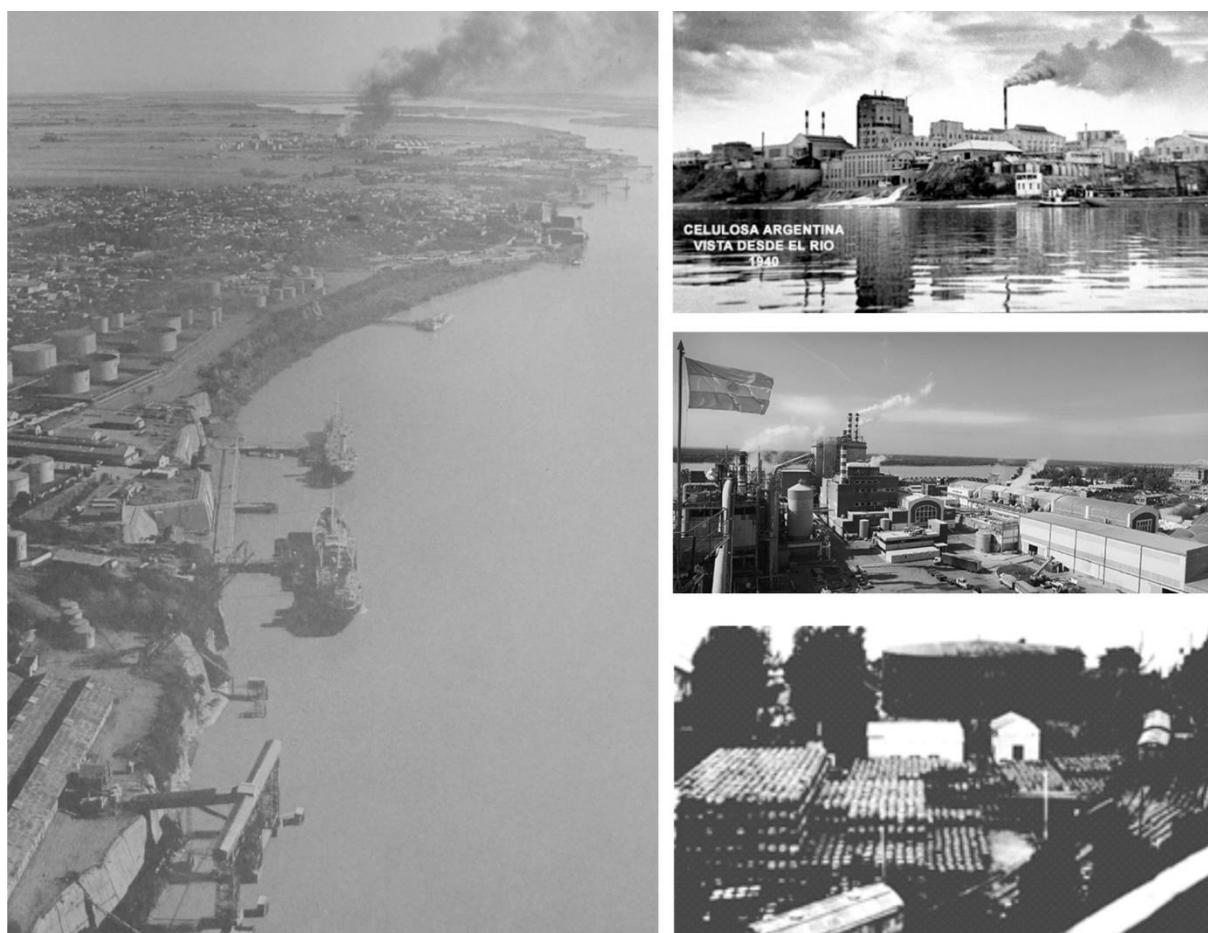


Figura 6. *Derecha*: Vista aérea del puerto de San Lorenzo, aprox. 1970. *Izquierda superior y central*: Celulosa Argentina, 1940 y 1990. *Izquierda inferior*: YPF, San Lorenzo. Fuente: Paraná, el pariente del mar, Editorial Biblioteca, 1973; Archivo Fotográfico Capitán Bermúdez y Telam.

La disponibilidad de grandes extensiones de tierra frentistas al río en los distintos centros urbanos costeros del área, junto a la existencia de infraestructura como muelles, puertos, embarcaderos, elevadores de granos e industrias previas asentadas, presentan las condiciones ideales para la instalación de nuevas y numerosas plantas productivas. Hacia 1970, el conocido “Embarcadero del Escocés” de Puerto General San Martín (PGSM), junto

al “Embarcadero Dreyfus”, ex puerto Granaderos, de San Lorenzo, forman parte del complejo portuario denominado Unidad XV en la desembocadura del arroyo San Lorenzo. En PGSM se encuentran, a su vez, las Unidades XVI y XVII. Posteriormente se instalan nuevos puertos privados (como el puerto de Petroquímica Argentina S.A. en 1964).⁷

Lo local y lo global en el paisaje portuario metropolitano de Rosario (1985-2015): de ciudad-puerto a región-puerto

A partir de las últimas décadas del siglo XX, se producen dos tendencias principales de transformación del paisaje portuario de la ribera metropolitana de Rosario. Por un lado, el frente costero central de la ciudad de Rosario establece una nueva relación entre tejido urbano y río, a partir de la reestructuración de las componentes ferro-portuarias hacia nuevos espacios públicos. Por otra parte, se produce un fuerte desarrollo del frente portuario metropolitano, en especial en su corredor norte, posicionándose, en los últimos años, en la región-puerto con mayor cantidad de exportaciones anuales de oleaginosas a nivel mundial. En este sentido, estamos ante un nuevo paisaje portuario metropolitano, con características muy diferentes a la conformación del puerto inicial de fines del siglo XIX.

Transformación de la ribera central de la ciudad de Rosario

A partir de la década de 1980, en un contexto socio-político-económico vinculado a la recuperación democrática definitiva en Argentina, junto a un nuevo posicionamiento en torno a la preservación de las huellas y marcas patrimoniales de relevancia para la ciudad, se inicia la anhelada transformación de la ribera central de Rosario, desafectando las instalaciones ferro-portuarias y conformando un continuo de parques públicos en relación a diversos equipamientos colectivos (muchos de ellos en infraestructuras productivas refuncionalizadas). En el año 1984 se constituye una Comisión Evaluadora integrada por diversos actores⁸ a fin de abordar un estudio detallado de los componentes patrimoniales de la ciudad. Es así, que la valoración patrimonial pasa a ser un tema central en las agendas políticas y académicas de los años siguientes.⁹

⁷ Cecilia Galimberti, *La reinención del río: Procesos de transformación de la ribera de la Región Metropolitana de Rosario*, (Rosario: UNR Editora, A&P Ediciones – Colección Tesis doctorales, 2015).

⁸ Secretaría de Planeamiento, Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Museo de la Ciudad y Centro de Arquitectos Rosario.

⁹ Por ejemplo, en 1992, se lleva a cabo el “Seminario Nacional: El Patrimonio de las ciudades”, organizado entre la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario y el Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales de la Universidad Nacional de Rosario. El mismo tiene como objetivos: poder debatir sobre las distintas experiencias desarrolladas, realizar un examen de la problemática de la preservación patrimonial a nivel urbano, indagar sobre los instrumentos normativos, analizar el rol de los

El puntapié inicial de la materialización de la transformación ribereña lo constituye el proyecto del Parque España, en el cual, especialmente a partir de los lineamientos del estudio catalán Martorell-Bohigas-Mackay, se produce una revalorización del patrimonio portuario, a partir, por ejemplo, de la reutilización de los antiguos túneles de almacenaje en la barranca, transformándolos en nuevas salas de exposiciones y en la biblioteca del Centro Cultural Parque de España. Bajo este espíritu liderado por la reinención de las marcas del pasado, a través de una transformación activa que conserve sus rasgos identitarios, se aborda la reconversión de todo el frente ribereño urbano. Son numerosas las huellas del patrimonio ferro-portuario existentes en este sector que son refuncionalizadas en pos de las necesidades actuales de la población. De manera que, galpones, silos, tanques de agua y edificaciones tejen el entramado de la historia portuaria y ferroviaria en la actual apropiación colectiva de estos espacios. (Figura 7)

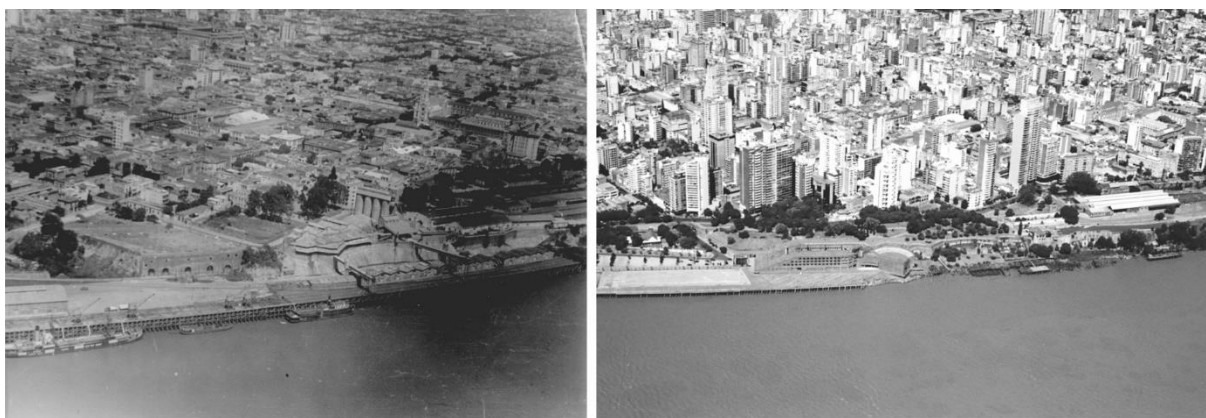


Figura 7. Frente costero central en 1944 y a comienzos del 2000. Fuente: Archivo de la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario.

Bajo este espíritu se refuncionalizan diversas infraestructuras ferro-portuarias, entre las que se destacan: el complejo de la estación Rosario Central, en la cual se localiza el espacio lúdico-educativo la Isla de los inventos y dependencias administrativas de la Municipalidad (Centro Municipal de Distrito Centro); el denominado Galpón N°10, en el cual albergó la primera estación ferroviaria de Rosario,¹⁰ pero deja de serlo pocos años después, al inaugurarse la Estación Rosario Central en 1868, actualmente alberga un salón de fiestas y un restaurante; el conjunto de tanques de agua ferroviarios en el complejo cultural del tango (La

distintos agentes en el proceso de construcción y transformación urbana, y la participación cotidiana de los ciudadanos sobre este tema.

¹⁰ La misma resulta la edificación más antigua conocida de la ciudad y se considera la estación de pasajeros más antigua existente en la Argentina. (Diario La Capital, 23 de noviembre de 1987). En la misma, el 19 de abril de 1863, el presidente Bartolomé Mitre inaugura los trabajos de construcción del Ferrocarril Central Argentino.

Casa del tango); los Silos Davis, construidos en la década de 1930 por el Arq. Ermete de Lorenzi, elevador que es adquirido en la década de 1990 por la Municipalidad de Rosario y se destina en el Museo de Arte Contemporáneo de Rosario (MACRO) inaugurado en el 2004; y, especialmente, los diversos galpones portuarios, localizados entre el parque España y la zona franca de Bolivia, los cuales una vez desafectados de las actividades portuarias, son restaurados para desarrollar diversas funciones principalmente destinadas a talleres y actividades culturales y artísticas, principalmente enfocado a los jóvenes. (Figura 8)



Figura 8. Reversión del patrimonio ferro-portuario en la costa central de Rosario: Silos Davis, galpones portuarios, estación Rosario Central y galpón N°10. Fuente: Fotografías de la autora.

Si bien son numerosas las acciones tendientes a revalorizar el paisaje portuario de la ciudad, como componente clave de su identidad, también se registran otras acciones que borran, destruyen y/o fragmentan dicho patrimonio. Por lo cual, diversas marcas relevantes del paisaje rosarino han sido desmembradas y sustituidas por nuevas imágenes, muchas de ellas impuestas por imágenes globales que se asemejan mucho más a otros rincones alejados del planeta que al legado histórico ferro-portuario rosarino. De este modo, identificamos una gran cantidad de continuidades, pero también rupturas del paisaje fluvial de la ciudad.

El desarrollo de un nuevo paisaje portuario metropolitano

Entre las décadas de 1970 y 1980, con la demanda de los mercados internacionales y los precios competitivos comienza a producirse una producción masiva de oleaginosas que, junto a la industrialización de la soja, conlleva a la instalación de nuevas plantas de procesamiento como a la expansión de las existentes. También así, estas plantas comienzan a

tener instalaciones propias de embarque, generalmente operando con permisos provisorios por la reglamentación vigente en dichas décadas. El río Paraná cobra impulso nuevamente dejando a un lado los años que reflejaban escasos movimientos de embarcaciones. El río asiste al crecimiento notable de la producción y la comercialización del sector primario y secundario al constituirse como eje de transporte regional del Mercosur. Se afianza su actividad en el conjunto de terminales portuarias del llamado cordón industrial, dedicadas principalmente al comercio exterior, pero registra también el tráfico de cabotaje proveniente del Mato Grosso en Brasil y de los demás puertos de la Hidrovía Paraná-Paraguay.¹¹

Los cambios en las demandas del mercado, el incremento de flujos de mercancías y las transformaciones tecnológicas llevan a cambiar las técnicas, organizaciones y formas de gestión de las infraestructuras portuarias. El puerto que no se adapta a las nuevas condiciones queda obsoleto y no puede estar a la altura de la productividad requerida por las políticas económicas. Las infraestructuras portuarias afrontan un profundo cambio en las décadas recientes en base a las nuevas demandas a nivel internacional. Frente a la necesidad de nuevas modalidades de gestión y administración, desde los primeros años de la década de 1990, Argentina realiza un cambio estructural en las políticas vinculadas a la desregularización, la descentralización de la gestión y de la administración de sus puertos. Se aprueba así, un nuevo marco regulatorio legislativo para la actividad portuaria desarrollada en el país.

El posicionamiento estratégico del frente costero occidental del río Paraná, con excelentes condiciones naturales de barrancas y calado, gran interconexión de vías terrestres, entre otras características, hacen de los 90 km de extensión ribereña del AMR, ámbito elegido para la instalación de grandes y numerosas instalaciones productivas. Principalmente se destacan aquellas vinculadas al embarque de granos, subproductos y aceites. La mayor densidad portuario-industrial se registra desde el sur de la localidad de Timbúes, hasta la ciudad de San Lorenzo inclusive. Este sistema portuario regional¹² desde fines de la década de 1980 ya resulta un polo exportador consolidado. Por ejemplo, en esos años el complejo Puerto

¹¹ Juan Antonio Basadonna. "Complejo Rosafé. El Río: desarrollo del interior". En *El Río de la Plata como territorio*. Editado por Juan Manuel Borthagaray (Buenos Aires: Ediciones Infinito, FADU, 2002).

¹² La creación de terminales portuarias privadas se intensifica con la Ley N° 22.108 de 1979, la cual permite que las empresas privadas sean propietarias de terminales portuarias. De manera que, a partir de dicha normativa, comienzan a construirse nuevas terminales y ampliarse aquellas existentes, incrementando su capacidad. A mediados de la década de 1980 se alcanzan niveles de exportación récord para este sector.

General San Martín-San Lorenzo ya concentra la mayor cantidad de exportaciones de agrograneles del país.¹³

A su vez, a partir de la Ley de Puertos de 1992¹⁴ este sector crece y se consolida aún más. Debido a que dicha ley regulariza también la situación de las terminales con permisos provisorios. No obstante, es recién en 1997 que se comienzan a otorgar las habilitaciones definitivas. Es a través de los Decretos N°119 al 123 de 1997 que se habilitan definitivamente las siguientes terminales portuarias: Terminal VI S.A., La Plata Cereal, Punta Alvear S.A., Cargill S.A.C.I, Asociación Cooperativas Argentinas y Louis Dreyfus Commodities. Si bien predominan los puertos graneleros, otros productos completan la complejidad y magnitud de este gran complejo portuario regional. De este modo, el frente costero metropolitano de Rosario se posiciona como puerta principal al comercio internacional, presentando una gran cantidad de terminales portuarias de gran relevancia. Las mismas resultan nodos estratégicos multimodales para la concentración y operación de cargas. Es de remarcar que estas terminales pertenecen en su mayoría a capitales privados de multinacionales.

Según datos de la Bolsa de Comercio, en el año 2017 el Gran Rosario se posiciona como el nodo portuario exportador sojero más importante del mundo, dado que en el 2016 registra un total de 39.36 millones de toneladas despachadas, superando al distrito aduanero de Nueva Orleans (Estados Unidos) y al nodo portuario de Santos (Brasil). Asimismo, además del volumen de exportación, se destaca la concentración geográfica de un número relevante de fábricas de procesamiento concentradas en una franja fluvial de 70 km, en la que se localizan 20 plantas con 19 terminales portuarias.¹⁵ (Figura 9)

¹³ El Área Metropolitana de Rosario, en la década de 1970, registra una media anual de 2,5 millones de toneladas de granos; mientras que, en la década de 1980, pasa a marcar 11 millones -entre granos y subproductos-, captando así más del 60% del total registrado en los puertos del resto del país.

¹⁴ A través de la cual se permite a los particulares administrar y operar puertos de uso público o privado, industrial, comercial o recreativo.

¹⁵ Julio Calzada y Federico Di Yenno, “Gran Rosario es el nodo portuario exportador sojero más importante del mundo”, Informativo Semanal Bolsa de Comercio de Rosario, 10 de noviembre, 2017. https://www.bcr.com.ar/Pages/Publicaciones/informativosemanal_noticias.aspx?pIdNoticia=856



Figura 9. Transformaciones del frente fluvial de las localidades de Timbúes y Puerto General San Martín.
Fuente: Elaboración propia en base a Archivo fotográfico ECOM.

De este modo, en las últimas décadas, el sistema portuario regional evoluciona y se adapta a los requerimientos productivos internacionales, como también a las transformaciones político-económicas a nivel nacional. La modificación de las estructuras portuarias, desde el punto de vista tecnológico, organizativo y de gestión, se realiza a fin de ser más competitivas, ante la complejidad de las demandas globales del intercambio de mercancías. Sin embargo, la presión del mercado y los capitales internacionales sobre este frente fluvial es tan fuerte, que ha conducido a la transformación de espacios ribereños de valor histórico a nuevos usos productivos. Por ejemplo, las barrancas sobre las cuales el General Masilla ha defendido la soberanía Nacional, en la ya mencionada Batalla de Punta Quebracho, ha quedado en manos de la empresa extranjera Cargill. De manera que, dicho lugar conmemorativo se ha trasladado 2 km al sur de la localización original. (Figura 10)

En este sentido, se produce una profunda transformación del paisaje portuario metropolitano, dado que los molinos y elevadores originales, realizados entre fines del siglo XIX y principios del XX, son sustituidos por nuevas e imponentes infraestructuras, que, si bien son notablemente diferentes a las anteriores, entre muelles y granos (ya no de trigo, ahora de soja) continúan profundizando la identidad portuaria regional.



Figura 10. Conmemoración de la Batalla de Punta Quebracho 4 de junio de 2018. Fuente: www.regionlitoral.net/2018/06/4-junio-aniversario-batalla-quebracho.html

Reflexiones finales

La mirada patrimonial del territorio tiene como objetivo poder superar los conflictos y contradicciones entre pasado y futuro, entre lo local y lo global, a fin de lograr una integración entre los diversos elementos que conforman la red multicultural del palimpsesto territorial. Este enfoque está inmerso en un campo de oportunidades de desarrollo a través de la historia del lugar. La protección y valorización de las huellas existentes debe ser objeto de una inversión colectiva, destinada tanto a la reutilización de la propiedad desde el sentido material, como desde un nuevo significado en términos de representación social. Es decir, esta perspectiva cultural debe ser activamente comprometida con el pasado de la comunidad y responder simultáneamente a sus necesidades actuales.¹⁶

Las transformaciones registradas en las últimas décadas en el paisaje ribereño del Área Metropolitana de Rosario conducen a reflexionar sobre el legado histórico y sobre la presión

¹⁶ Maurizio Carta, *L'armatura culturale del territorio. Il patrimonio culturale come matrice di identità e strumento di sviluppo*. (Milan: Franco Angeli S.R.L., 2002).

del *laissez-faire* del mercado y de la predominancia de los intereses privados por sobre los bienes colectivos. El debate del significado de la revalorización patrimonial y sobre qué estamos preservando debe ser un debate vivo, activo, de puertas abiertas, en el cual deben participar todos los actores de la sociedad (y no sólo los grandes grupos económicos).

Los diversos ejemplos y procesos de transformación llevados a cabo en el sector de estudio, en estas últimas décadas, demuestran que es fundamental mantener una mirada crítica permanente sobre las intervenciones realizadas, los proyectos futuros y los anhelos pendientes. Estas acciones deben fortalecer la identidad de la región y no tratar a estos componentes como simples contenedores de nuevas funciones. Abordar el patrimonio territorial como recurso desde una mirada integrada implica generar nuevos desarrollos y potencialidades del lugar. Para lo cual, se requiere un compromiso colectivo de defensa patrimonial, a fin de no transformarlo en un mero escenario de estrategia de marketing territorial con el objetivo de incrementar el turismo o potenciar el mercado inmobiliario.

El patrimonio no está vinculado a su valor de uso ni al de intercambio, sino que el mismo tiene un valor que prescinde del actual. Es decir, éste se constituye como un recurso territorial, un bien común a todas las generaciones (pasadas, presentes y futuras). Son los residentes los principales recursos de un territorio. Por lo cual, son éstos los actores esenciales en reconocer el valor del patrimonio acumulado, en mantenerlo y adecuarlo. Pero también en realizar un justo equilibrio entre preservación y actualización, un balance entre conservación y transformación: “No es tan solo cuestión del mero mantenimiento de un legado patrimonial. Hoy más que nunca, frente a la globalización, tematización y banalización de tantos paisajes, resulta imprescindible intervenir en ellos valorando su código genético y su memoria” .¹⁷

¹⁷ Joaquín Sabaté Bel, “Paisajes culturales y proyecto territorial: un balance de treinta años de experiencia”. *Identidades: Territorio, Proyecto, Patrimonio*, N° 2, UPC, Barcelona, (2010): 7-26.

La puesta en valor de un paisaje cultural por medio del mapa de historias en la bahía de Pasaia. Guipúzkoa*

*Enrique Rafael De Rosa Giolito***

Fecha de Recepción: 20 de junio de 2019

Fecha de Aceptación: 26 de agosto de 2019

Resumen

Este trabajo responde a la puesta en valor del paisaje cultural de la bahía de Pasaia, en Guipúzcoa (España). El objetivo es definir etapas de maritimidad de este espacio urbano-industrial-portuario utilizando metodología de las ciencias geográficas, así como documentos pictóricos y literarios, y una cartografía histórica que permite analizar los cambios de los usos del suelo desde el siglo XVI, fecha a partir de la cual existe cartografía disponible, hasta la época actual, en la cual el desarrollo de los sistemas de información geográfica (SIG) permite situar los lugares con precisión. El resultado sería la escenificación de un itinerario cultural que pone en valor la bahía de Pasaia por medio de una narrativa en la cual las huellas del pasado ayudan a interpretar la historia.

Palabras clave: Patrimonio cultural; Resiliencia; Paisaje; SIG

Abstract

This work responds to the enhancement of the cultural landscape of the Bay of Pasaia, in Guipúzcoa (Spain). The objective is to define the stages of maritimacy of this urban-industrial-port space using geographical sciences methodology, as well as pictorial and literary documents, and historical cartography. Changes in land use are analysed from the XVI century, when cartographic records became available, up to the present time, when the development of geographic information systems (GIS) has allowed the precise location of places. The result is a cultural itinerary that highlights the bay of Pasaia through a narrative in which the traces of the past help to interpret history.

Keywords: Cultural heritage; Resilience; Landscape; GIS

* Esta investigación ha sido posible gracias a la ayuda de una beca para el fomento de la movilidad e internacionalización que he recibido del departamento de la Facultad de Geografía e Historia de la UNED (Universidad Nacional de Educación a Distancia). Asimismo, agradecer a Eric Foulquier, Co-director de mi tesis doctoral, quien me dio las herramientas para trabajar y a todo el equipo de LETG (Littoral- Environnement- Télédétection – Géomatique) de la Université de Bretagne Occidentale (UBO, Brest) que con sus comentarios pudieron enriquecer este trabajo.

** Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED, Madrid). Email: enriquerafael@hotmail.com

Cartografiado geohistórico interactivo y dinámico

La importancia de buscar soluciones imaginativas e innovadoras en el terreno de la gestión del patrimonio cultural nos lleva a plantear la idea de construir un mapa de historias, por medio de reconstruir la cronología gracias la búsqueda de fuentes, documentos de archivo y la ayuda de los historiadores, permitió comprender mejor el contexto y la creación de un “mapa de historia”, herramienta de comunicación en torno a los datos geográficos que se ha elegido siguiendo el estudio de las diferentes formas de construir una cartografía geohistórica en línea, dinámica e interactiva como síntesis didáctica.

Estudiar el desarrollo de las ciudades y el puerto en el espacio y el tiempo es difícil ya que los mapas proporcionan una representación generalmente estática y cronológica,¹ por tanto, nos interesa la cartografía geohistórica que consiste en la elaboración de mapas cuyo propósito es estudiar un territorio en el tiempo que interactúa, tratando de no privilegiar ni la historia ni la geografía, sino fusionar los dos tipos de análisis.² El término geohistoria, creado por Fernand Braudel, básicamente describe el hecho de mostrar el significado de una historia, cuyo tiempo actual es el término, en diferentes configuraciones espaciales. Hoy, este término es más vago, se observa una porosidad entre los términos geohistoria y geografía histórica.³ La geohistoria, por lo tanto, ahora se refiere más generalmente a la valoración georreferenciada de la información anticuada en una amplia variedad de campos disciplinarios.

Localización, fuentes y metodología.

La bahía de Pasaia se encuentra enmarcada en la actual comarca de Donostialdea y comprende los municipios de Pasaia, Lezo, Errenteria, Oiartzun y parte este de Donostia-San Sebastián (ver Gráfico 1).

¹ Andrew Wilson. “Sydney timemap: Integrating Historical Resources using GIS”. *History and Computing* 13 (1), (2001): pp. 45-68. [<https://pdfs.semanticscholar.org/6b40/f115e28c129e75dab3a24c408080cbada7d8.pdf>]

² Christian Grataloup. *Introduction à la géohistoire. Cursus: Géographie*. (Paris: Armand Colin, 2015).

³ Nicolas Jacob-Rousseau. (2009). «Géohistoire/géo-histoire: quelles méthodes pour quel récit?» *Géocarrefour* (Vol. 84/4) (2009): pp. 211-216. [<https://journals.openedition.org/geocarrefour/7598>].

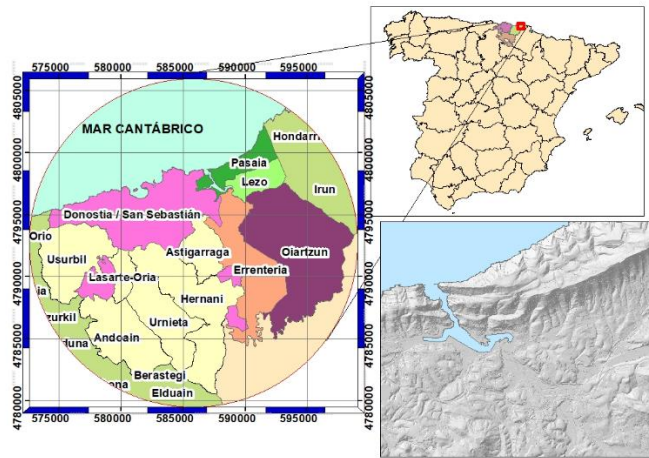


Gráfico 1. Localización de la bahía de Pasaia (Gipuzkoa)
Fuente: Elaboración propia

Su condición de bahía natural descrita desde siempre por navegantes, poetas, literatos, científicos, nos permite conocer los principales valores e hitos paisajísticos. El paisaje analizado en esta ponencia se realiza por medio de representaciones cartográficas y pictóricas que pone de relieve las características sociales, culturales, económicas de los procesos que tienen lugar en el territorio, ya correspondan al ámbito natural o al humano, de acuerdo a Vicent Mari Costa tomado de Bellard⁴ o cuya definición del paisaje se puede realizar como tantos geógrafos lo han definido por su origen artístico/estético, dinámico y constructo cultural. Asimismo como fuente de información, el hombre establece su relación con el paisaje como receptor de información y lo analiza científicamente o lo experimenta emocionalmente,⁵ principalmente en las últimas décadas del siglo XX, Schlüter y Sauer, Troll, Tricart, Sorre, Zonneveld, Juillard, Brunhes, Bertrand, Dollfus, Santos, entre otros,⁶ han abordado y construyen el concepto de paisaje, pero se torna un concepto polisémico, por lo cual dar una sola definición de paisaje no es nada sencillo.

Por otro lado, nos preguntamos ¿Cómo valorizar el patrimonio cultural cuando ya no existe? Es por ello que esta pregunta nos lleva a resaltar la importancia del patrimonio cultural

⁴ Carlos Gómez Bellard (ed.). *Ecohistoria del paisaje agrario: La agricultura fenicio-púnica en el Mediterráneo*. (València, Universitat de València, 2003): pág. 244.

⁵ Marina Frolova y Georges Bertrand “Geografía y paisaje”. En *Tratado de geografía humana*, coord. por Daniel Hiernaux-Nicolas, Alicia Lindón Villoria. (Barcelona: Anthropos, 2006), pp. 254-269; Valerià Paül i Carril, Alexis Sancho Reinoso y Joan Tort Donada “El marco conceptual de los paisajes de la agricultura”, en *Los paisajes agrarios de España: caracterización, evolución y tipificación*, ed. por Fernando Molinero, Joan Tort, Juan Francisco Ojeda. (Madrid: Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, 2011), pág. 10-38.

⁶ Para una mayor comprensión del tema, consultar Horacio Capel. *Filosofía y ciencia en la geografía contemporánea: una introducción a la geografía*. 3a ed. Temas Universitarios. (Barcelona: Barcanova, 1988).

que se encuentra amenazado en la actualidad debido a la destrucción que a lo largo del tiempo se realiza por medio de una construcción de viviendas o el derribo de este patrimonio que no ha sido valorado, es una propuesta basada en el binomio: naturaleza y cultura. Desde el punto de vista de la geografía consideramos necesariamente útil el concepto de paisaje cultural, un paisaje continuo en el tiempo, que sigue teniendo un papel social activo en la sociedad contemporánea, conjuntamente con la forma tradicional de vida. Los objetivos de investigación corresponden primero a documentar a través de diferentes representaciones cartográficas y fuentes documentales, el paisaje de la bahía de Pasaia y el patrimonio cultural marítimo a él asociado entre los siglos XVI y principios del XX, detectar los elementos de valor paisajístico, las actividades socioeconómicas (Usos) y los elementos de valor patrimonial (Hitos).

La gestión de dicha información se realiza mediante SIG, con la herramienta Arc Gis 10.2 y el estudio de fuentes documentales que han sido publicadas en base a los usos del suelo, que se encuentran en los diferentes archivos históricos existentes en España, en relación a los diferentes usos, utilizando fuentes históricas secundarias. A fin de facilitar la lectura y comparación, se utiliza la toponimia contemporánea de los nombres del lugar. Para ilustrar nuestro propósito se emplean datos iconográficos existentes o hechos ad hoc: las cartas marinas, de la segunda mitad del siglo XVI, hasta el siglo XX escenificando el paisaje con imágenes, cuadros, fotografías antiguas y actuales y modelizaciones diversas por medio de una cartografía elaborada en los distintos periodos.



Gráfico 2. Plano de la ría y puerto de los Pasajes 1776
Fuente: Archivo Servicio Histórico Militar

Diversos estudios han analizado la cartografía de la bahía de Pasajes.⁷ Asimismo, se ha realizado un estudio de fuentes documentales sobre los usos del suelo, que se encuentran en

⁷ José Luis Orella Unzué y Javier Gómez Piñeiro eds. *Documentos cartográficos históricos de Gipuzkoa I y II: Cartoteca histórica del Servicio Geográfico del Ejército* (San Sebastián: Diputación de Gipuzkoa, 1994);

los diferentes archivos históricos (Archivo de Simancas, Biblioteca Nacional de Francia). Las cartas marítimas elaboradas desde la segunda mitad del siglo XVI hasta inicios del siglo XX: (“Plan portugais du havre de Fontarabie et du port du Passage” 1600; “Plan du port de Passage sur la côte de Guipuscoa en Espagne / Le Moyen fils” 17; “Plan du port du Passage, situé à la côte septentrionale d’Espagne, avec les sondes prises à basse mer” 17..; “Plan du port du Passage, en Espagne, situé dans la province de Biscaye, sur l’Océan, entré Fontarabie et St-Sébastien...” 17..; “Plan du port du Passage sur la côte de Guipuscoa en Espagne” 1700); (“Plano del puerto de Pasages [...] / Vicente Tofiño de St. Miguel” 1788) y, por otra parte, nos apoyaremos en cartografías obtenidas de archivos en relación a los distintos usos del suelo, utilizando fuentes históricas secundarias. A fin de facilitar la lectura y comparación, se usa la toponimia contemporánea de los nombres del lugar.

Por medio de una metodología propuesta por Bertrand⁸ la cual define la matriz de lectura de los paisajes, podemos desarrollar los lineamientos que van a permitir la narrativa de este mapa de historias, por medio de una organización territorial del paisaje partiendo de niveles territoriales concretos, adaptada a cada tipo de paisaje y problemática de proyecto en niveles, un primer nivel: El medio ambiente material e inmaterial regional y los conjuntos culturales correspondientes, son referencias lejanas, directamente invisibles pero omnipresentes en las representaciones paisajísticas locales. Un segundo nivel: El decorado de fondo, la presión socioeconómica urbana o portuaria en nuestro caso y el modelo de desarrollo agrícola. Y se continua con otros niveles en los cuales se observan: Los lineamientos paisajísticos locales que ordenan y compartimentan (ríos, autopistas, la osamenta calcárea de las colinas y de las cimas, etc.); los mosaicos paisajísticos, en torno a un lugar destacado; las unidades de base y elementos paisajísticos.

Bertrand aclara que esta matriz se realiza a partir de los datos iconográficos existentes o hechos ad hoc: mapas, dibujos, bloques diagrama fotografía antiguas y actuales y modelizaciones diversas, pero sostiene que ninguno de estos documentos, por muy bien elaborados que estén, pueden pretender ser por si solos la representación del paisaje-territorio en su complejidad global.

Fernando Marías Franco, Felipe Pereda Espeso. *El atlas del rey Planeta: la «Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos» de Pedro Texeira (1634)*. (Hondarribia: Nerea, 2002); Martín Izaguirre Igiñez. *Cartografía antigua y paisajes del Bidasoa*. (Irún: Martín Izaguirre Igiñez, 1994).

⁸ George Bertrand. “Un paisaje más profundo: de la Epistemología al Método”. *Cuadernos geográficos de la Universidad de Granada*, N.º 43, 2008: 17-28. [<http://www.ugr.es/~cuadgeo/docs/articulos/043/043-001.pdf>]

El patrimonio cultural como identidad y su difusión por medio de las TIC

Una de las consideraciones abordadas en este estudio corresponde a ¿Cómo volver a dar vida a un paisaje portuario desaparecido? Por una parte, el patrimonio es una expresión identitaria. Las nuevas tendencias plantean la necesidad, por un lado, de coordinar políticas y, por otro, de buscar soluciones por parte de los organismos políticos, como también culturales (museos). Nos preguntamos en esta investigación ¿Cómo difundir y dar acceso al patrimonio documental para la investigación? El relevante papel que han adquirido las Tecnologías de la Información y comunicación, ha traído consigo importantes cambios a la hora de comunicarnos, como también la difusión y el acceso a documentos, creando repositorios o portales y un mayor acceso a la base de datos, de manera rápida, ordenada y simultánea, sin intermediarios lo que nos facilita el estudio o la presentación de trabajos y un sinnúmero de oportunidades a un costo relativamente económico. Por otra parte, también es importante los espacios de comunicación que brindan los congresos o diferentes ciclos y actividades dirigidas a la ciudadanía. Estos paisajes, cargados de valores naturales o culturales, son piezas fundamentales de las estructuras urbanas y territoriales y deben servir, también, para ayudarnos a construir y dotar de identidad renovada a los territorios del futuro.⁹

La convención de Faro define patrimonio cultural como: “un grupo de recursos heredados del pasado que las personas identifican, independientemente de su propiedad, como una reflexión y expresión de sus valores, creencias, conocimientos y tradiciones en constante cambio. Incluye todos los aspectos del entorno resultante de la interacción entre las personas y los lugares a lo largo del tiempo” (Artículo 2¹⁰) y en esta misma consideración se trata el concepto de paisaje,¹¹ el cual toma los conceptos de Patrimonio Cultural y Natural por primera vez se fusionan en una visión integral del paisaje, que contempla tanto los aspectos naturales como los culturales. Además, introduce la dimensión social del paisaje y le otorga la consideración de elemento de bienestar, dando especial cobertura a la relación que se establece entre el ser humano y el medio que habita.

⁹ IKEI. “Plan estratégico comarcal 2017-2025 Oarsoaldea”. (Donostia / San Sebastián: Agencia de desarrollo comarcal Oarsoaldea 2018). [http://www.oarsoaldea.eus/images/999_varios/e4389_plan%20estrategico-21%20de%20febrero.pdf].

¹⁰ Consejo de Europa. “Convenio Marco del Consejo de Europa sobre el valor del patrimonio cultural para la sociedad”. Faro 2005.

¹¹ Consejo de Europa. “Convenio Europeo del Paisaje”. Florencia, 2000.

Narrativa y novela gráfica¹²

En relación a las preguntas que este artículo desea contestar queremos poner en consideración una narrativa como síntesis didáctica que nos ayuda a construir un itinerario cultural para poner en valor el paisaje de la bahía de Pasaia y describir la actividad económica, cultural y social, o también entendida como etapas de maritimidad, ¿Cómo evolucionan los paisajes portuarios?

Desde época romana, la bahía de Pasaia, era un importante asentamiento vascón, del cual por medio de los estudios realizados por los historiadores podemos observar las siguientes características del núcleo costero, el medio marino sirvió para las comunicaciones interiores y para el resguardo de hombres y naves de las inclemencias del tiempo, una bahía abrigada utilizada por los romanos, que remontaron el río Oiartzun hasta donde los vascones les hablaron de grandes riquezas metalúrgicas, es así que existía un comercio en torno a la minería de Peñas de Aya, en Arditurri explotaron las minas durante un tiempo, construyeron una ciudad y dieron un nombre a todo el área, desde Oiasso su recuerdo perdura hasta hoy en los restos materiales y en el topónimo que fue cambiando hasta llegar al Oarso de hoy. Asimismo, también existió un intercambio de víveres, pescado y madera. En cuanto a los muelles no podemos tener constancia de ello debido a que eran muy rudimentarios, por lo que las condiciones naturales los destruía constantemente.

En la Edad Media, en los años oscuros, gentes del norte nos visitan, los normandos o vikingos, con ellos aprendemos y perfeccionamos técnicas de construcción y de navegación. Con el consiguiente Fuero de San Sebastián de 1180 por una parte y el Fuero de Fuenterrabía por el otro, se plantean conflictos por adueñarse de estos territorios. A su vez también, comienza una construcción de astilleros en Errenteria y Pasajes que van a permitir un comercio entre Castilla y el norte de Europa, principalmente en torno a la pesca del litoral. La caza de la ballena desde las bases costeras vascas o atalayas se practicó con gran interés. El enfrentamiento cuerpo a cuerpo determinó la identidad en los escudos de los diferentes municipios de las villas costeras.

La Baja Edad Media es una época conflictiva y expansiva de la marina vasca dentro de la Corona de Castilla, las naves y los marinos son utilizados en el comercio de Flandes y en el

¹² Debido a la gran cantidad de bibliografía en torno a esta temática, y por la síntesis que realizo en este artículo, solamente hare referencia a la obra de carácter general, que aborda cada una de estas etapas: VV, AA. *PASAIA Memoria histórica y perspectivas de futuro*. (Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa-Museo Naval 1999). [http://www.untzimuseoa.net/images/publicaciones/MonografiasDigitales/pasaia_memoria_historica.pdf]

Mediterráneo y en los conflictos de los reyes. Las naos vascas participaron en la conquista de los territorios del Reino islámico de Granada. Por otra parte, como puerto de internada, reparación de buques y descarga de navíos, principalmente de la flota labortana (Lapurdi, Bayona), tenemos noticias de que el ayuntamiento de San Sebastián les obliga a embarcar sidra, con la consecuencia de un aumento de las plantaciones de manzanales.

El análisis de la cartografía también nos ayuda a tener una idea de su paisaje, la construcción de los barcos y el desarrollo de las poblaciones en los fondos de valle hacen que las masas forestales comiencen a decrecer, principalmente en las zonas bajas, el bosque se mantiene en las cotas de 100 a 200 metros. Eran sociedades agrícolas ganaderas cuyos cultivos se encontraban en los terrenos aluviales próximos a los ríos.

En la Edad Moderna, cuando existe una hegemonía española en el mundo, el puerto se empieza a especializar en la construcción de barcos de guerra y se incrementa la pesca de altura, principalmente en Terranova y Península de El Labrador, allí desarrollan las activas pesquerías de ballenas y bacalaos, en la que serán pioneros y hegemónicos durante esta época. Pasaia fue la principal base de las expediciones en la Península, como lo ha demostrado el descubrimiento de la nao San Juan, testimonio de la presencia europea en América del Norte y posteriormente como sede de la Compañía Guipuzcoana de Caracas, es en esta época cuando los sedimentos de la bahía, no permiten que Oiartzun y Errenteria tengan una salida al mar. El Castillo Santa Isabel fue mandado a construir por Carlos I para proteger el puerto de los posibles ataques de navíos de guerra extranjeros o de piratas que se movían en las proximidades de este pueblo y fue terminado en tiempos de Felipe IV. También la torre de San Sebastián o Torreatze (punto de control de la actividad portuaria) que, hasta hace muy poco, existía en Pasai San Pedro, puede ser observada en los mapas del Puerto del Pasaje en 1636 (Gráfico 3).



Gráfico 3 Puerto del Pasaje en 1636 según plano realizado por Gandolfo, Teixeira Albornoz y Sotto
Fuente Museo Naval de Madrid.

La bahía de Pasajes extendía sus brazos por las ensenadas de Herrera, Molinao, Rentería y Lezo, aun cuando, por su mayor calado, el lugar de fondeo o surgidero se encontraba en la zona próxima a la actual plaza de Santiago de Pasajes San Juan. En él se aprecia también la cadena de protección que atravesaba en el canal. La preocupación por la defensa del puerto fue permanente ya que Pasajes era uno de los puntos estratégicos del sistema portuario de la Corona. En el barrio de Erreka, los barcos tomaban sus aguas para las travesías.

Posteriormente, como en toda Europa, se define una época en consonancia con la Crisis del Antiguo Régimen, con un cambio en el modo de producción, la decadencia de la siderurgia y el tráfico ilícito.

Las guerras carlistas traerán aparejada una protección del puerto, con el levantamiento de fuertes y torres. Asimismo, el impulso que dará a toda España el traslado de las aduanas a la costa, generara cambios en la emigración y comienzan procesos de pequeña industrialización que permite un crecimiento demográfico y territorial de los municipios. Surgen empresas capitalistas que van a desarrollar el puerto de Pasajes.

Por otra parte, los municipios tienen una arquitectura singular que se adapta al paisaje, Pasajes San Juan presenta una sola calle, lo mismo que San Pedro, casa de constructores, pescadores, armadores, pilotos, en ocasiones corsarios y contrabandistas. Casas de antiguos marinos, coloridas con los rayos del sol del atardecer, realzan el paisaje con muelles propios y salidas directas al monte para el comercio, almacenes y contrabando; pueblos en la transición entre el monte y el mar, abrazados por las montañas y arrullado por las aguas, el verde del monte, el pardo de la piedra y el azul, ese azul que tanto apasiono a Víctor Hugo y que trataron de reproducir grabadores y pintores como Wilkinson, Sorolla, Regoyos y tantos otros.

En sus laderas habitan una rica fauna autóctona. Por otra parte, novelistas y cineastas han sido encandilados por sus paisajes, su cultura tradicional o folclórica.

Un nuevo periodo irrumpe en la bahía, la época de la Revolución de transportes con la máquina de vapor y el surgimiento de grandes industrias en torno a la lámina de agua, surgen la carretera nacional, el ferrocarril y el tranvía, que facilitan su conurbación con San Sebastián.

Posteriormente la dictadura y la época del franquismo trajeron consigo el crecimiento del tráfico portuario, principalmente de la flota de altura con la PYSBE (Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España S.A.) y la MEIPI (Muelles e instalaciones para Pesca e Industria Pasajes-Lezo, S. L.), por una parte, pero también la crisis de la agricultura y el desarrollismo que generara el crecimiento descontrolado de la vivienda por motivos de la inmigración.

Desde 1980, asistimos a una crisis urbano-portuaria debido a los cambios a nivel internacional con la Zonas Económicas Exclusivas (ZEE), la destrucción del tejido industrial y el cambio de paradigma, es en esta época cuando el puerto desarrolla su máxima extensión superficial.

En la actualidad el puerto atraviesa una época de grandes cambios y en una necesidad de regeneración. Desde subvenciones generadas por los planes Urban (Unión Europea) a multitud de proyectos que no se llevaron a cabo, como la salida del puerto exterior, el derribo de la torre de Iberdrola y la necesidad de cambios en los tráficos, con un incremento de cánones por concesiones y la creación de Navaladea o una Plataforma logística intermodal.

De manera sintética se puede observar estos periodos en el análisis estadístico, de variables como tráfico, población y vivienda desde 1860 al 2018 (ver Gráfico 4) los cuales denotan las épocas de bonanza y las épocas de crisis descritas anteriormente como también la novela gráfica (ver Gráfico 6, al final del artículo).

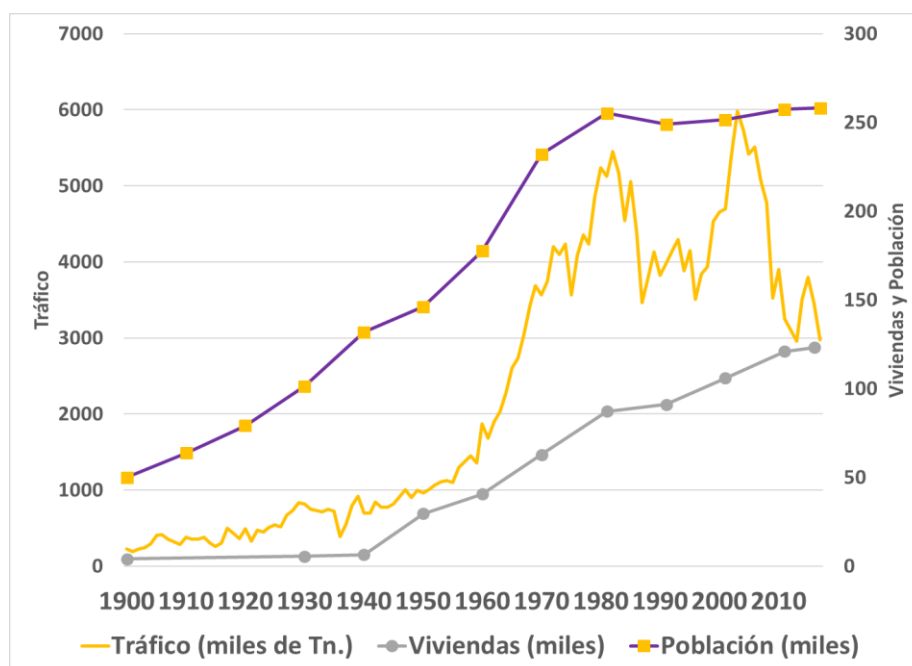


Gráfico 4. Evolución del tráfico, población y vivienda 1860-2018

Fuente: Elaboración propia en base a datos estadísticos de INE (Pob.), INE (Viv.) y Zurbano Melero 1998 (Tráfico)¹³

Conclusiones prácticas

La creación de mapas dinámicos permite el acceso a la visualización de un territorio en función del tiempo, pero también a la información complementaria del mapa (textos explicativos, documentos de archivo). Además, hace que los mapas históricos sean más accesibles y evita daños potenciales a los mapas y documentos de archivo originales.

Otra consideración que remarcamos en esta narrativa corresponde a ¿Qué significado social, histórico y cultural posee el paisaje portuario?

Primeramente, no olvidemos que un paisaje portuario es un lugar económico cuya infraestructura da empleo a la ciudadanía y a empresas de su entorno o también lejanas. En él se van desarrollando formas sociales, culturales a lo largo del tiempo. Y nuestra propuesta es entender que ocurre en ese paisaje, en el cual hombres y mujeres interactúan en contextos y escenarios propios de la mar. En esta concepción tengo presente a los sindicatos, por ejemplo, o a la Cofradía de pescadores, instituciones que forman parte del quehacer cotidiano de estas personas. En esta dinámica el significado va cambiando constantemente, como se puede observar con el solo hecho del cambio de tráfico portuario, el traslado de unas mercancías con ciertas características o la sustitución de estas por otras, como la reubicación de las

¹³ José Gabriel Zurbano Melero, “El puerto de Pasajes durante la industrialización de Guipúzcoa (1870-1936): gestión y funciones económicas”. (Tesis, Universidad Del País Vasco, 1998).

actividades portuarias ligada al desarrollo del contenedor. Por otra parte, también a lo largo del tiempo, el significado social ha cambiado, antiguamente, los obreros y los jefes de los puertos convivían juntos, existía una mixtura en el puerto, en cambio hoy la tendencia es a compartimentar, está todo dividido, aislado por medio de barreras o muros que separan el puerto de la ciudad.

¿Qué elementos tangibles e intangibles presenta un paisaje portuario?

Infraestructuras, maquinarias, edificios, buques, grúas, silos y otros objetos, los trabajadores, la vida alrededor como cualquier actividad humana. Por otra parte, como intangibles tenemos el *Genius loci*, un espíritu que aflora en el cotidiano vivir de las personas, en los aspectos característicos distintivos de un paisaje o del propio lugar y como lo vive la gente, con tradiciones y fiestas o por el contrario en su trabajo cotidiano, se observa en fuentes como la fotografía o enmarcado en el arte, la pintura, el cine. Otros elementos intangibles puede ser los colores, característicos del óxido y el salitre, los olores propios del puerto y los sonidos.

¿Cómo volver a dar la vida a un paisaje portuario desaparecido?

Primeramente, estudiar hasta qué punto el paisaje ha desaparecido, porque este concepto trae consigo la idea de dinámica. Quedan los restos o materiales que se pueden recuperar, un elemento puntual o un conjunto de elementos por otra parte, buscar intervenciones que hagan atractivo ese lugar por medio de hitos puntuales que resalten esa referencia al pasado y su relación con el mar

¿Cómo concientizar a la sociedad para preservar el paisaje portuario?

En la medida en que recuperas edificios, o tradiciones le das un valor, es así que la gente lo hace suyo, lo aprecia. En la medida que se van haciendo nuevas actividades, de concientizar a la gente de ese pasado, se adueña, lo reactiva y mira hacia el futuro, es un continuo apelar a lo que somos para construir lo que seremos.

¿De qué manera se integra el paisaje portuario al tejido urbano próximo? Por medio de la ruptura de esas barreras, en una integración mixta, espacial y funcional entre las asociaciones de recursos y territorios, una mejor gestión de la movilidad y la posibilidad que la ciudadanía tenga acceso al disfrute y paseo como también una vista al mar. Generando edificios mixtos, en varias plantas que puedan ser oficinas portuarias junto a centros comerciales, grandes paseos y parking subterráneos y disponer de balcones o azoteas para que la ciudadanía lo disfrute.

La puesta en escena de un itinerario cultural, pone en valor la región por medio de una narrativa en el cual las huellas del pasado ayudan a interpretar la historia. En este sentido, la verdad es que, durante años, décadas y siglos, lo que ha habido es una utilización funcional del territorio, de la bahía y el puerto como soporte de actividades económicas, industriales o de otros medios de subsistencia en transformación, el paisaje como tal es una preocupación mucho más reciente. A lo largo del tiempo, ha habido una utilización fundamentalmente económico-productiva del espacio-territorio: el puerto era el motor social y económico de la bahía de Pasaia y de la sociedad guipuzcoana, y respondía a una lógica económica integrada con un hinterland variable en el tiempo según coyunturas políticas y económicas. En estos últimos años, vemos que la regeneración de la mano de un desarrollismo urbano tiene límites difíciles de superar por lo que nuestra propuesta es la de pasar de una lógica exclusivamente económica a una lógica global e intrusiva, con especial atención al desarrollo social y cultural aprovechando las oportunidades de los flujos permanentes de relación entre el paisaje, el puerto y la ciudad.



Gráfico 5 Diagrama de una lógica global
Fuente: Elaboración propia

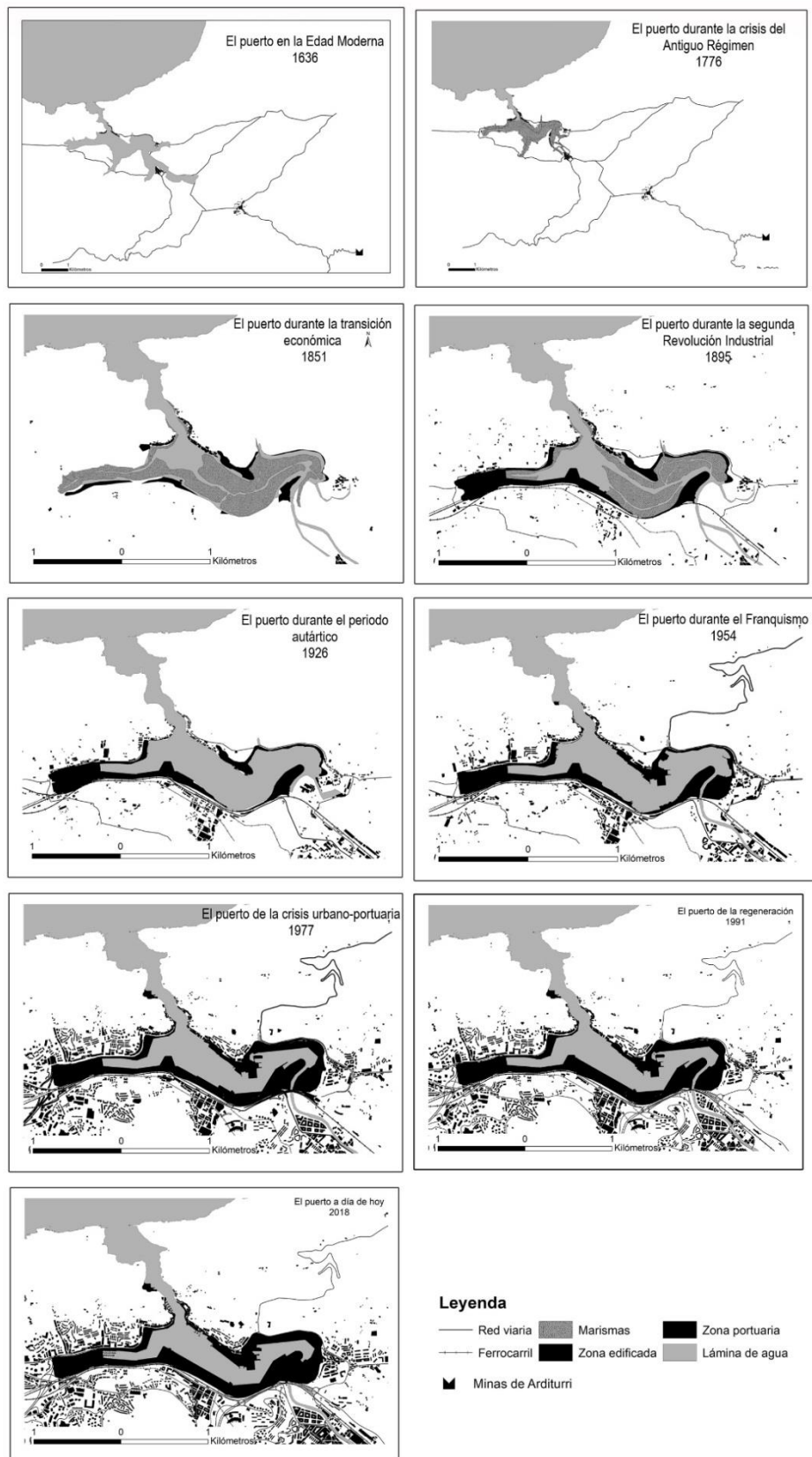


Gráfico 6. Novela gráfica de la bahía de Pasaia, desde el SXII a la actualidad.
 Fuente: Elaboración propia

El silo, un elemento del paisaje cultural del puerto de Rosario (1905-1940)

Bruno Rohou*

Fecha de Recepción: 25 de Junio de 2019

Fecha de Aceptación: 03 de Septiembre de 2019

Resumen

Trabajos recientes han demostrado que la historia científica y técnica de un puerto se puede periodizar estudiando la evolución de dos indicadores relevantes, a saber, los muelles y las grúas. Esta comunicación presenta un tercer indicador de periodización, relevante para los puertos de cereales: el elevador de cereales. Los elevadores de grano son instalaciones mecánicas que se utilizan para almacenar y mover grano para procesos de limpieza y secado y para llenar bodegas de barcos o vagones de tren. Los elevadores de cereales pueden ser de dos tipos, ya sean locales o terminales. Los silos locales o de campo se encuentran en el lugar de producción. Elevadores terminales se ubican en lugares donde los cereales salen del país; en Argentina se construyen generalmente en puertos y son, por su tamaño, elementos imponentes del patrimonio portuario argentino. Este trabajo propone estudiar los silos del puerto de Rosario como un indicador relevante de la periodización de los paisajes portuarios para la historia de la ciencia y la tecnología entre 1905 y 1940.

Palabras clave: puerto; silo; periodización; Rosario.

Abstract

Recent work has shown that the scientific and technical history of a port can be periodized by studying the evolution of two relevant indicators, quays and cranes. This communication presents a third indicator of periodisation, relevant for cereal ports: the cereal elevator. In Argentina the cereals elevators are generally built in ports and are, by their size, imposing elements of the Argentine port heritage. The paper proposes to study the terminal elevators of the port of Rosario as a relevant indicator of the periodization of port landscapes for the history of science and technology between 1905 and 1940.

Keyword: port; elevator; periodization; Rosario

Introduction

Este artículo forma parte del programa del Centre F. Viète “Historia comparada de los paisajes culturales portuarios”¹ y se centra en la comprensión de la evolución científica y tecnológica de los puertos de Brest (Francia), Mar del Plata y Rosario en Argentina en la época contemporánea.² La hipótesis de la investigación es considerar un puerto como un macro-sistema tecnológico complejo cuya evolución espacial y temporal como un artefacto es parte de una historia de la ciencia y la tecnología. El trabajo de investigación de Bruno Rohou, Sylvain Laubé y Serge Garlatti ha permitido producir HST-PORT, un modelo genérico de evolución espacio-temporal de macrosistemas complejos

* Université de Bretagne Occidentale, Centre François Viète (EA 1161). Email: rohou.bruno@gmail.com

¹ La UNESCO propone una definición de los paisajes culturales y afirma que “los paisajes culturales son bienes culturales y representan la combinación de obras de la naturaleza y del hombre...”. Ilustran la evolución de la sociedad y el hábitat humanos a lo largo del tiempo, bajo la influencia de las limitaciones físicas y/o las oportunidades que presentan su entorno natural y las sucesivas fuerzas sociales, económicas y culturales, tanto externas como internas. (<http://whc.unesco.org>).

² ver <http://brmdp.hypotheses.org/>

como los puertos, con el fin de compararlos desde el punto de vista de su historia tecnológica y científica.³ Esta investigación ha llevado al desarrollo de un enfoque sistémico y de un meta-modelo genérico en la historia llamado ANY-ARTEFACT que tiene en cuenta: 1) aspectos a gran escala (espaciales y temporales) que están relacionados con la dinámica de un paisaje cultural industrial (a través de la selección de indicadores relevantes –artefactos-); 2) aspectos a menor escala que se centran en el ciclo de vida de los artefactos y las actividades humanas asociadas.

El artículo está organizado de la siguiente manera: i) una presentación del meta-modelo ANYARTEFACT; ii) la aplicación del modelo HST-PORT al puerto de Rosario mediante la elección de un indicador relevante para la periodización de los puertos de granos: el elevador.

El modelo ANY-ARTEFACT

En nuestro trabajo en la historia de la ciencia y la tecnología, hemos adoptado un enfoque antropocéntrico, colocando al hombre y sus actividades en el centro del estudio.⁴ El modelo ANY-ARTEFACT⁵ presenta dos componentes en forma de un modelo de actividad asociado con un modelo de evolución del tiempo de los artefactos de cinco pasos:

- el primer componente propone pasos, parte de una cronología con el objetivo de disponer de una herramienta para la periodificación comparativa de los macrosistemas tecnológicos.
- el segundo componente permite estudiar las actividades humanas en cada etapa cuestionando la relación con los actores, los sistemas de artefactos y el conocimiento.

1. El modelo de actividad humana

³ Bruno Rohou, “Modélisation des ports de Brest (France), Rosario et Mar del Plata (Argentine) en tant que macro systèmes technologiques complexes: Application à la modélisation des connaissances pour l’histoire des sciences et des techniques.” (PhD diss., Université de Bretagne Occidentale, 2018); Sylvain Laubé, “HST-PORT. Un modèle d’évolution des paysages portuaires du point de vue de l’histoire des sciences et des techniques,” en Coloquio Internacional sobre Patrimonio Portuario Santafesino. “Hacia un programa de puesta en valor, preservación y difusión” (Rosario - Argentina: UCA-IDEHESI, 2017), <https://ciudadport.hypotheses.org/100>; Bruno Rohou, Serge Garlatti, and Sylvain Laube, “Periodizar y comparar la evolución de los puertos: interés cruzado de las humanidades digitales en el enfoque de la historia de la ciencia y de la técnica aplicado a los puertos de Brest (Francia), Mar del Plata, Rosario, Quequén y Arroyo Pareja (Argentina)” en XVI Jornadas Interescuelas Mar del Plata, UNMDP, 10 aout 2017 (2017), <https://ciudadport.hypotheses.org/134>.

⁴ Pierre Rabardel, *Les hommes et les technologies* (Paris: Armand Colin, 1995).

⁵ Es un modelo heurístico de la misma manera que el modelo ANY-PORT desarrollado por el geógrafo JamesHarold Bird, *The major seaports of the United Kingdom* (Hutchinson, 1963); Cristina Amil López, *Integración urbana de los espacios portuarios* (Instituto Universitario de Estudios Marítimos, Universidad de Coruña, 2004).

El modelo de actividad humana implica un artefacto, utilizado por un actor mediante la movilización del conocimiento.

1.1. La noción de actor

Como actor, identificamos tres tipologías: 1) el ser humano como persona con una historia (desde el nacimiento hasta la muerte) y por lo tanto una biografía, una formación, una secuencia de acontecimientos; 2) grupos con una organización social con al menos dos individuos; 3) posiciones ocupadas por individuos no encarnados en la organización de grupos sociales.

1.2. La noción de artefacto

Consideramos que un artefacto es una producción humana que tiene: 1) una función, una “capacidad” para realizar una actividad; 2) un uso, es decir, la actividad concreta real, realizada. La función es para lo que se hizo y el uso es su utilización, que a veces puede estar muy lejos de su función original.

1.3. La noción de conocimiento

El modelo de actividad humana ANY-ARTEFACT tiene en cuenta un tercer polo cuestionando la naturaleza de las relaciones con el conocimiento que está involucrado en la actividad. Estos conocimientos pueden ser de una naturaleza muy diferente: 1) explícitos, por ejemplo, de la formación de ingenieros y que dan lugar a un diploma. Este tipo de conocimiento se basa en soportes materiales (archivos, documentación, etc.); 2) implícitos en el caso de conocimientos tecnológicos y métodos de transmisión que son más difíciles de descubrir. En este segundo caso, la función del historiador será de conducir metodologías específicas para “revelar” y traducir este conocimiento (entrevistas con actores expertos aún vivos, estudio de actividades cercanas aún vivas, etc.).

1.4. La noción de actividad

Consideramos como actividad una serie de eventos sucesivos que involucran a uno o más actores, un sistema material compuesto por artefactos y un sistema de conocimiento. Tiene lugar a lo largo del tiempo y está localizado espacialmente. Este sistema de artefactos puede ser muy simple o complejo como un puerto o un negocio. Podemos entonces dar una primera versión al modelo ANY-ARTEFACT.

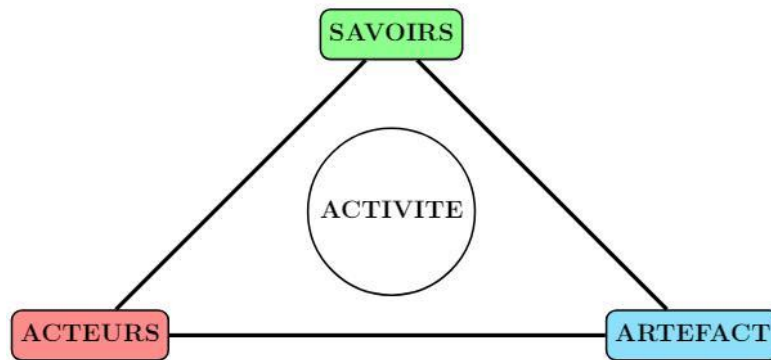


Figura 1: El modelo Any-Artefact.

Al centrarnos en el artefacto como solución a los problemas socialmente planteados, también consideramos la actividad humana dentro del marco específico del “ciclo de vida” de un artefacto, teniendo en cuenta todas las actividades humanas que han conducido a su realización material, los usos asociados, las condiciones para su modificación y su posible desaparición.

2. El ciclo de vida de un artefacto

Este modelo de evolución temporal se expresa en cinco pasos, presentados en la figura 2:

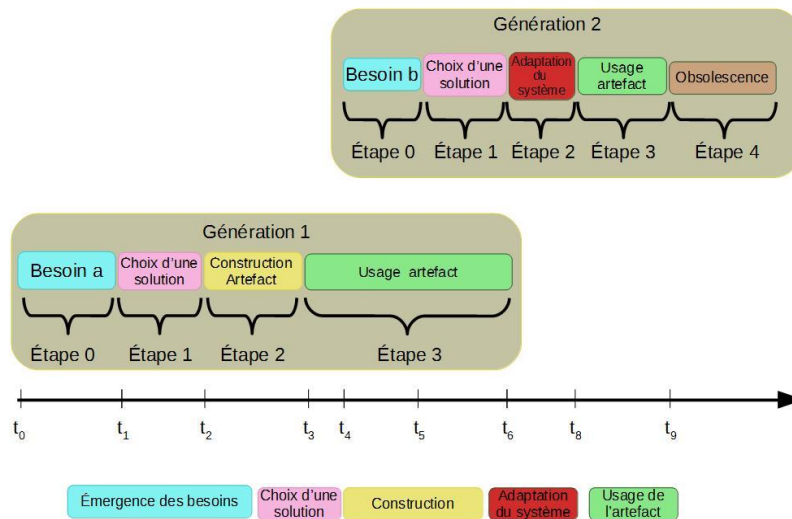


Figura 2: El ciclo de un artefacto

- paso 0: la aparición de necesidades (o de un problema socialmente planteado). En un lugar dado, en un momento dado t_0 , los actores expresan una necesidad “a”. Esta necesidad puede permanecer sin cubrir durante algún tiempo. i) o bien los conocimientos científicos y tecnológicos no

pueden proporcionar una solución adecuada. ii) existen soluciones técnicas, pero la voluntad de los actores no está presente por razones políticas, presupuestarias, sociales, etc.

- paso 1: en t_1 , la necesidad es traducida por un actor del problema tecnológico que puede ser resuelto por diferentes soluciones. Este actor o muchos otros actores proponen soluciones para resolver el problema. Estas soluciones pueden ser diseñadas utilizando diferentes conocimientos y tecnologías. Un actor asume la responsabilidad de elegir la solución tecnológica más apropiada para satisfacer la necesidad “a”.

- paso 2: en t_2 , la solución tecnológica conduce a la construcción del artefacto. Un actor encargado de la construcción del artefacto para cubrir la necesidad expresada.

- paso 3: en t_3 , comienza el uso del artefacto. Este período de uso de la primera generación del artefacto incluye a veces fases de mantenimiento y reparación hasta que aparece una nueva necesidad “b”. A continuación se estudian las soluciones y se elige una de ellas en t_6 , por lo que el artefacto se adaptará. Si esta necesidad es cubierta por una adaptación del artefacto, es parte de una segunda generación.

- paso 4: si esta necesidad no está cubierta y ya no satisface las necesidades de los actores, su evolución plantea problemas tecnológicos, financieros..., el artefacto entra en una fase de obsolescencia que puede conducir a su destrucción parcial o total.

Si el artefacto en cuestión es un Large Technical System (LTS), se compone de varios artefactos.⁶ Entre todos estos artefactos, identificamos algunos que se consideran relevantes para producir una periodización de la LTS. En la Figura 3, aplicamos el modelo de evolución de un artefacto a lo largo del tiempo desarrollado en la Figura 2, tomamos el ejemplo de dos artefactos, A y B.

⁶ Este modelo fue desarrollado por Hughes: Thomas P Hughes et al., “The evolution of large technological systems”, *The social construction of technological systems: New directions in the sociology and history of technology*, 82 (1987)

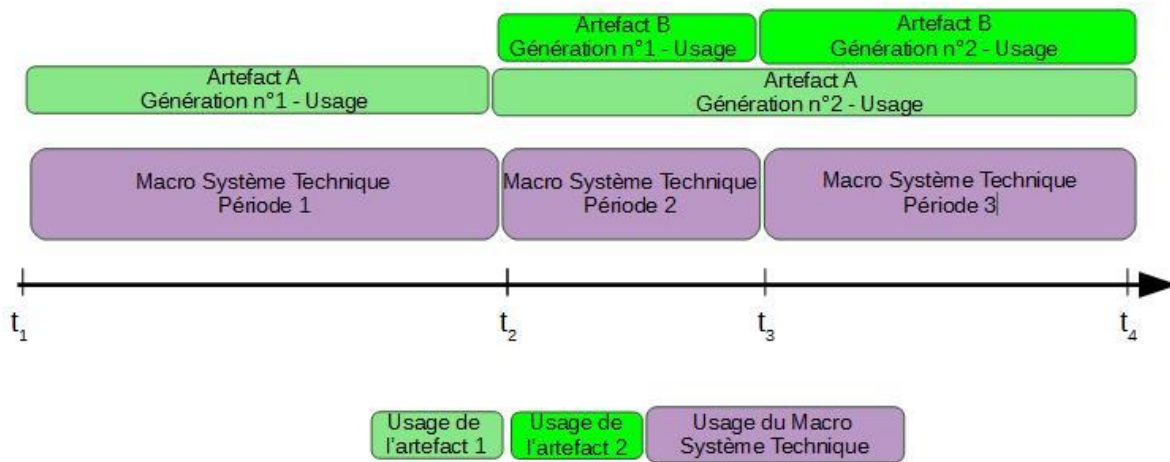


Figura 3: El modelo de un ciclo de vida de un LTS.

En la figura 3, el uso del artefacto A tiene lugar entre t_1 y t_4 pero, en t_2 , el sistema técnico se adapta. La historia técnica del artefacto A se desarrolla a lo largo de dos generaciones. Para el artefacto B, su historia técnica se desarrolla a lo largo de dos generaciones. Combinando la historia de los artefactos A y B, podemos producir una periodización de la historia del Sistema Macrotécnico que tiene lugar en tres períodos: t_1 - t_2 ; t_2 - t_3 ; t_3 - t_4 .

Utilizaremos el modelo ANY-ARTEFACT con estos dos componentes: un modelo de actividad humana con tres polos (actores, artefactos, conocimiento) acoplado a un modelo de evolución temporal del ciclo de vida de los artefactos. El análisis de estas relaciones entre los polos puede permitirnos generar una periodización de la historia de un artefacto en el campo de la ciencia y la tecnología.

Esta metodología ya ha sido implementada en un estudio en profundidad sobre los muelles y grúas de los puertos de Brest, Rosario y Mar del Plata. Muestra que es muy posible periodificar un puerto estudiando estos dos tipos de artefactos presentes en todos los puertos.⁷ Sin embargo, para comparar puertos más específicos, como los puertos de grano, es conveniente elegir un indicador relevante para este tipo de puerto: el elevador de grano.

El elevador, un indicador de periodización de la historia del puerto de Rosario

En este artículo, nos centraremos en particular en el silo elevador como un indicador relevante de la periodización de la historia de un puerto de granos: (i) mediante la producción de una historia de

⁷ Rohou, Garlatti, and Laubé, "Periodizar y comparar..."; Rohou, "Modélisation des ports...".

los elevadores en el puerto de Rosario; (ii) mediante la periodización de la historia del puerto de Rosario a partir del elevador y su “capacidad máxima de almacenamiento”.

1. Los silos elevadores del puerto de Rosario

Antes de la construcción del nuevo puerto, Rosario ya era el segundo puerto argentino después de Buenos Aires para la exportación de granos. Esta actividad se desarrolla principalmente aguas arriba de la ciudad. Los almacenes y depósitos de grano están situados en el acantilado, a 25 m sobre el nivel del agua.⁸ Los barcos se estiban debajo de él y las bolsas se cargan simplemente por la acción de la gravedad a través de un sistema llamado “canaletas”.



Figura 4: Carga de barcos por el sistema de “canaletas”.

A pesar de este rudimentario sistema de carga, el puerto de Rosario multiplicó por diez sus exportaciones en 25 años, mientras que en promedio en el mismo período los puertos europeos sólo duplicaron sus exportaciones.⁹

	1879	1899	1901	1903
Exportations (tonnes)	140 000	1 270 817	1 063 314	1 636 759

Tabla 1: Movimiento de las exportaciones del puerto de Rosario en toneladas

⁸ Los almacenes están ubicados aguas arriba del “Muelle Nacional”.

⁹ Georges Hersent, *Republique Argentine: port du Rosario* (A la Société D’Encouragement Pour L’Industrie Nationale, 1903), <https://archive.org/details/republiqueargent00hers/page/n1>.

Si consideramos que una bolsa de cereal tiene una masa de unos 50 kg y que a través del sistema de canaletas el barco podría ser cargado a una velocidad de 1 bolsa por minuto, podemos estimar que la velocidad de carga es de 3 toneladas por hora.¹⁰ Para aumentar la capacidad de los cereales exportables, surgieron problemas de almacenamiento y transporte. Una forma de resolver estos problemas fue construir elevadores de grano.

1.1 El silo elevador de grano

Los elevadores son instalaciones mecánicas utilizadas para almacenar y mover el grano con el fin de realizar procesos de limpieza y secado y para llenar bodegas de barcos o vagones de tren. Los elevadores de cereales pueden ser de dos tipos: locales o terminales. Los elevadores locales o de campo se encuentran en el lugar de producción. Almacenan los cereales y facilitan su manipulación. Los elevadores terminales están ubicados en lugares donde el grano sale del país; en Argentina generalmente se construyen en puertos. Estos elevadores terminales están dotados de instalaciones mecánicas que permiten envasar los cereales por tipo de grano con el fin de facilitar su comercialización. Los elevadores de la terminal realizan varias operaciones, incluyendo: recepción, almacenamiento, secado, limpieza, ensacado y carga.¹¹

En el artículo 2 del contrato de concesión¹² firmado entre el Estado argentino y la empresa constructora Hersent, se escribe que se construirá un elevador de granos, cuyas características son las siguientes:

- Recepción por ferrocarril de 500 toneladas de cereales por hora, incluyendo pesaje y almacenamiento en silos.
- Recepción por vía navegable de 50 toneladas de cereales por hora, incluidos el desembarque, el transporte, el pesaje y el silo.

¹⁰ En nuestra opinión, se trata de una hipótesis exagerada.

¹¹ Recepción: el grano llega al elevador en camión, tren, carro. Se envasa en bolsas o a granel. Si el grano llega a granel, se descarga en una tolva; si llega en bolsa, se abre en una rejilla situada en la tolva. Luego el grano es transportado por tornillo sin fin al piso superior del silo y por gravedad son llevados primero a los silos de manejo donde son limpiados y secados y luego transportados a su lugar de almacenamiento. Secado: esta operación consiste en eliminar el exceso de humedad mediante el uso de maquinaria específica. Limpieza: el grano contenido en los silos de manipulación a veces contiene residuos como paja, tierra u otros granos. Estos residuos pueden reducir la calidad del grano. A continuación, es necesario llevar a cabo una operación llamada limpieza. El grano se extrae por gravedad y se envía a cribas que separan el grano bueno de los relaves. Carga: generalmente, los elevadores de la terminal llenan las bodegas de los barcos, pero también los vagones o camiones. El grano se extrae del silo donde se almacena. A continuación, se pesa y se conduce por medio de cintas transportadoras hasta la “galería” situada en la plataforma. Esta galería está equipada con tubos para llenar las bodegas de los barcos.

¹² Puerto Rosario - Contrato de 1902 (castellano), Archives Nationales du Monde du Travail, Roubaix, France. Cote: 89AQ 1481, 1902.

- Envío por barco de 750 a 800 toneladas de cereales y incluyendo el transporte, el pesaje y la carga.

Las figuras 5 y 6 representan secciones del elevador de grano del puerto de Rosario.¹³ Los planos muestran la maquinaria utilizada para almacenar, secar y llenar las bodegas de los buques.

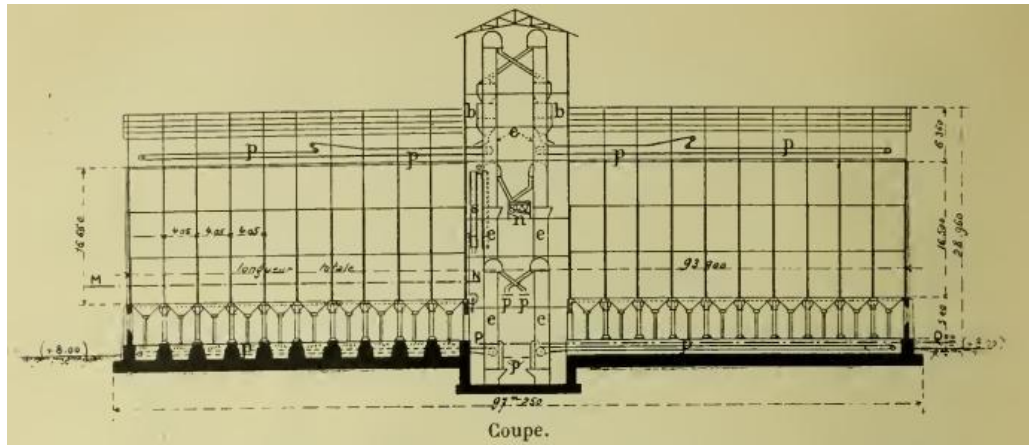


Figura 5: Plano de corte del elevador del puerto de Rosario.

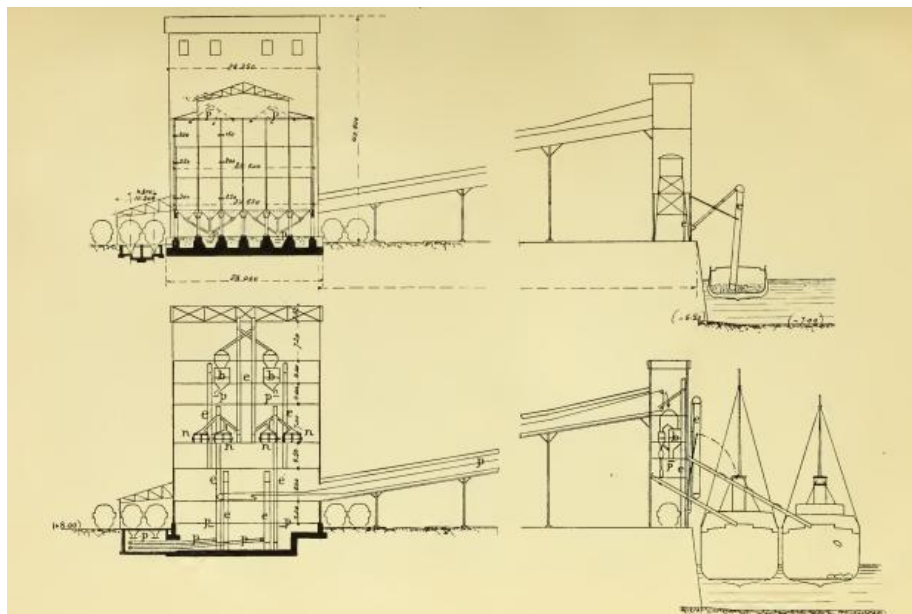


Figura 6: Plano del elevador del puerto de Rosario, durante una carga de granos en un barco.

¹³ Hersent, *Republique Argentine: port du Rosario*, pp. 54–55.



Figura 7: El silo elevador “Rosario Centro” en 2017.

En documentos oficiales, este elevador se llamará “Rosario Centro”, frente a los silos que se construirán posteriormente en 1931 (Rosario Norte) y 1940 (Rosario Sur).

1.2. Construcción de un segundo elevador terminal en 1931

La caída de la bolsa de 1929 tuvo un profundo impacto en los países exportadores de materias primas agrícolas. De hecho, la crisis económica está llevando al proteccionismo y a la baja de los precios de los productos agrícolas. Ya en 1928, el Ministerio de Agricultura de la Nación sintió una disminución en la ventaja comparativa de los productos agrícolas argentinos. A continuación, nombra un comité especial para estudiar la implementación de un sistema de elevadores de grano. El comité subraya el potencial económico de las exportaciones de cereales. Sin embargo, se observa una falta de equipos en los elevadores de las terminales, que permiten almacenar cada tipo de grano por separado y luego cargarlo en los barcos. En 1931, una cooperativa privada, la Corporación Americana de Fomento Rural, construyó un silo elevador en Rosario, con la bendición del Estado. Se ubica al norte de la zona portuaria, de ahí su nombre “Rosario Norte” y tendrá una capacidad de 80.000 toneladas. El puerto de Rosario tendrá una capacidad total de 114.800 toneladas en 1931.

1.3. Construcción de un tercer elevador terminal en el puerto de Rosario en 1940

En 1933, la Ley No. 11.742 propuso la creación de una red de elevadores de granos en todo el país. Los legisladores están convencidos de que la construcción de elevadores es esencial. Mediante la construcción de elevadores de grano, el objetivo es hacer que el comercio de grano sea más eficiente y

barato. En 1937, se decidió construir un elevador al sur de la concesión. El Estado lo financiará y dos empresas se encargarán de la construcción, “Les grands travaux de Marseille” y “Puma Argentina S.A”. Se trata de un elevador terminal con una capacidad de 76.000 toneladas (ver figura 8).¹⁴ Se entregará en 1940. La capacidad total del puerto de Rosario se incrementará a 180.000 toneladas.

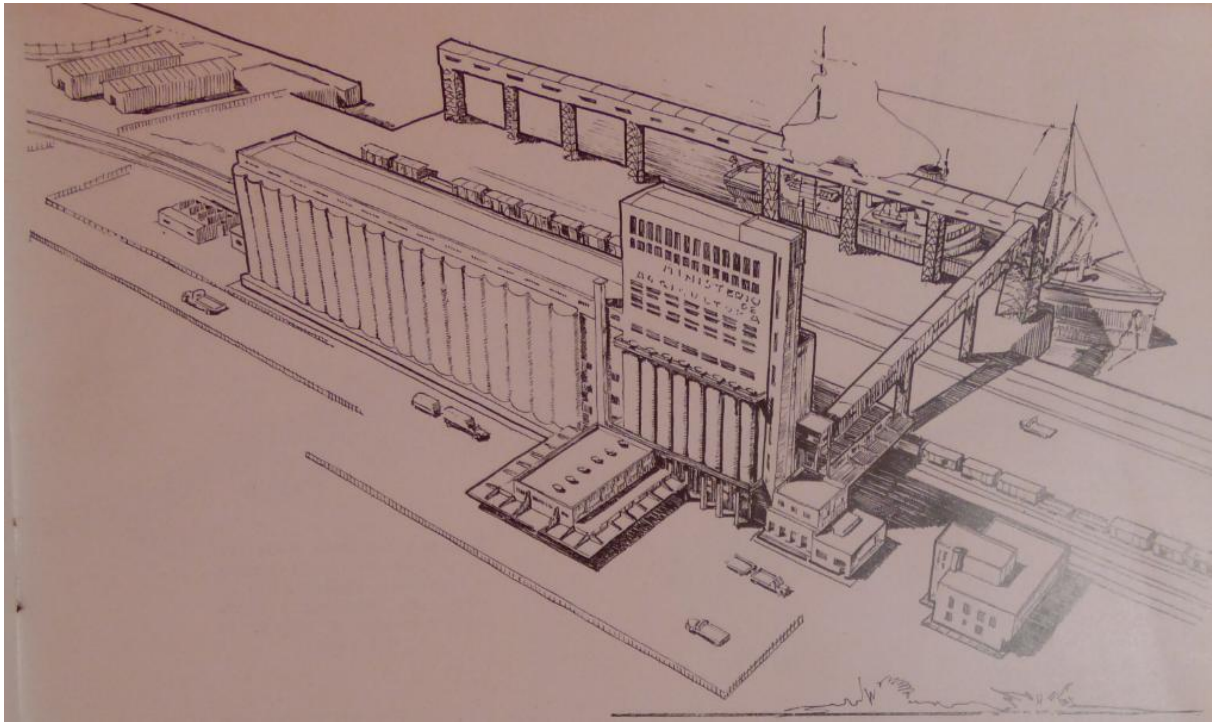


Figura 8: Plano del elevador portuario de Rosario llamado “Rosario Sud”, durante la carga de granos en un barco.

Los tres elevadores del puerto de Rosario, Rosario Centro (capacidad: 34800 toneladas), Rosario Norte (capacidad: 80000 toneladas) y Rosario Sud (capacidad: 76000 toneladas) forman parte de una red denominada “Red de los elevadores de granos”, creada por la ley 11.742 de 1933. El mapa 9 representa a todos los elevadores terminales en Argentina.¹⁵ Están presentes en todos los puertos importantes: Buenos Aires, Bahía Blanca, Quequén, Mar del Plata, Villa Constitución y Rosario.

¹⁴ Fuente: Los elevadores de granos en la Republica Argentina, Ministerio de agricultura de la Nacion, Dirección de Construcción de Elevadores de Granos, Archivos Vías Navegables, Quequen, Argentina, 1940.

¹⁵ Asdrúbal Olives, “Elevadores y Depositos De Granos,Red nacional de elevadores,leyes números 11742 y 12253.” (PhD diss., Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas, 1947).

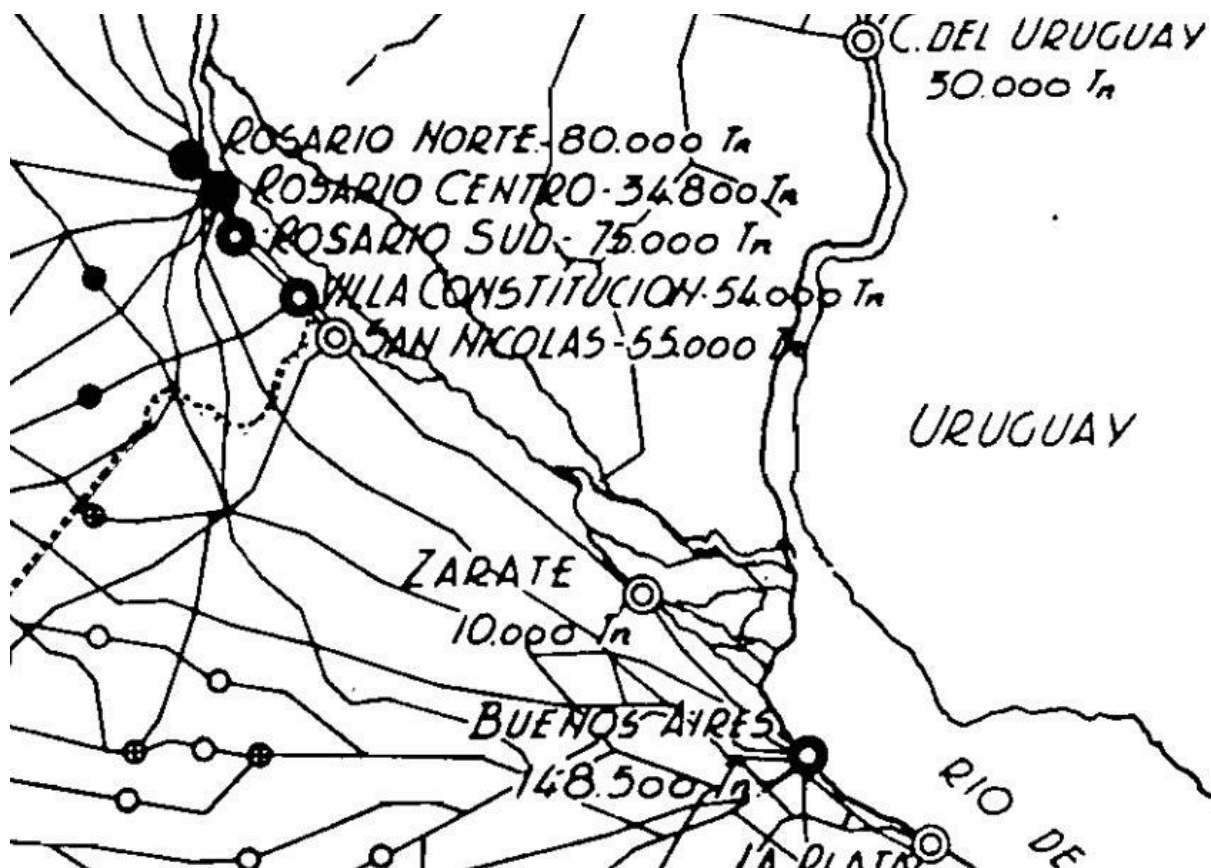


Figura 9: Fragmento del mapa de la red de elevadores de granos en Argentina (1945)

1.4. Evaluación

En la tabla 2, presentamos las capacidades de los silos de Rosario.

Années	Capacités cumulées des silos (en tonnes)
1905	34800
1931	114800
1940	190800

Tabla 2: Capacidades acumuladas de los elevadores de Rosario entre 1905 y 1942.

El elevador asociado a la propiedad de la capacidad de almacenamiento es un buen indicador de la evolución del puerto. La construcción de tres elevadores indica que las necesidades de infraestructura para la exportación de cereales están aumentando a lo largo del período. Se construyen sucesivamente tres elevadores para garantizar la exportación de granos.

2. Periodización del puerto de Rosario

A partir de los datos de la tabla 2, producimos la figura 10

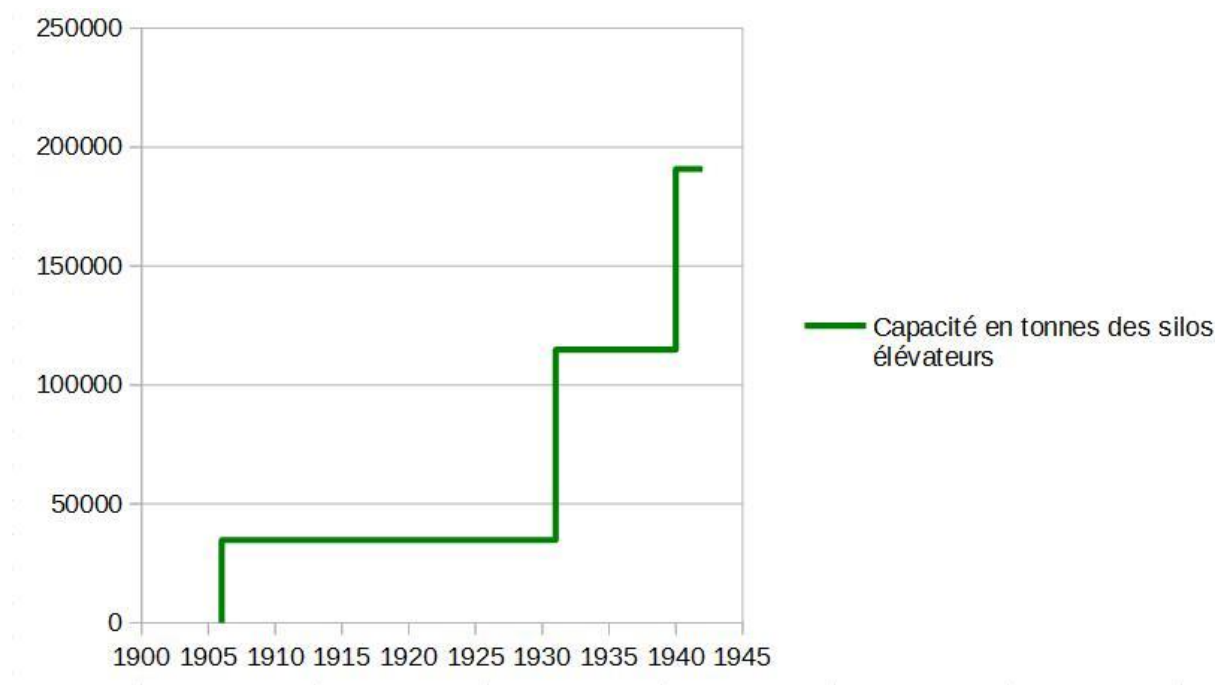


Figura 10: Gráfico que muestra las capacidades acumuladas de los elevadores de Rosario entre 1905 y 1942.

A partir del análisis del gráfico 10, observamos varios períodos de estabilidad, separados por intervalos de tiempo cuando cambia la capacidad acumulativa de los elevadores. Asociamos cada período de estabilidad con una generación de elevadores llamada “Generación sn”. Podemos proponer un ciclo de vida del puerto de Rosario (figura 11) estudiando el elevador como indicador.

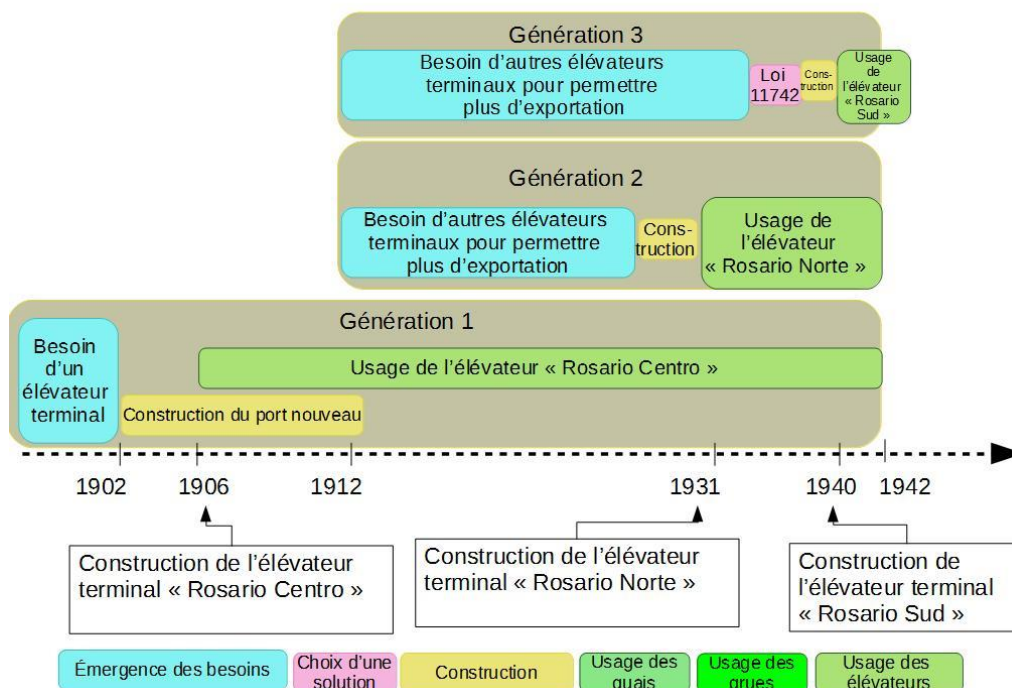


Figura 11: Ciclo de vida del puerto de Rosario mediante el estudio de los silos elevadores de Rosario entre 1905 y 1942 como indicadores.

El ciclo de vida de los elevadores en el puerto de Rosario se ha completado en tres generaciones (ver figura 11):

- Generación 1 (1899 – 1942): En el proyecto de construcción del puerto de Hersent se proyecta un elevador de grano. En 1906, la empresa que construyó el puerto de Rosario entregó el primer elevador terminal de la historia del puerto de Rosario.
- Generación 2 (1912-1942): la capacidad del silo de la concesión francesa no es suficiente para manejar todos los cereales disponibles para la exportación. La Corporación Americana de Fomento Rural está construyendo un elevador de 80.000 toneladas al norte de la concesión. Este elevador se llamará “Rosario Norte”. El elevador del centro se llamará “Rosario Centro”.
- Generación 3 (1912-1942): la capacidad de los silos existentes sigue siendo insuficiente; la Ley 11.742 sobre la creación de una red de elevadores terminales en los puertos de la República Argentina exige la construcción de un elevador adicional en la parte sur de la concesión. Este elevador de 76.000 toneladas se llamará “Rosario Sud”. Nuestro estudio del puerto de Rosario termina con la nacionalización en 1942. Sin embargo, la generación continuó hasta los años 70 con la construcción de un nuevo elevador.

La utilización del elevador como indicador relevante de la periodización de la historia del puerto es muy interesante en la medida en que este estudio permite concretar la historia del puerto, que comenzó con la puesta en marcha del puerto moderno y continuó hasta su nacionalización.

Conclusión

El estudio de los elevadores terminales del puerto de Rosario permite afinar la periodización de la historia del puerto obtenida mediante el estudio de los muelles y grúas.¹⁶ Analizando los ciclos de vida de los muelles y grúas, por un lado, y de los silos, por otro, podemos presentar una periodización de la historia del puerto de Rosario.

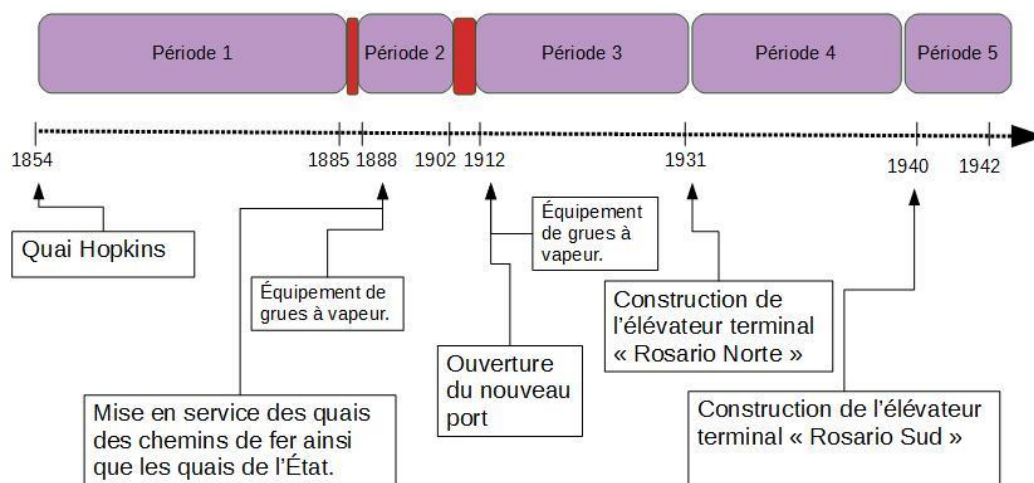


Figura 12: La periodización del uso del puerto de Rosario para la historia de la ciencia y la tecnología.

Describimos como indicadores relevantes la periodización del uso del puerto de Rosario obtenida mediante el estudio de muelles, grúas y elevadores.

- Período 1 (1854-1885): este período comienza con la construcción del primer muelle en el puerto de Rosario, el muelle Hopkins. Durante unos treinta años, particulares, entre ellos Castellano y Comas, también construyeron sus propios muelles privados.¹⁷
- *Adaptación del sistema (1885-1888)* Los ferrocarriles británicos llegan a Rosario y necesitan muelles para exportar el grano producido en la Pampa. Estos granos son transportados en vagones de ferrocarril a las plataformas FFCA y FCOE. El Estado también tiene sus propios muelles construidos.

¹⁶ Rohou, Bruno. “Modélisation des ports...”

¹⁷ Miguel Angel de Marco(h), *El puerto de los Rosarinos* (ENAPRO, 2005).

- Período 2 (1888-1902): este período corresponde a la utilización de muelles contruidos por particulares, empresas ferroviarias y el gobierno.

- *Adaptación del sistema (1902-1912)*: la longitud de los andenes aumenta considerablemente. Durante este período, el nuevo puerto fue construido por la empresa Hersent. También estamos siendo testigos de la destrucción de muelles individuales y de algunos de los muelles gestionados por el Estado. En 1905, el nuevo puerto fue abierto a la navegación. Se está equipando poco a poco. Se está construyendo un elevador terminal en el centro de la concesión francesa. La construcción se terminó en 1912.

- Período 3 (1912-1931): el puerto está entrando en un largo período de uso. A mediados de los años 20, para aumentar la capacidad de exportación del interior del puerto de Rosario, se hizo necesario construir un nuevo elevador. Fue inaugurado en 1931 y tomó el nombre de “Rosario Norte”.

- Período 4 (1931-1940): en 1931, el puerto de Rosario fue equipado con un segundo elevador terminal de granos. En esta fecha, la Nación desea dotar a los puertos argentinos de una red de terminales de elevadores y promulga la Ley 11.742 sobre la creación de esta red. Para el puerto de Rosario, la ley decide construir un elevador de 80.000 toneladas. Este último fue construido en 1940 y tomó el nombre de “Rosario Sud”.

- Período 5 (1940-1942): este período corresponde a la utilización del puerto con sus muelles contruidos entre 1902 y 1912, sus equipos de vapor y eléctricos, así como los tres elevadores terminales.

El estudio del ciclo de vida del puerto de Rosario y el análisis de la evolución de sus muelles, grúas y silos han permitido proponer una periodización del puerto para la historia de la ciencia y la tecnología. Este trabajo confirma que para algunos puertos existen indicadores complementarios como el elevador en el caso del puerto granero de Rosario. El historiador se encargará, por tanto, de buscar en las fuentes estos indicadores complementarios que puedan refinar la historia de un puerto minero¹⁸o petrolero.

¹⁸ El proyecto sobre el estudio histórico de las minas de Atacama reúne a investigadores y doctorandos de LIA MINES ATACAMA y el grupo de investigación en historia de las técnicas, modelización y realidad virtual estructurado en Brest en torno al CFV - Centre François Viète (EA 1161) y CERV - Centre de recherche scientifique sur les technologies et les usages de la réalité virtuelle bajo la supervisión de ENIB - Escuela Nacional de Ingeniería de Brest. El proyecto explora las posibilidades que ofrece el modelización de sistemas técnicos y realidad virtual en el contexto de la historia minera del Desierto de Atacama, para preparar proyectos de investigación conjuntos y motivar cursos de capacitación (ver <https://liamines.hypotheses.org/>).

De Rosario a Suez: fuentes del patrimonio portuario en los Archivos Nacionales del Mundo del Trabajo (Roubaix, Francia)*

Gersende Piernas**

Fecha de Recepción: 30 de Abril de 2019

Fecha de Aceptación: 26 de Junio de 2019

Resumen

Los Archivos Nacionales del Mundo del Trabajo mantienen muchos fondos de compañías de diversos sectores (la Compañía Eiffel, la Compañía del Puerto de Rosario, la Compañía Universal del Canal de Suez Universal, *etc.*) que arrojan luz sobre la historia del patrimonio portuario francés y en el extranjero. Se tratará de presentar a estos diferentes productores y las tipologías documentales.

Palabras clave: archivos; construcción; explotación; representación

Abstract

The National Archives of the world of work keep many funds from companies from various sectors (Eiffel Company, Port of Rosario Company, Universal Company of the Suez Canal, *etc.*) which shed light on the history of the French port heritage and foreign. It will be a question of presenting these different producers and the documentary typologies.

Keywords: archives; construction; exploitation; representation

Introducción

Los Archivos Nacionales del Mundo del Trabajo (Archives Nationales du Monde du Travail, ANMT), servicio nacional del Ministerio de Cultura, fueron creados en 1993 en la antigua hilandería de algodón de Motte- Bossut, en el centro de Roubaix (Norte¹). Conservan 52 kilómetros lineales de archivos de asociaciones, sindicatos y empresas. De los archivos empresariales, que representan el 60% de los fondos y que en su mayoría son privados,² un cierto número está relacionado con el ámbito marítimo y fluvial. En 2006, los ANMT prepararon un folleto temático en el que se describen estos fondos, que fue revisado y reeditado en 2013 y que está disponible en su sitio web.³ También se ha tratado de dar a

* Traducción del francés: Gustavo Chalier. Revisión: Claudia Alcaraz Marchetti.

** Encargada de estudios documentales, responsable del Departamento de Archivos de Empresas, Archivos Nacionales del mundo del Trabajo (Roubaix, Francia). Email: gersende.piernas@culture.gouv.fr

¹ Cuando el texto refiere a localidades francesas, entre paréntesis figura el nombre del departamento (*département*) donde se halla dicha localidad (N.d.T.).

² Muchos de estos fondos proceden también de empresas nacionalizadas de los sectores de la minería del carbón, el transporte ferroviario, el acero, la banca y los seguros, entre otros, para los que están relacionados con el patrimonio portuario.

³ Doncho Karaivanov, *Les archives du domainemaritimeconservéesaux Archives nationales – Roubaix. Liste des fonds disponibles arrêtéeau 28 mai 2013*, 2e édition (Roubaix:ANMT, 2013), 7 páginas, disponible en: <http://www.archivesnationales.culture.gouv.fr/camt/>

conocer estos fondos a través de exposiciones, simposios y publicaciones,⁴ donde los puertos aparecen como actores o al menos como espacios arquitectónicos, industriales o comerciales.

Sólo a partir del 2015, con el proyecto colectivo VILPORT,⁵ en colaboración con las universidades de Lille (Norte) y Lovaina (Bélgica), los ANMT se centraron particularmente en el patrimonio portuario. Así, participaron en las tres jornadas de estudios interdisciplinarios de este proyecto, que pusieron en relieve las relaciones entre los puertos, los ríos del norte de Europa y su hinterland. En la sección dedicada a las fuentes y a la bibliografía, los ANMT presentaron los archivos sobre los puertos y ríos del norte de Europa.⁶ Los puertos fluviales y marítimos del norte de Europa pueden entenderse a través de estas fuentes (procedentes de una amplia variedad de actores), en el papel que juegan en la interacción entre zonas marítimas, costeras y continentales, cuyas actividades industriales, comerciales y bancarias se llevan a cabo a nivel local, regional o internacional. Con estos archivos conservados en los ANMT, pudimos constatar que el patrimonio portuario va más allá de los límites físicos del puerto.

Este artículo pretende ampliar el ámbito geográfico del estudio inicial propuesto en 2015, es decir, presentar los archivos relativos al patrimonio portuario, independientemente del país en el que se encuentre el puerto,⁷ y que se encuentran en los fondos empresariales de los ANMT. Aunque se trata de unos 40 fondos, ninguno de ellos está directamente vinculado a un puerto, sino a empresas de otros sectores que, a través de sus actividades, están directa o indirectamente vinculadas a uno o más puertos (cuadro 1). Estas colecciones que abarcan áreas geográficas de actividad nacional e incluso internacional en un período comprendido entre los siglos XIX y XX, contienen documentos sobre puertos marítimos y fluviales de tipología muy variada: civiles o militares, comerciales, recreativos o pesqueros.

Este corpus de fuentes, que va en aumento a medida que se desarrolla la política de recolección documental por parte de los ANMT, ofrece hoy en día una mirada a veces muy puntual y también en algunos casos procesual, de la historia del patrimonio de estos puertos, tanto en lo que se refiere a su construcción como a sus instalaciones. Por último estos puertos, cuando son operados por otras compañías, parecen ser escenarios dúctiles, mucho más cuando

⁴ Association des archives d'architecture du Nord, *Dunkerque en projet: Neptune (1988-1999)* (Dunkerque: Société de développement de dunkerquois, 1999) [participación en la exposición]. *La construction navale et sa mémoire: archives et patrimoine*, 2002 [participación en el coloquio]. Françoise Bosman, Martine Mille, Gersende Piernas, *L'art du vide. Ponts d'ici et d'ailleurs: trois siècles de génie français, XVIIIe-XXe* (Paris: Somogy, 2010) [realización de la exposición y de su catálogo, correalización de la jornada de estudios y su actas]. Françoise Berger, et al, *Industries, territoires et cultures en Europe du Nord-Ouest, XIXe-XXe siècles: mélanges en l'honneur de Jean-François Eck*, (Roubaix: ANMT, 2015) [participaciones varias].

⁵ Este proyecto sobre ciudades y puertos (VILPORT) fue apoyado por la Comisión Europea y el Programa Jean Monnet (actividades de información e investigación).

⁶ Gersende Piernas, "Présentation des sources relatives aux ports et aux fleuves du Nord de l'Europe conservées aux Archives nationales du monde du travail (Roubaix, France)", *Espaces portuaires. L'Europe du Nord à l'interface des économies et des cultures 19^e-20^e siècle*, dirigido por Jean-François Eck, Pierre Tilly y Béatrice Touchelay (Villeneuve-d'Ascq: Presses universitaires du Septentrion, 2015), 189-211.

⁷ No volveremos, salvo algunas excepciones, sobre los puertos situados en el norte de Europa, para los que invitamos al lector a consultar el artículo citado en la nota anterior.

algunas actividades financieras, publicitarias y documentales, revelan incluso otros aspectos de este patrimonio portuario, oscilante entre la realidad, la inmaterialidad y la imaginación.

Las empresas que originaron y desarrollaron puertos

Varios fondos son fuentes casi directas de construcción y desarrollo portuario. De hecho, las empresas afectadas son a veces actores importantes inesperados.

Empresas portuarias que fundaron y explotaron puertos

Cuatro fondos bancarios contienen archivos de las empresas portuarias que construyeron y operaron puertos.

Los primeros son los de la Société Financière de Rosario, vinculada al Banque Hypothécaire Franco-Argentine.⁸ Esta empresa fue fundada en París con el nombre de Société Du Port de Rosario en 1902 por Hersent et Fils et Schneider et Cie, que obtuvo del gobierno argentino una concesión por cuarenta años para operar un puerto que se construiría en la ciudad de Rosario de Santa Fe, situada a trescientos kilómetros río arriba de Buenos Aires, en el río Paraná, pero accesible a las embarcaciones oceánicas. Este puerto se convirtió en el principal de la Argentina, asegurando el éxito de la empresa portuaria. Tras una disputa con el gobierno argentino, la empresa decidió abandonar sus actividades portuarias y pasó a los negocios financieros para convertirse en la Société Financière de Rosario en 1969 mediante la absorción de la Société Financière Hersent.

Este fondo, de aproximadamente 3 metros lineales, contiene la historia de la creación y funcionamiento de tres puertos: en primer lugar, la historia del puerto de Rosario, que es el más representado con todos sus documentos administrativos de 1901 a 1990 (concesiones, informes de asambleas generales, actas, etc.), financieros (registros de accionistas, resultados de explotación, etc.) y técnicos (planos, bocetos, fotografías, etc.);⁹ luego el de otros dos puertos construidos por filiales o socios de la Corporación Portuaria de Rosario, a saber, la Compagnie du port de Bizerte¹⁰ en Túnez, constituida en 1890, y la Compagnie du port de

⁸ ANMT, Banque hypothécaire franco-argentine, 103 AQ 2.

⁹ ANMT, Société financière de Rosario, 211 AQ 5-9, 24.

¹⁰ ANMT, Société financière de Rosario, 211 AQ 10-13.

Fedalah¹¹ en Marruecos, creada en 1914, con tipologías similares para un período respectivo de 1889-1940 y 1913-1938.

El segundo fondo es el del Commerz Bank,¹² que también contiene un pequeño archivo sobre la Corporación Portuaria de Rosario. Durante la Segunda Guerra Mundial, uno de los gerentes de la sucursal parisina de este banco alemán, cuyos archivos se encontraban en depósito en el momento de la Liberación, fue nombrado comisionado administrador de la Corporación Portuaria de Rosario el 24 de junio de 1941, tras el decreto del 23 de septiembre de 1940 sobre el control y la conservación de los bienes en territorio ocupado.

El tercer fondo es el del Banque Imperiale Ottomane. Fundado en 1863 por el Imperio Otomano y los accionistas ingleses del Ottoman Bank creado en 1856, estuvo destinado a accionistas franceses. La sede central se encontraba en Constantinopla, con un comité en París y otro en Londres. Además de sus privilegios de emisión y su misión de gestión de la deuda pública, el objetivo del banco era aumentar la actividad comercial, el progreso económico y la prosperidad del Imperio. Por esta razón, estuvo principalmente interesado en la financiación de empresas de servicios públicos, especialmente del sector de infraestructura de transporte y portuaria.

En 1888, el Banco Otomano se asoció con el Banque de Paris et des Pays-Bas, el Comptoir national d'escompte de Paris y la Compagnie des courreries maritimes para crear la Compagnie du port de Beyrouth (Líbano). Las obras del puerto se terminaron en 1895, lo que permitió la expansión del comercio de la ciudad. Además, se estaba construyendo una línea de ferrocarril que uniría Beirut con las principales ciudades sirias. Los expedientes de explotación de la Compagnie Beyrouth-Damas-Hauran se destinan principalmente a la gestión de las acciones¹³ entre 1894 y 1910. Se suman a los de la constitución de la Compagnie du port de Beyrouth, acompañados de los informes del Consejo de Administración y de algunos documentos sobre la operación,¹⁴ de un período comprendido entre 1879 y 1960.

Más tarde, en 1896, el Banco participó en la fundación de la Sociéte d'Héraclée para la construcción del puerto de Zonguldak en el lado asiático del Mar Negro (Turquía) y de las minas de carbón en la cercana cuenca de Heraclea.¹⁵ Esta empresa, liquidada en 1936, dejó más archivos en el fondo del banco sobre constitución, asesoramiento, acciones y bonos, y litigios.¹⁶ Correspondencia y artículos de prensa aumentan su número.

Tres años más tarde, el banco sigue de cerca el establecimiento de la Haidar Pasha Port Corporation (Turquía), cuya construcción está a cargo de la Compañía Otomana de Ferrocarriles de Anatolia en virtud de un acuerdo firmado en 1899 con el Ministerio de

¹¹ ANMT, Sociéte financière de Rosario, 211 AQ 18-22, 24-30.

¹² ANMT, Commerz Bank, 32 AQ 40.

¹³ ANMT, Banque ottomane, 207 AQ 353-354.

¹⁴ ANMT, Banque ottomane, 207 AQ 377-378, 2008 34 477.

¹⁵ Actual ciudad de Karadeniz Ereğli (N.d.T.).

¹⁶ ANMT, Banque ottomane, 207 AQ 380-396.

Comercio y Obras Públicas otomano. Copias de los acuerdos iniciales y adicionales y de la correspondencia dan fe de este seguimiento desde 1899 hasta 1949.¹⁷

En 1912, el Banco Otomano se unió al Consorcio de Puertos Otomanos, creado en 1910 por la Société de construction des Batignolles, la Société Hersent y Schneider et Cie. para los proyectos de los puertos de Jaffa, Haifa (Israel) y Trípoli (Siria) entre otros. Solamente lo atestigua un archivo de correspondencia de 1912 y 1913.¹⁸

El cuarto fondo bancario es el del Banque Fould et Heine, que acordó con la Société Financière de París comprar el arsenal de Nápoles al gobierno italiano en 1871 a fin de convertirlo en un puerto comercial para satisfacer las necesidades de la ciudad, cuya población había crecido considerablemente, hasta alcanzar las 800.000 personas. Este caso, que aparentemente no se llevó a cabo según el expediente, sólo se muestra a través de acuerdos y correspondencia remanentes.¹⁹ Lo mismo ocurre con otro expediente relativo al proyecto del puerto de Montevideo (Uruguay) entre 1884 y 1887, pero incluye un plano del puerto en el que se mencionan las nuevas obras.²⁰

Por último, el quinto fondo, el de la sede de Charbonnages de France (CdF), muestra varios documentos relativos a la construcción del puerto deportivo de La Napoule (Alpes Marítimos). Tras la adquisición del Château d'Adgecroft en Mandelieu-La Napoule en 1947 como residencia de vacaciones para su personal minero, CdF tiene acceso a la playa a través de servicio de usufructo sobre los demás terrenos cedidos por el vendedor al municipio. Sin embargo, en 1965, este último decidió confiar a una sociedad parisina -Société de Gestion et d'Investissement Immobilier, SGII- la construcción de un puerto deportivo en esta zona: el puerto de La Rague. Para ello, se firmó un acuerdo entre CdF y SGII para respetar el derecho de paso, pero en vano. Surgió una controversia que dio lugar a la creación de numerosos expedientes de seguimiento de la construcción del puerto entre 1950 y 1990: planos, fotografías, correspondencia.²¹

¹⁷ ANMT, Banque ottomane, 207 AQ 401.

¹⁸ ANMT, Banque ottomane, 207 AQ 379.

¹⁹ ANMT, Banque Fould et Heine, 115 AQ 10.

²⁰ ANMT, Banque Fould et Heine, 115 AQ 23.

²¹ ANMT, Charbonnages de France, 2008 3 431-442, 447-449, 452.

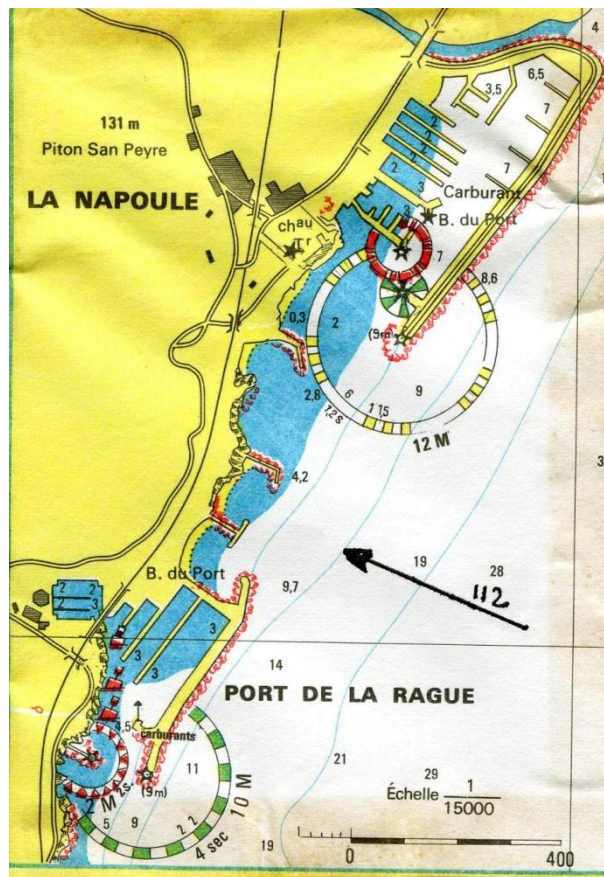


Imagen 1. Plano del puerto marino La Rague en La Napoule-Mandelieu (Alpes-Maritimes), 1980.

ANMT, CdF, 2008 3 431.

Otras empresas que crearon o desarrollaron puertos para su propio uso

Tres fondos mencionan la creación o el desarrollo de uno o más puertos necesarios para las actividades de las propias empresas.

El primero, muy grande y que ocupa 2,5 kilómetros lineales, es el de la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez (CUCMS), que abrió el Istmo de Suez entre 1859 y 1869. Este canal, vínculo entre el Mediterráneo y el Mar Rojo, es el origen de la creación de tres centros portuarios urbanos: Suez (un pequeño puerto pesquero preexistente) y su suburbio Puerto Thewfik (inmediatamente desarrollado como puerto), Ismailia (inaugurado en 1863), Puerto Saíd (fundado en 1859) y Puerto Fuad (inaugurado posteriormente en 1926). Todos estos puertos tienen una función diferente que influye en su diseño y construcción: recibir equipamiento proveniente de Europa, para Puerto Saíd; albergar comercios, talleres y alojamientos de la empresa, para Puerto Fuad; ser el centro administrativo del canal para Ismailia; y recibir los buques que utilizarían el canal para Puerto Thewfik. El fondo revela la

creación de otro puerto más tarde, en 1955, en el lago Timsah.²² De otra manera, si no había puertos, se construían estaciones a lo largo del canal, una especie de plataforma con muelles y edificios administrativos, como sucedió en Kantara.

La entrada principal de la colección del CUCMS (1995 060, o unos 850 metros lineales) contiene todos los archivos sobre la construcción del canal, sus sucesivas mejoras y su funcionamiento hasta su nacionalización en 1956. Son tanto administrativos como técnicos: estudios, informes, planos, mapas, fotografías, etc. En caso de que se consulte prioritariamente²³ los comités de empresa, deberá consultarse también la serie siguiente: expedientes de cada puerto,²⁴ álbumes fotográficos,²⁵ planos,²⁶ documentos de servicios técnicos²⁷ y de equipos.²⁸ Otra entrada (2000 036) completa el trabajo realizado en los años 1950 para Puerto Saíd²⁹ y Puerto Thewfik y la gestión por parte del Service de l'exploitation de la distance de ports à ports.³⁰

²² ANMT, CUCMS, 1995 60 1984. L'Association du souvenir de Ferdinand de Lesseps et du canal de Suez es la propietaria de los fondos de la CUCMS.

²³ El número de valores es muy alto y representa una parte muy importante del inventario, por lo que le invitamos a consultarlo directamente. Sólo mencionaremos aquellos que son muy específicos. Cabe señalar que los registros de las actas de la Comisión de Trabajo de 1859 a 1869 se digitalizaron y pusieron en línea en: <http://www.archivesnationales.culture.gouv.fr/camt/>.

²⁴ ANMT, CUCMS, 1995 60 4674-4710.

²⁵ ANMT, CUCMS, 1995 60 1490, 1491. Ver su digitalización en: <http://www.archivesnationales.culture.gouv.fr/camt/>.

²⁶ ANMT, CUCMS, 1995 60 4153, 4155, 4157, 5504-5505, 5571-5572, 5575-5577, 5581-5582.

²⁷ ANMT, CUCMS, 1995 60 3244-3254.

²⁸ ANMT, CUCMS, 1995 60 3626-4064. Especialmente para grúas y otros dispositivos fijos que forman parte integral del puerto una vez construido.

²⁹ ANMT, CUCMS, 2000 36 230, 562, 567, 1230, 1244.

³⁰ ANMT, CUCMS, 2000 36 1064-1065.



Imagen 2. Vista del puerto de Port-Saïd en el canal marítimo de Suez (Egipto), fotografía de los hermanos Hippolyte Arnoux y Zangaki, [1870]. Propiedad de la Asociación de Recuerdo Ferdinand de Lesseps y el Canal de Suez. ANMT, CUCMS, 1995 60 1490.

El segundo fondo es el de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama, parte del cual se mantiene en el fondo CUCMS³¹ y otra parte en un fondo separado.³² Aunque las dos colecciones están extremadamente incompletas, contienen documentos muy generales que muestran mapas de los puertos de Colón y Panamá de 1878 a 1899 y un proyecto de 1896 para desarrollar los muelles del puerto de Colón, como parte de la construcción del ferrocarril de Panamá a Colón.³³

Por último, el tercer fondo relativo a las obras de ampliación de las instalaciones portuarias propias de una empresa es el fondo de la Société de Commentry-Fourchambault. En 1920, cuando construyó la ciudad de Bourg para su personal en Imphy, donde tenía una fábrica, también aprovechó la oportunidad para ampliar el puerto de Chevenon (Nièvre), que

³¹ ANMT, CUCMS, 2001 7 1-4, 7.

³² ANMT, Compagnie universelle du canal interoceanique de Panama, 7 AQ 3-11, 32-33, 44-45, 49-50.

³³ ANMT, Compagnie universelle du canal interoceanique de Panama, 7 AQ 33.

utilizó el canal lateral del Loira para conectar su otro emplazamiento con Fourchambault. Sólo cuatro fotografías dan fe de ello en el fondo.³⁴

Estos pocos casos de fondos de empresas que originaron la creación y el desarrollo de puertos en Francia y en el extranjero, siguen siendo menos significativos en número que los de las empresas que simplemente fueron prestatarios de estos complejos.

Empresas de servicios para la construcción y equipamiento de puertos

Ocho empresas participaron en la construcción o equipamiento de uno o más puertos. Algunos se encuentran en los sectores de construcción y obras públicas (BTP) y otros en los de metalurgia y equipamiento industrial.

Empresas de construcción

Los ANMT posee seis fondos de empresas constructoras que han participado en la construcción o equipamiento de puertos en Francia y en el extranjero: la Société de Construction de Batignolles, Chagnaud, Paindavoine SA, los establecimientos Eiffel, la oficina de proyectos Pelnard-Considère-Caquot, la Compagnie française d'entreprises métalliques (CFEM). A continuación se presentan por orden de antigüedad.

La más antigua es la Société de construction des Batignolles, fundada en 1846. Poseen los ANMT una colección de 405 metros lineales pero que dista mucho de estar completa en relación con las listas de logros contenidas en folletos publicitarios y en inventarios iniciales.³⁵ Sin embargo, incluye un gran número de fichas técnicas³⁶ sobre la construcción de unos cien puertos en todo el mundo, tanto civiles (puertos fluviales, marítimos; puertos pesqueros, comerciales y petroleros) como militares.³⁷ Más o menos

³⁴ ANMT, Société de Commentry-Fourchambault et Decazeville, 59 AQ 70-073.

³⁵ ANMT, Société de construction des Batignolles, 89 AQ 3116/2 et 89 AQ 20, 23-25, 33-35, 44, 49, 53, 64, 82, 91-93, 97, 105-108.

³⁶ Todavía existen registros contables (diarios, libros mayores, registros contables, documentos de caja registradora, registros de situación laboral, balances) sólo para los puertos de Pointe-Noire, Port-Gentil (Congo), Yibuti (Yibuti), Douala (Camerún), Alejandría (Egipto) y Guayaquil (Ecuador). ANMT, Société de construction des Batignolles, 89 AQ 2818-2907, 2921-2950, 2961-2965, 2985-2988.

³⁷ Sudáfrica (Ciudad del Cabo, Pretoria, Bahía de la Mesa), Argelia (Argel, desembocadura del río Zhou, Mers El Kebir, Orán), Angola (Lobito), Argentina (Bahía Blanca, Buenos Aires, Mar del Plata, La Plata, Rosario), Brasil (Recife, Maceió- Jaraguá, Manaus, Pernambuco, Rio Grande do Sul), Bulgaria (Burgas, Varna), Camerún (Douala), Chile (Iquique, Talcahuano), China (Port Arthur, Shangai), Congo (Pointe-Noire, Brazzaville hasta la terminal de ferrocarril de Brazzaville al Océano), Costa de Marfil (Abiyán), Yibuti (Yibuti), Egipto (Alejandría, Puerto Saíd), Ecuador (Guayaquil, San Lorenzo), España (Bilbao, Pasajes), Francia (Burdeos, Brest, Caronte, Cherbourg, La Rochelle, La Rochelle-Pallice, Marans, Marsella, Nantes, Saint-Louis-du-Rhône, Port-Bouc,

complejas y repartidas a lo largo de más de un siglo, estas ampliaciones, desarrollos, renovaciones u otras creaciones *ex nihilo* se manifiestan a través de licitaciones fallidas y desde la construcción de simples muelles hasta la construcción de embarcaderos y dársenas, desde 1853 hasta 1955. Estos expedientes se refieren a estudios preliminares, concursos y contratos, estudios y planes específicos y gestión de obras. A menudo completan la información correspondencia con los obrajes o los socios, recortes de prensa y fotografías. En particular, se facilitan cinco expedientes, a saber, los de los puertos de: Pointe-Noire (Congo), Tamatave (Madagascar), Gdynia (Polonia), Guayaquil (Ecuador) y Yibuti (Yibuti).

Entre estos diferentes casos, cabe señalar que algunos puertos también fueron concebidos como parte de un conjunto más amplio de desarrollos: como el de Pointe-Noire, que es la salida de la línea ferroviaria Congo-Océano,³⁸ o el de San Lorenzo para el tramo Ibarra-San-Lorenzo.³⁹ Además, se estudió un vasto proyecto de planificación urbana en la ciudad de Yibuti, en paralelo con la construcción del puerto.⁴⁰

En cuanto a la colección de la empresa Chagnaud creada en 1860, sus fotografías testimonian las obras de construcción realizadas entre 1925 y 1999 en varios puertos comerciales y petroleros de Francia: Bastia, Fos, Lavéra, Marsella, Sète.⁴¹ Sin duda, Marsella siguió siendo su principal obra de 1911 a 1941 con la creación de la dársena Président Wilson y numerosos desarrollos y ampliaciones, incluyendo la transformación y reconstrucción de la dársena de la Joliette. La destrucción de la Segunda Guerra Mundial devolvió a Chagnaud al mismo lugar.

Creada el mismo año en Lille y especializada en la construcción metálica, la empresa Paindavoine SA entregó a los ANMT sus planos de pedidos y estudios técnicos. Así, de 1925 a 1955, construyó diversos tipos de grúas, pórticos, volquetes, puentes grúa, puentes

Saint-Malo, Saint-Nazaire, Sète, Toulon, Valence), Gabón (Port-Gentil), Ghana (Tema), Grecia (El Pireo, Patrás, Salónica), India (Colombo, Kandla), Irán (Khorramchar), Israel (Haifa, Jaffa), Italia (Trieste), Líbano (Beirut), Madagascar (Majunga, Mamakara, Tamatave), Marruecos (Agadir, Melila, Safi), Mozambique (Beira, Nacala), Polonia (Danzig, Gdynia), Portugal (Lisboa), República Democrática del Congo (Matadi), Rumania (Constanza), Senegal (Dakar), Serbia (Belgrado), Siria (Trípoli), Túnez (Bizerta, Sfax, Sousse, Tabarca, Túnez), Turquía (Heraclea, Inebolu, Estambul, Mersin, Samsoun, Zongouldak), Uruguay (Montevideo), Venezuela (La Guaira), Vietnam (CamRahn, Ganh-Rai). ANMT, Société de construction des Batignolles, 89 AQ 990-991, 1000-1001, 1003, 1008-1092, 1153-1155, 1157, 1163-1189, 1195-1198, 1247-1252, 1260-1266, 1297, 1301-1413, 1415, 1417, 1427-1432, 1472-1475, 1478, 1481, 1483-1488, 1501, 1505-1515, 1525, 1578-1612, 1614-1625, 1629, 1635, 1651-1653, 1663, 1667, 1690-1691, 1697-1710, 1715-1727, 1737-1746, 1750-1755, 1764-1768, 1838-1845, 1848-1852, 1871, 1909-1912, 1933, 1940-1946, 1971, 2092-2097, 2125, 2178, 2272-2283, 2306, 2308-2372, 2383-2384, 2446-2447, 2652, 2921-2950, 3225-3228, 3230, 3236, 3247, 3251, 3268-3269, 3274, 3277, 3286, 3298, 3303, 3313-3316, 3319-3320, 3323, 3327, 3335, 3344, 3346, 3358, 3361, 3369, 3381, 3383-3387, 3393, 3395-3396, 3398, 3412-3413, 3416, 3418, 3421.

³⁸ ANMT, Société de construction des Batignolles, 89 AQ 990-991, 1000-1001, 1003, 1008.

³⁹ ANMT, Société de construction des Batignolles, 89 AQ 1612.

⁴⁰ ANMT, Société de construction des Batignolles, 89 AQ 1194.

⁴¹ ANMT, Chagnaud, 2007 69 16-17, 19, 58, 63, 69, 73-74.

giratorios, mesas giratorias, galpones industriales, cobertizos, cubiertas de pavimentos, válvulas y esclusas para puertos fluviales y marítimos en Francia⁴² y en el extranjero.⁴³

Luego viene la famosa pero incompleta colección de establecimientos Eiffel, fundados en 1863. Atesora ocho expedientes técnicos relativos a la rehabilitación del muelle del puerto de Saigón en 1903-1907, la construcción de puntos de desembarque en el puerto fluvial de Phnom-Penh (Camboya) de 1903 a 1949, la construcción de un puente colgante en el puerto de Abiyán (Costa de Marfil) en 1929 o de un puente grúa en el puerto de Lorient (Morbihan) en 1941, y el suministro de hangares metálicos de 1937 a 1954 para los puertos de Conakry (Guinea), Libreville y Port Gentil (Gabón).⁴⁴



Imagen 3. Grúa titán de 110 toneladas construida por Fives-Lille (Francia) y utilizada para construir el puerto de Djidjelli (Argelia), fotografía en blanco y negro, s.d.

⁴² Ajaccio, Besançon, Bordeaux, Brest, Colmar, Gennevilliers, Lorient, Marseille, Neuf-Brisach, Ottmarschein, Port-de-Bouc, Saint-Louis-du-Rhône, Sète, Strasbourg, Toulon. ANMT, Paindavoine SA, 1987 6 336, 0420-422, 428, 461, 469, 876, 889-890, 941, 1341, 1346, 1355, 1373, 1380, 1383-1386, 1388-1389, 1397, 1400, 1406-1407, 1409, 1422-1423, 1432, 1434, 1438-1439.

⁴³ Argelia (Argel, Bône, Orán), Angola (Lobito), Argentina (Rosario), Brasil (Recife), Camerún (Douala), Congo (Brazzaville, Pointe-Noire), Costa de Marfil (Abiyán), Guinea (Konakry), Líbano (Tripoli), Madagascar (Tamatave), Marruecos (Casablanca, Lyautey, Rabat, Safi), Mozambique, Portugal (Leixos, Lisboa), Senegal (Dakar), Túnez (Bizerta). ANMT, Paindavoine SA, 1987 6 392-394, 420, 436-437, 889, 1347, 1370, 1381, 1384-1385, 1387-1389, 1405, 1411, 1421, 1423-1424, 1426, 1442, 1458, 1553-1559.

⁴⁴ ANMT, Eiffel, 152 AQ 171-172, 193, 208-209, 214, 251-252.

ANMT, Fives-Lille, 1994 1338.

La oficina de proyectos Pelnard-Considère-Caquot, creada en 1906, se especializó en la construcción de hormigón armado. Los archivos, planos y fotografías⁴⁵ de las empresas evocan la construcción de infraestructuras portuarias en Francia⁴⁶ y en el extranjero:⁴⁷ para puertos comerciales o recreativos (muelles, antepuertos, diques, dársenas, embarcaderos, calas, espigones), así como otras instalaciones (ascensores, tuberías, puentes) y edificios (hangares, tanques, silos) de 1910 a 1973.

El CFEM, creado en 1966 como heredero de estos establecimientos Eiffel, entre otros, realizó los mismos tipos de trabajos en Francia⁴⁸ (puertos civiles y militares) y en el extranjero:⁴⁹ carenados, estructuras de atraques, muelles, esclusas marinas, puentes (fijos, giratorios, suspendidos), puentes móviles, dársenas de antepuerto, muelles, plumas y grúas, pórticos, aparejos de reflotamiento, armazones de acero, embarcaderos, hangares, terminales de contenedores, almacenes, edificios industriales. Lo documentan informes técnicos, planos y correspondencia del período comprendido entre 1960 y 1977.

Empresas especializadas en metalurgia y equipamiento industrial

A estos fondos de empresas constructoras se suman los de cuatro empresas especializadas en metalurgia y equipamiento industrial, que conservan algunos documentos técnicos de su actividad portuaria.

⁴⁵ Une serie de microfichas contienen también planos de puertos de 1920 a 1966. ANMT, Pelnard-Considère-Caquot, 1994 35 6281 à 6313.

⁴⁶ Binson-sur-la-Marne, Chavannes, Fort-de-France, Laigle, Les Galets, Lorient, Macon, Marans, Marseille, Nantes, Nice, Pauillac, Port-Bouc, Saint-Trojan, Strasbourg, Toulon, Verdon-Môle-Viaduc. ANMT, Pelnard-Considère-Caquot, 1994 35 83, 273, 477-478, 557, 963, 1081, 1204, 2234, 2319, 2471, 2528, 2610, 2696, 2897, 3238, 3321, 3422, 3615, 3627-3628, 3718, 3865, 3954, 4501.

⁴⁷ Argelia (Argel, Béni-Saf, Bône, Mers El Kébir, Tanger), Benín (Cotonou), Congo (Brazzaville, Pointe-Noire), Costa de Marfil (Abiyán, San Pedro), Egipto (Alejandría), Madagascar (Tamatam), Marruecos (Casablanca, Lyautey, Rabat), Mauritania (Nouakchott), Vietnam (Saigón). ANMT, Pelnard-Considère-Caquot, 1994 35 529, 943, 1121, 1124, 1128, 1148, 1170, 2403, 2507, 2524, 2572, 2636, 2649, 2662, 2702, 2884-2885, 3013, 3146-3147, 3272, 3321, 3333, 3358, 3558, 3618, 3628, 3919, 3921, 3952, 4068, 4071-4072, 4253, 4509, 5320, 5323.

⁴⁸ Ajaccio, Burdeos, Brest, Gennevilliers, La Rochelle, Lauterbourg, Lorient, Marseille, Nantes, Papeete, Port-Bouc, Port Jérôme, Porto-Vecchio, Roscoff, Saint-Malo, Sète, Strasbourg. ANMT, CFEM, 1995 2 152-154, 204, 265, 314, 341, 362, 387, 395, 431, 452, 482, 500-503, 527, 647, 672, 730, 732, 863, 1001, 1035, 1089, 1189, 1247, 1375, 1391, 1398, 1459, 1482, 1515

⁴⁹ Alemania (Mühlheim, Rostock), Arabia Saudita (Yeda), Bahrein, Colombia (Buenaventura), Costa de Marfil (Abiyán), España, Gabón (Santa Clara), Irak (Basora), Irán (Bandar Abbas, Bandar Shahpur), Italia (Génova), Libia (Marsa El Brega), Marruecos (Tánger), Polonia (Gdansk), Sierra Leona (Freetown). ANMT, CFEM, 1995 2 91, 93, 341, 389, 421, 729, 834, 866, 912, 918, 1084, 1088, 1185, 1247, 1318-1319, 1345, 1478, 1486, 1596

El primero es el de Fives-Lille, fundada en 1812,⁵⁰ que equipa los puertos de Burdeos, Sète y Marsella en Francia con grúas, cabrestantes y transbordadores, y en el extranjero los de Djidjelli⁵¹ (Argelia) y Bizerta (Túnez) a finales del siglo XIX y principios del XX.⁵² (Imagen 4) La segunda colección, la de los establecimientos Neu, creada en 1899 para la fabricación de equipos de ventilación industrial, incluye un álbum fotográfico de un carro de limpieza suministrado en 1932 y una fotografía del ventilador de la sala de fundición del puerto de Toulon en 1938.⁵³ Los dos últimos, los de Clecim y los de Manufacture de chaînes et anches de Saint-Amand,⁵⁴ informan que abastecen al puerto militar de Lorient de bolardos de amarre en 1933-1946 y al puerto de Burdeos de cadenas en 1941-1945.

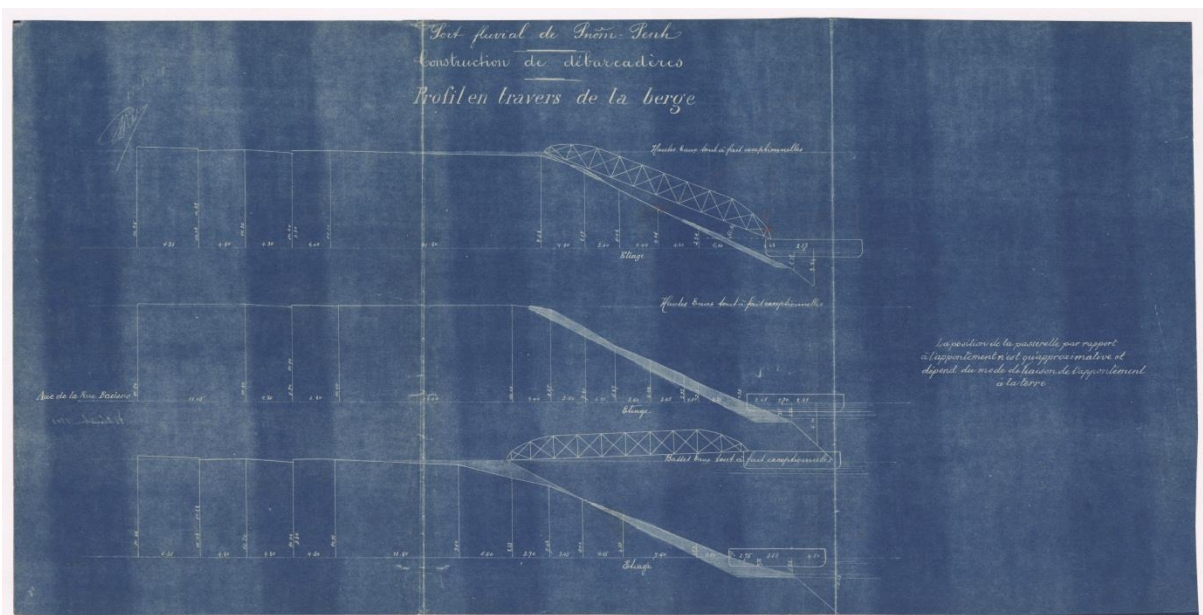


Imagen 4. Perfil del terraplén del puerto fluvial de Phnom-Penh (Camboya) como parte del concurso para la construcción de las etapas de desembarco, Plan Azul, 18 de diciembre de 1903. ANMT, Eiffel, 152 AQ 171.

Además, está el fondo de la Société des Forges et chantiers de la Méditerranée (FCM), un astillero creado en 1856. Contiene registros de la fabricación de barcasas, buques faro, chalanas, diques flotantes, dragas, transbordadores, remolcadores y otros buques que se suministran a varios puertos franceses y extranjeros desde principios del siglo XX hasta 1965.⁵⁵ Cabe señalar que estos astilleros son también accionistas de la Société d'études et de

⁵⁰ El fondo tiene 9 entradas, 2 de las cuales no están clasificadas hasta la fecha.

⁵¹ Actualmente Jijel (N.d.T.)

⁵² Planos, fotografía. ANMT, Fives-Lille, 1994 001 338; Fives-Cail Babcock, 2005 42 123-127, 129-131, rollo 8, sobres 54-59.

⁵³ ANMT, Neu, 2006 11 1 et 414-415.

⁵⁴ ANMT, Clecim, 1991 13 98; Manufacture de chaînes et anches de Saint-Amand, 1994 12 2.

⁵⁵ Camboya (Sihanoukville), Camerún (Douala), Egipto (Puerto Saïd), Francia (Nantes, Saint-Nazaire, Toulon), India (Calcuta), Marruecos (Casablanca), Polonia, Portugal, Túnez (Bizerta), Venezuela (San Félix). ANMT,

travaux navals et de aéronautiques⁵⁶ (SETNA), que se creó tras la renovación del puerto de Casablanca en 1948-1950 y el traslado del puerto comercial de Toulon a Brégaillon en 1963 y del que quedan dos pequeños expedientes técnicos. Junto a ellas se encuentran las actas de las reuniones de la Association des grands ports-français, a la que pertenece y a la que correspondió entre 1947 y 1966.

Los archivos relativos a la construcción y al equipamiento de puertos franceses y extranjeros conservados por los ANMT son, por lo tanto, numerosos y variados. La obtención de estos fondos permitió construir un corpus de más de un siglo y medio, de 1853 a 1990, en el que participaron un gran número de puertos franceses y de varios países extranjeros de todos los continentes, excepto América del Norte. Además, este corpus es verdaderamente coherente porque varios expedientes se superponen a los de otros fondos, como los de la Société de construction des Batignolles: Puerto Saíd en 1950 con los de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez,⁵⁷ el puerto de Rosario con la Société Financière de Rosario⁵⁸ para los años 1902-1920 y las obras del Canal de Panamá⁵⁹ entre 1905 y 1914. En 1912, la empresa también se unió al Consorcio de Puertos Otomanos y, al igual que el Banco Otomano, participó en la construcción de los puertos de Haifa, Heraclea, Inebolu, Jaffa y Trípoli.⁶⁰

Más allá de la construcción o del equipamiento de estos puertos, estos fondos muestran un paisaje portuario de vastos alcances, insertado en un espacio urbano que genera de hecho –tal el caso de las ciudades portuarias creadas al mismo tiempo que sus puertos por la Compagnie universelle du canal maritime de Suez- o sobre el que influye. Sin embargo, esta misma zona portuaria puede a su vez verse afectada por el propio funcionamiento del puerto.

Puertos a través de su explotación

Varias colecciones revelan puertos indirectamente a través de su explotación, estudio, presentación o representación, mostrando a otros sus facetas entre la realidad y la inmaterialidad.

Forges et chantiers de la Méditerranée, 1995 58 2641, 2663, 2715, 2741, 2763, 2767, 2771, 2776-2777, 2864, 2920, 2926, 2949, 2005 38 50.

⁵⁶ ANMT, Forges et chantiers de la Méditerranée, 1995 58 2641, 2701-2703, 2972, 3043, 3085.

⁵⁷ ANMT, Société de construction des Batignolles, 89 AQ 1297.

⁵⁸ ANMT, Société de construction des Batignolles, 89 AQ 1481. También atañe a otros puertos argentinos.

⁵⁹ ANMT, Société de construction des Batignolles, 89 AQ 1613.

⁶⁰ ANMT, Société de construction des Batignolles, 89 AQ 1715-1719.

Empresas operadoras de puertos

Los puertos también se visibilizan a través de los archivos de las empresas que los operan. Por lo tanto, el espacio se invierte y se presenta como un escenario fijo o a veces modificado de acuerdo con las necesidades de estas actividades. Éstos afectan a todos los sectores, desde el primario hasta el terciario. Hay que distinguir entre las actividades in situ y las actividades a distancia.

Para las actividades sobre el terreno, el sector primario está representado por el fondo Guisepe Raffo, que comerciaba atún en Cabo Bon (Túnez), y que muestra la vida portuaria y a veces sus características patrimoniales en la numerosa correspondencia y en los cuadernos de bitácora que lo constituyen.⁶¹ La colección del Banco Otomano contiene varios álbumes fotográficos⁶² sobre las actividades en dársenas del puerto de Fedala, incluido el de los pescadores de atún hacia 1938. Estos mismos álbumes también muestran las instalaciones petroleras de varias compañías en el puerto, especialmente de los depósitos. El fondo de la Compagnie des mines de Béthune⁶³ también contiene un expediente de solicitud de concesión para la exploración e instalación de un depósito de petróleo, nafta y fueloil en Fedala entre 1917 y 1930, con planos e informes. Los terminales minerales utilizados o diseñados por CdF en varios puertos marítimos y vías navegables franceses tienen la misma configuración en los años ochenta, según el resto de las fotografías.⁶⁴ Lo mismo se aplica a las terminales de Gaz de France⁶⁵ en los años sesenta y ochenta, como se menciona en el memorando de entendimiento con los puertos y en las fotografías aéreas de su colección.



Imagen 5. Vista aérea de la terminal mineral del Puerto Autónomo de Saint-Nazaire (Loire-Atlantique), fotografía en blanco y negro de Murray y Bocquel, 1984. ANMT, CdF, 2007 9 561.

⁶¹ ANMT, Guisepe Raffo, 199 AQ 1-25 et 32.

⁶² ANMT, Banque ottomane, 211 AQ 24-25.

⁶³ ANMT, Compagnie des mines de Béthune, 1994 26 656.

⁶⁴ Donges, Gennevilliers, Fos, Ivry, Saint-Nazaire, ANMT, CdF, 2006 27 199, 2007 9 516-517, 519, 521, 524-525, 561-563, 565, 2007 62 18, 22, 99.

⁶⁵ Argelia (Mostaganem), Francia (Brest, Fos, Marsella, Montoir-en-Bretagne, Saint-Nazaire, Nantes), España (Cartagena). ANMT, Gaz de France, 2011 20 1180, 1286, 1288, 1310, 1692, 3102-3104, 7467, 7832, 7835-7838.

En el sector secundario, la industria metalúrgica y siderúrgica, con el fondo Usinor-Montataire (Oise), presenta una solicitud de permiso de circulación en 1936 para la instalación de una línea eléctrica en el puerto de Mouzon.⁶⁶ Las fotografías de los daños sufridos por la FCM causados durante la Segunda Guerra Mundial por el sabotaje y los bombardeos, así como las de la reconstrucción, muestran la bodega de estos astilleros en La Seyne.⁶⁷ Y la empresa Béton industriel de Gennevilliers (BIG) incluso tiene una disputa con el puerto de Conflans-sur-Oise sobre un terreno en 1944-1950 necesario para el embarque de sus productos en este puerto.⁶⁸

Por último, el sector terciario es el más representado. Varias empresas comerciales y armamentísticas mantienen relaciones regulares con puertos franceses y extranjeros, como la casa comercial Briensiaux,⁶⁹ los armadores Dugard,⁷⁰ las empresas Foache⁷¹ y Mitsubishi,⁷² cuya numerosa correspondencia da fe de ello entre los siglos XVIII y XX. Además, en la década de 1930, la empresa carbonífera Klöckner pidió al puerto de Rouen que instalara una grúa fija necesaria para el transbordo del carbón transportado.⁷³ Otras empresas como las de transporte nos permiten ver los puertos donde operan. La Compagnie générale transatlantique es una de ellas, en particular a través de los derechos de plataforma: la correspondencia proporciona información sobre las estructuras portuarias.⁷⁴ Por último, el fondo de Émile Maurin, administrador de Correos, contiene documentos sobre las conexiones postales marítimas por paquebote y, por lo tanto, sobre la cartografía portuaria que de ellas se deriva: circulares, instrucciones, horarios, mencionan estos puertos franceses y extranjeros en el siglo XIX.⁷⁵

En el caso de las actividades a distancia, las llevan a cabo empresas financieras o bancos que invierten en empresas portuarias y, por lo tanto, controlan sus actividades. Así, la empresa Dreyfus Frères et Compagnie, fundada en 1852 para comercializar telas, estableció una sucursal en Perú y comenzó a pedir préstamos de guano. Para ello, diversificó su actividad y se asoció con dos bancos, Société Générale y Premsel et Cie, para crear el Grupo Callao Dock en 1870, pero el asunto se convirtió en un fraude. El expediente contiene dos planos conservados que muestran los contornos del puerto y la ubicación de estos muelles.⁷⁶

⁶⁶ ANMT, Usinor-Montataire, 2003 19 90/221.

⁶⁷ ANMT, FCM, 2005 38 87-95.

⁶⁸ ANMT, Hoyer, 107 AQ 16.

⁶⁹ ANMT, Briensiaux, 3 AQ.

⁷⁰ ANMT, Dugard, 62 AQ 33-36.

⁷¹ ANMT, Foache, 69 AQ.

⁷² ANMT, Mitsubishi, 34 AQ.

⁷³ ANMT, Direction des domaines de la Seine, Service des séquestres des biens ennemis, 2000 12 201.

⁷⁴ ANMT, Compagnie générale transatlantique, 9 AQ 355-356.

⁷⁵ ANMT, Émile Maurin, 6 Q 45, 55-56, 79-80.

⁷⁶ ANMT, Dreyfus Frères et Cie, 28 AQ 28-30.

En cuanto a los fondos de Fould y Heine Bank, contiene el expediente⁷⁷ del préstamo bancario solicitado en 1884-1887 por la Montevideo Port Company para la construcción de este puerto, cuyo proyecto es visible en un plano en color. El archivo del National Credit Bank (NBC) contiene un archivo y varios carpetas de compañías portuarias en las que participa.⁷⁸ Asimismo, como parte de sus inversiones en metales preciosos en Nueva Caledonia, Banque Rothschild supervisa el desarrollo del puerto de Numea en la década de 1880, como se muestra en un plano anotado.⁷⁹ En su servicio de documentación, prepara también toda una serie de fichas de información económica⁸⁰ sobre los puertos franceses y extranjeros y las demás empresas que los explotan, que abarcan un período de 1908 a 1939: estatutos, recortes de prensa, copias de las actas del consejo de administración o de la junta general, etc. Este mismo tipo de archivo se encuentra en el fondo de la Association nationale de porteurs français de valeurs mobilières, cuyo objetivo es ayudarles a invertir su dinero de la mejor manera posible.⁸¹ Por último, el fondo de la Banque hypothécaire franco-argentine también posee un subfondo documental sobre la Argentina entre 1887 y 1963, a saber, mapas, planos, guías, folletos, volantes, revistas, fotografías y postales que muestran los puertos argentinos.⁸²

Los puertos estudiados, visitados y representados

Entre las empresas ya mencionadas que construyeron o equiparon puertos, varias estudiaban e indagaban sobre otros puertos existentes. El puerto es entonces percibido como un objeto de estudio científico. Así pues, los servicios de CUCMS no dudaron en obtener de diferentes maneras información sobre puertos franceses y extranjeros. El servicio técnico elaboró su propia documentación sobre puertos franceses y extranjeros, como lo demuestran numerosos expedientes que incluyen estudios técnicos y científicos, planos, fotografías y publicaciones científicas.⁸³ El Departamento de Relaciones Públicas siguió los congresos de la Asociación de Grandes Puertos Franceses y las exposiciones sobre los puertos italianos de 1952 a 1955: notas y folletos así lo atestiguan.⁸⁴ El Servicio de Transporte confeccionó tablas de distancias con puertos extranjeros y documentó las características de los puertos

⁷⁷ ANMT, Fould et Heine, 115 AQ 23.

⁷⁸ France (Papeete, Estrasburgo), Marruecos (Méhédy-Kénitra, Rabat-Salé). ANMT, BNC, 120 AQ 566, 585, 587, 658, 978.

⁷⁹ ANMT, Rothschild, 132 AQ 102.

⁸⁰ ANMT, Rothschild, 132 AQ S 55-57.

⁸¹ ANMT, Association nationale de porteurs français de valeurs mobilières, 65 AQ. Inventario en formato de un archivo en línea, muy grande.

⁸² ANMT, Banque hypothécaire franco-argentine, 103 AQ 481-483.

⁸³ Egipto (Alejandría), España (Santander), Estados Unidos (Nueva York), Francia (Isla de la Reunión, Sangatte, Toulon), Gran Bretaña (Saint-Hélier), Países Bajos (Rotterdam). ANMT, CUCMS, 1995 60 3508-3510, 3512, 3515, 3517-3518, 3535-3535, 3538.

⁸⁴ Egipto (Alejandría), Francia, Italia. ANMT, CUCMS, 1995 60 4283, 4598, 5624.

petroleros.⁸⁵ En cuanto a la oficina de proyectos Pelnard-Considère-Caquot, se hizo de varios números de la revista Ports et dragages de los años sesenta, folletos sobre los puertos e incluso un directorio de puertos nacionales tunecinos.⁸⁶ Además, la Société de construction des Batignolles heredó una colección documental de Adolphe Guérard, uno de sus ingenieros consultores desde finales del siglo XIX hasta principios del XX, que le dejó todos sus documentos sobre los proyectos portuarios a los que contribuye en su carrera.⁸⁷ También adquirió varios ejemplares de la revista The Dock and Harbour Authority para su biblioteca técnica,⁸⁸ así como la FCM con cuatro libros que datan de 1904 a 1959 y son específicos para el puerto de Rosario y los puertos franceses y norteafricanos.⁸⁹ En cuanto al fondo de Pierre Gourdin, ingeniero químico del Laboratorio Central de la Société des ciments français, recopila algunos estudios científicos y técnicos sobre los puertos y su construcción con hormigón, publicados o no y que datan de 1833 a 1945.⁹⁰

Además, los puertos pueden ser visitados. El fondo de Michel Hug, Director de Equipamiento de Électricité de France (EdF), muestra con folletos, mapas, planos, gráficos y fotografías que los alumnos de la École nationale des ponts et chaussées realizaron varias visitas a puertos de Francia (Boulogne, Calais, Dunkerque) y al Canal de Suez en 1954.⁹¹ Estos eran cursos prácticos. Este mismo interés por las visitas a los puertos se encuentra en Léon Bélugou, un director corporativo que viajó por todo el mundo desde su adolescencia para realizar estancias turísticas y profesionales. Trajo varias postales en 1911.⁹²

Esta atracción turística fue detectada muy pronto por las empresas de transporte, como la Compagnie générale transatlantique, que en 1959 lanzó campañas publicitarias en las que destacaba los puertos servidos en carteles de mapas del mundo y grabados idílicos.⁹³ Los puertos son, por tanto, un destino y un escenario imprescindible para la venta, así como a través de una serie de postales con fotografías de los barcos de la compañía que han fondeado en varios puertos.⁹⁴

⁸⁵ ANMT, CUCMS, 1995 60 4714, 4716, 4749.

⁸⁶ ANMT, Pelnard-Considère-Caquot, 1994 35 4894, 4897-4901, 4921, 5003, 5080, 5084.

⁸⁷ Argelia (Argel, Arzeu, Beni-Saf, Bône, Mostaganem, Nemours, Orán, Philippeville), Alemania (Hamburgo), América del Norte, Argentina (Santa Fe y Puerto Unzué), Brasil (Maceió, Rio Grande do Sul), Bulgaria (Varna), China (Shangai), Croacia (Fiume), Egipto, España (Barcelona, Bilbao, Málaga, Tabarca), Francia (Burdeos, Nantes, Paimpol, Saint-Nazaire, Sète, Toulon), Grecia (Ciajési, Dedeagach [Alejandrópolis]), Indonesia (Batavia/Yakarta), Italia (Génova, Nápoles, Trieste, Venecia), Líbano (Beirut), México (Veracruz), Mónaco, Nigeria (Lagos), Países Bajos (Amsterdam, Amberes, Rotterdam), Portugal (Leixões-Oporto), Rusia (Novorossiisk, Rostov del Don), Senegal (Dakar), Serbia, Túnez (Túnez), Turquía (Constantinopla, Esmirna), Ucrania (Mariúpol, Odesa). ANMT, Société de construction des Batignolles, 89 AQ 2706-2714.

⁸⁸ ANMT, Société de construction des Batignolles, 89 AQ 288, 328.

⁸⁹ ANMT, FCM, 1995 58 1879-1880, 2144-2145.

⁹⁰ ANMT, Pierre Gourdin, 2009 12 7, 14, 28-29.

⁹¹ ANMT, Michel Hug, 1994 14 169.

⁹² ANMT, Léon Bélugou, 2015 1 106.

⁹³ ANMT, Compagnie générale transatlantique, 9 AQ 403.

⁹⁴ ANMT, Compagnie générale transatlantique, 9 AQ 355-356, 2007 66.



Imagen 6. Mapa de los países atendidos por la Compañía General Transatlántica, E. Collin, Blandel La Rougerie, París, 1959. ANMT, Compagnie générale transatlantique, 9 AQ 403.

Todos estos son documentos, sin duda menos numerosos que los relacionados con la construcción, el equipamiento o la explotación de los puertos, pero son igualmente esenciales para comprender que los puertos tienen múltiples facetas para sus diseñadores y usuarios.

Conclusión

La presentación de este corpus archivístico de fuentes portuarias conservadas en los ANMT revela una diversidad de actores, tipologías documentales y puntos de vista del patrimonio fluvial y marítimo portuario francés y extranjero. Todos los continentes están representados en estas colecciones, la mayoría de las cuales datan de los siglos XIX y XX. El patrimonio portuario no se reduce a la construcción, desarrollo y equipamiento de instalaciones, sino que también muestra la influencia que puede tener en el planeamiento urbanístico de la ciudad en la que se ubica y que en ocasiones abarca en su totalidad. Por

último, el patrimonio portuario es explotado, vivido e imaginado por otros actores que también pueden conformarlo según sus necesidades. Estas son las líneas directrices del patrimonio portuario o del patrimonio portuario civil y militar francés y extranjero de que dispone los ANMT.

Este corpus de archivo se completa con las colecciones de varios arquitectos que se conservan en los ANMT, así como con los libros y revistas científicas y técnicas disponibles en la biblioteca del servicio, accesibles al público en la sala de lectura. Por último, estas colecciones de archivos que nos llevan de viaje -explicitando las actividades coloniales e internacionales de Francia- se enriquecerán aún más con el estudio de la mano de obra y de los distintos empleados que intervienen en la explotación de los emplazamientos portuarios. Por lo tanto, invitan a seguir investigando en los archivos sindicales, patronales o de asociaciones que se encuentran en el otro departamento de los ANMT.

Cuadro 1. – Lista de fondos conservados en los Archivos Nacionales del Mundo del Trabajo consultados para este artículo.

Línea de Negocios	Nombre de los Fondos	Número de Entrada	Fecha de los documentos relacionados con los Puertos
Administrador de Sociedades	BÉLUGOU Léon	2015 001	1892-1911
Banco	Banque Fould et Heine	115 AQ	1872-1887
	Banque hypothécaire franco-argentine	103 AQ	1887-1969
	Banque nationale de crédit (BNC)	120 AQ	1920-1941
	Banque ottomane	207 AQ, 2008 034	1875-1960
	Banque Rothschild	132 AQ	1880-1939
	Banque Seillière-Demachy	2003 053	1835
	Commerz Bank	32 AQ	1941
	Société financière de Rosario	211 AQ	1889-1948
Comercio	Dreyfus Frères et Cie	28 AQ	1870-1880
	Dugard, négociants-armateurs	62 AQ	1650-1795
	Groupement de charbons allemands (GCA)	2000 012	1941-1945
	Klöckner, compagnie charbonnière	2000 012	1931-1943
	Mitsubishi, armement et commerce maritime	34 AQ	1930-1945
	RAFFO Guisepe, commerce du thon	199 AQ	1802-1892
Compañía Marítima	Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama	7 AQ, 2001 007	1876-1908
	Compagnie universelle du canal maritime de Suez	1995 060, 2000 036, 2000 037	1803-1992
Construcción BTP	Chagnaud construction	2007 069	1925-1999
	Compagnie française d'entreprises métalliques (CFEM)	1995 002	1937-1980
	GOURDIN Pierre, ingénieur chimiste au Laboratoire central de la Société des ciments français	2009 012	1833-1980
	Hoyer – Béton industriel de Gennevilliers (BIG)	107 AQ	1944-1950
	Paindavoine S.A.	1987 006	1925-1963
	Pelnard-Considère-Caquot, bureau d'études d'ingénieurs en BTP	1994 035	1910-1973
	Société de construction des Batignolles	89 AQ, 2002 057	1853-1961
	Société Eiffel	152 AQ	1903-1954
Construcción Mecánica	CLECIM, Usine de Ferrière-la-Grande (Nord)	1991 013	1897-1972
	Fives-Lille	1994 001, 2005 042	1884-1907
	Neu	2006 011	1932-1938
Construcción	Forges et chantiers de la Méditerranée (FCM)	1995 058, 2005 038	1904-1966

Línea de Negocios	Nombre de los Fondos	Número de Entrada	Fecha de los documentos relacionados con los Puertos
naval	Normed	1988 005, 2012 013	1911-1983
Gas	Gaz de France	2011 020	1960-1988
Industria metalúrgica, siderúrgica	Manufacture des chaînes et ancras de Saint-Amand-les-Eaux (Nord)	1994 012	1925-1976
	Société de Commentry-Fourchambault et Decazeville	59 AQ	1920
Mina de carbón	Charbonnages de France	2006 027, 2007 009, 2007 046, 2007 062, 2008 003	1946-1996
	HUG Michel, directeur général de Charbonnages de France	1994 014	1952-1986
	Compagnie des mines de Béthune	1994 026	1917-1930
	Compagnie des mines de Vicoigne, Noeux et Drocourt	1994 051	1891-1935
Transporte	Compagnie du chemin de fer du Nord	48 AQ , 202 AQ	1846-1948
	Compagnie générale transatlantique	9 AQ, 2007 006	1877-1961
	MAURIN Émile, administrateur des Postes	6 AQ	1835-1876

Los astilleros y el puerto de La Seyne sur Mer (Var, Francia) Para la memoria de dos herencias, una histórica y otra efímera*

*David Galli**
Christian Gerini****

Fecha de Recepción: 22 de Abril de 2019

Fecha de Aceptación: 03 de Junio de 2019

Resumen

Seyne sur Mer, antigua ciudad portuaria industrial con sus astilleros cerrados en los años ochenta, está completando el borrado físico de este patrimonio, que sin embargo había construido la identidad de esta ciudad durante más de dos siglos. Además, desde su cierre, estos lugares han sido investidos por lo que primero se consideró vandalismo y que desde entonces ha pasado a formar parte de la historia del arte contemporáneo en un proceso de “artificación” (cf. el origen de este concepto entre los sociólogos del arte de los años 2000, en particular Nathalie Heinich): obras de grafiti y murales, ahora conocidas como “arte callejero” o “arte urbano”. Por lo tanto, son objeto de dos borraduras: una relacionada con la historia de un puerto y las industrias que conforman su paisaje, y la otra efímera relacionada con las obras que, por su parte, dieron nueva vida a estos lugares. En el marco de una labor transdisciplinaria (historia de la ciencia y la tecnología, historia del arte, antropología, ciencias de la información y la comunicación, arte y conservación del patrimonio) realizada a partir de los testimonios y archivos fotográficos y escritos de los actores de ambos campos (antiguos empleados de las obras y artistas), se planteó la cuestión de la conservación de estos archivos para salvaguardar la memoria de estos dos sitios del patrimonio. Presentamos aquí el estado actual de este trabajo y los primeros logros concretos que ha generado en Internet (documentos web, bases de datos, etc.), así como en proyectos concretos de demostración (exposiciones, eventos, etc.). Otro aspecto de este trabajo se mostrará brevemente: ¿qué ocurre con la indexación multimodal de las bases de datos en desarrollo para permitir su acceso a las consultas de los investigadores en la historia de la ciencia y la tecnología, la industria, las ciudades portuarias y la historia del arte?

Palabras Clave: astilleros; arte urbano; puerto

Abstract

Seyne sur Mer, a former industrial port city with its shipyards closed in the 1980s, is completing the physical erasure of this heritage, which had nevertheless built the identity of this city for over two centuries. Moreover, since their closure, these places have been invested by what was first considered as vandalism and which has since become part of the history of contemporary art in a process of “ratification” (cf. the origin of this concept among art sociologists in the 2000s, in particular Nathalie Heinich,): graffiti and mural works, now known as “street art” or “urban art”. They are therefore the subject of two erasures: one heritage related to the history of a port and the industries that shaped its landscape, the other ephemeral related to the works that, for their part, gave new life to these places. Within the framework of a transdisciplinary work (history of science and technology, history of art, anthropology, science of information and communication, art and heritage conservation) carried out on the basis of the testimonies and photographic and written archives of the actors in both fields (former employees of the construction sites and artists), the question of the conservation of these archives to safeguard the memory of these two heritage sites was raised. We present here the current state of this work and the first concrete achievements it has generated on the Internet (web-documents, databases, etc.) as well as in concrete demonstration projects (exhibitions, events, etc.). Another aspect of this work will be briefly shown: what about the multimodal indexing of databases under development to allow their access for queries from researchers in the history of science and technology, industry, port cities, and art history.

* Traducción del francés: Bruno Rohou

** Laboratoire IMSIC (Université de Toulon et AMU). Email: david.galli.pro@gmail.com

*** Université de Toulon. Laboratoire IMSIC (Toulon et Aix-Marseille) et GHDSO (Paris 11 Orsay). Email : gerini@univ-tln.fr

Keywords: shipyards; street art; port

Introducción

Un gran número de polígonos industriales en el mundo occidental, en su mayoría fábricas y lugares donde se producen o explotan recursos naturales y se transforman en objetos cotidianos, han estado cerrados durante varias décadas, desiertos, abandonados, poco mantenidos o reconvertidos, y muy a menudo destruidos dando paso a nuevos programas de urbanismo que borran la memoria de forma mucho más radical que el desgaste del tiempo y los saqueadores. Sin embargo, la memoria es fundamental, tanto porque forma parte de la historia de la humanidad como por el respeto de las personas que han dado vida a esos lugares y vivido de ellos, a menudo a lo largo de varias generaciones, y para comprender la planificación urbana y la cultura de ciudades enteras que vivenciaban esos lugares cuando estaban en actividad y se encontraron inmersas en una depresión humana y social cuando cerraron. Este será el caso del presente trabajo.

Es evidente que no podemos salvar físicamente todos estos lugares, aunque a menudo se trate de opciones políticas que no siempre disponen de los medios para hacerlo. El ejemplo paradigmático de este rescate es la ferrería de Völklinger en Völklinger, Alemania (la “Völklinger Hütte”¹) que es Patrimonio de la Humanidad: se puede visitar tanto como para seguir la historia y la trayectoria de los hombres que trabajaron en ella, como para descubrir su tamaño y funcionamiento, y realizar exposiciones temporales, a menudo impresionantes tanto por su contenido como por su puesta en escena en los escenarios históricos de la acería.² Es un ejemplo de lo que vamos a exponer, pues se trata de un patrimonio industrial, arte callejero y conservación en perspectiva en la web a través de las nuevas tecnologías. En el caso de los antiguos astilleros industriales de La Seyne sur Mer en el Var (Francia), la demolición comenzó hace más de veinte años, tras su cierre en 1989. Uno de los edificios más importantes, el taller mecánico, situado muy cerca del centro de la ciudad y a orillas del puerto de Toulon, actualmente está siendo derribado y sustituido por un complejo, que incluye restaurantes y otras instalaciones de ocio.

¹ <https://www.voelklinger-huette.org/fr/patrimoine-culturel-mondial-voelklinger-huette/>

² Ya que hablaremos el arte callejero, se puede mencionar, por ejemplo, las “Bienales de Arte Urbano”, celebradas desde 2009. Para ser visitado retrospectivamente en línea en el sitio <https://www.voelklinger-huette.org/fr/expositions/archiv/>.



Fig. 1. El área (en verde) de las antiguas obras de construcción era parte del corazón de la ciudad y había sido su principal actividad económica desde su creación en el siglo XIX (en 1835 para ser exactos).

La estructura de acero se conservará y se pondrá en perspectiva en el nuevo edificio. Es el último lugar “físico” de la costa en la memoria de la historia industrial de esta ciudad, ya que todo el sitio (Fig. 2) ha sido destruido en favor de otros desarrollos turísticos y comerciales.

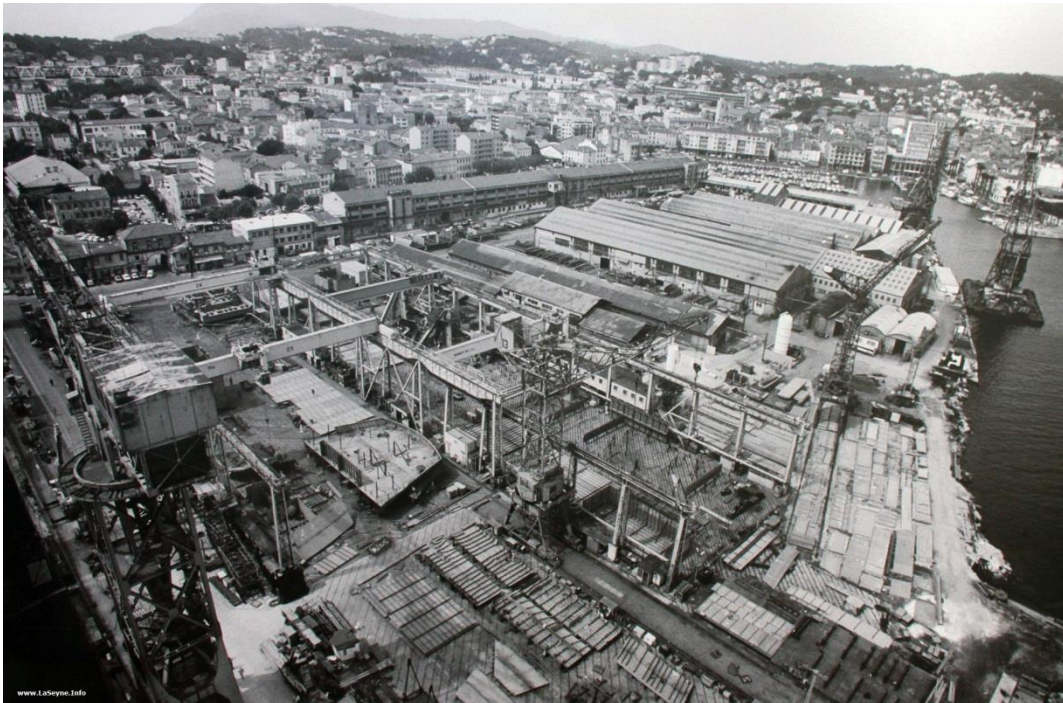


Fig. 2. Una vista parcial de los antiguos astilleros que muestra el gigantesco lugar que ocupaban en relación con el tamaño de la ciudad, cuyo puerto deportivo y centro histórico se pueden ver tanto en la Fig. 1 (izquierda) como en el extremo derecho de la misma.

Las siguientes ilustraciones muestran a lo que ha llevado nuestro enfoque científico, nuestra metodología (aún en mejora) y los logros digitales y multimedia que la acompañan. Se trata también de una visión transdisciplinaria, incluso transcultural, ya que habla de la historia, la historia industrial, el arte, la memoria previa a la digital (archivos en papel, obras de arte, fotografías, postales, películas, etc.) y del patrimonio familiar e institucional, aún no explorado, indexado, inventariado y digitalizado, pero también del arte callejero en el sitio principal del taller mecánico y en el sitio secundario que los artistas locales denominan “spot Total” (ver Fig. 7). Sobre la cuestión de estos patrimonios familiares, participan, los testimonios orales que hemos recogido, en lo que Maurice Halbwachs llamó la “memoria emocional”,³ considerada necesaria para la memoria colectiva.



Fig. 3. Postal de 1916: Salida de los trabajadores.

³ Maurice Halbwachs, *La mémoire collective*, (Paris: PUF, 1950), p. 11.



Fig. 4 y 5. El taller de mecánica y calderería en 2017, poco antes del inicio de su demolición. Al fondo (fig. 4) el puerto y la ciudad de Toulon.



Fig. 6. En la colina sobre los sitios de construcción, los antiguos depósitos de combustible que los abastecían, que serán destruidos y reemplazados por un programa inmobiliario. Aquí hay una pared de 40 m de largo y 15 m de alto del “artista del grafiti” SEOK

Las fotografías (Fig. 4 a 6) de estos dos yacimientos de carácter temporal de las obras de La Seyne-sur-Mer, muestran claramente los dos aspectos que serán objeto de nuestra intervención, a saber: el borrado del patrimonio histórico de una memoria industrial y el más efímero, que forma parte de la naturaleza misma de su objeto, el grafiti y, más en general, el denominado arte callejero desde su “artificación” (neologismo del registro de la sociología del

arte tomado de Nathalie Heinich y Roberta Sapiro, en particular, de Marisa Liebaut⁴). Además, están las cuestiones que hemos planteado anteriormente sobre la conservación de otros “archivos de patrimonio” creados para evitar que sean olvidados.

Los retos de la tecnología digital en el patrimonio industrial de Seyne-sur-Mer

No podemos detenernos aquí en el concepto de “patrimonio”, que agrupa significados de diversa naturaleza, para ello remitimos al libro *¿Qu'est-ce que le patrimoine numérique ? Une sémiologie de la circulation des archives?*⁵ de Matteo Treleani,⁶ que será revisado por nosotros en el próximo volumen de *Questions de communication*. Los casos que aquí nos ocupan, nos desafían tanto en la cuestión de la “patrimonialización”, es decir, el proceso que lleva a inscribir un “objeto” en lo que llamamos patrimonio, como en la de los archivos, ya que sus géneros son numerosos y de formas diversas: “papel”, fotográfico, cinematográfico, sonoro, administrativo o privado, etc. Además, como indica el título del libro, se refiere al patrimonio digital, pero en este caso con un doble enfoque, sólo el primero de los cuales se refería a nuestro objeto a priori.

En efecto, en nuestra primera intención con respecto a estos astilleros de La Seyne-sur-Mer, fue la de construir un patrimonio digital y ponerlo en perspectiva a través de la multimedia, para salvar del olvido tanto al “construido” que se está borrando como a los archivos privados y públicos. En ese momento, sólo estábamos en el registro de la construcción de un patrimonio digital a partir de un fondo patrimonial y de archivo anterior a las NTIC.⁷ Pero Matteo Treleani habla de un nuevo tipo de patrimonio, al que llama patrimonio “nacido-digital”, es decir, el que se ha construido directamente a través de estas NTIC y de las herramientas digitales de las últimas décadas. Sin embargo, hemos descubierto que nuestro trabajo, al igual que otros del mismo tipo, es el resultado de creaciones puramente digitales, que ya forman parte de este mundo “born-digital”. Este aspecto nos parece incluso intrínseco a nuestro enfoque: poner de relieve y salvar del olvido un patrimonio antiguo mediante la tecnología digital es, en última instancia, crear un nuevo patrimonio, es patrimonio digital recién nacido.

⁴ Marisa Liebaut, Marisa, “L’artification du graffiti et ses dispositifs” dirigido por Nathalie Heinich, y Roberta Shapiro. *De l’artification: Enquêtes sur le passage à l’art*. (Paris: Éditions de l’École des hautes études en sciences sociales, 2012), pp. 151-169, Web. <<http://books.openedition.org/editionsehess/1123>>.

⁵ ¿Qué es el patrimonio digital? Una semiología de la circulación de los archivos. (N.d.T.).

⁶ Matteo Treleani, *Qu'est-ce que le patrimoine numérique ? Une sémiologie de la circulation des archives*, (Lomont: Éditions Le Bord de l’Eau, collection Usage des Patrimoines Numériques, 2017).

⁷ Las nuevas tecnologías de la información y la comunicación. (N.d.T.).

Ya existen formas de patrimonio digital de los astilleros: blogs, sitios web de asociaciones de antiguos trabajadores y sus descendientes,⁸ asociaciones de patrimonio,⁹ mapas en 3D,¹⁰ etc. Pero la mayoría de las veces, sin embargo, se trata de obras -aunque loables- no de profesionales en el campo de los nuevos medios de comunicación, o que no han sido actualizadas o puestas en perspectiva en función de la evolución de las herramientas digitales y que, por lo tanto, ya están obsoletas. Además, los fondos archivísticos expuestos son parciales, orientados (por ejemplo, en función de los compromisos sindicales y políticos de las familias y asociaciones que los publican), y muchos de estos sitios o blogs no se actualizan desde hace años, o incluso desaparecen, aunque sus direcciones web sigan estando referenciadas en Google, por ejemplo.

Lo que acabamos de describir revela otro problema en el que no vamos a detenernos, pero que merece ser destacado. La velocidad de la obsolescencia de estos nuevos patrimonios digitales, incluyendo los “patrimonios nacidos”. Es evidente que éstos se convertirán en una especie de archivo que será objeto de nuevas mediaciones digitales o serán olvidados, del mismo modo que las principales publicaciones de la historia de las producciones humanas fueron olvidadas antes de ser digitalizadas y puestas en línea. También hemos participado en esta e-patrimonialización de la historia de la ciencia y las ideas a través del estudio científico (incluyendo los programas de ANR) y la digitalización institucional de archivos, en particular los relacionados con la historia de los medios de comunicación, y por lo tanto de la CEI, por ejemplo:

- Las revisiones matemáticas del siglo XIX sobre <http://www.numdam.org/journals/> y sobre <https://gallica.bnf.fr>.
- Textos básicos para la historia de la ciencia y las biografías de quienes los construyeron: <http://www.bibnum.education.fr/>.¹¹

⁸ Uno de los más abundantes es el dedicado por su hijo a Marius Autran.

⁹ Por ejemplo, la Association pour l'Histoire et le Patrimoine Seynois (Asociación para la Historia y el Patrimonio Seynois), una asociación muy activa, cuyos archivos en línea en su sitio web a menudo conciernen a los astilleros: <https://www.histpat-laseyne.net/index.html>

¹⁰ Por ejemplo : <http://www.prolexia.fr/FCM/Applications/FCM/index>

¹¹ El lector puede consultar una aproximación a la biografía de uno de los últimos grandes pensadores universales, Henri Poincaré, a través de la digitalización y la perspectiva de un artículo “mundano” en la prensa general de la Tercera República: <http://www.bibnum.education.fr/scienceshumainesetsociales/diffusion-des-sciences/henri-poincarre-un-mathematicien-l-academie>

Estos patrimonios digitales ya forman parte del problema que acabamos de destacar. No evolucionaron en la forma de su cobertura mediática y eventualmente se convirtieron en bases de datos que son consultadas casi exclusivamente por especialistas, como en el caso de NUMDAM.

Esto nos remite a dos cuestiones sobre la construcción naval, a saber, el patrimonio industrial histórico y el patrimonio efímero del arte callejero. La creación de bases de datos es obviamente esencial y forma parte de las actividades paralelas a nuestro trabajo de investigación, pero debemos averiguar cómo se alimentarán, es decir, cómo hacerlas interactivas en línea o, al menos, cómo mediatizarlas hasta el punto de que los titulares de los archivos acudan a nosotros para contribuir. Esto plantea la cuestión de la sostenibilidad logística, financiera e institucional de lo que en última instancia es sólo una forma de almacenamiento (indexado de la mejor manera posible) de los archivos.

Pero no basta con crear una base de datos en la sociedad del entretenimiento que ahora es aún más nuestra de lo que era en la época de Guy Debord. Para “atraer la atención” a estas bases de datos, es necesario dar a conocer sus elementos - obviamente en parte cuando la “reserva” es tan importante como la que estamos tratando - y por lo tanto utilizar las habilidades y herramientas de la SIC y las NTIC: estamos aquí en la doble dimensión de la investigación/desarrollo, pero también en una perspectiva a través de una nueva forma de arte, a saber, la de utilizar lo digital convirtiendo el valioso patrimonio en una obra en sí misma. En cierto modo, estamos de acuerdo con la filosofía de esta cita: “Por experiencia, creo que puedo decir que lo que en el mundo de hoy sigue *atrayendo la atención* de la gente *hacia lo más elevado* es, ante todo, el *arte*, y que es el arte el que primero los lleva al corazón de las cosas”. Extrañamente, estamos aquí en una carta de Karl Wilhelm Ferdinand Solger (1780-1819) escrita a Johann Ludwig Tieck (1773-1853) el 15 de julio de 1815 y citada por Hegel.¹²

Aquí es donde entra en juego el aspecto del “desarrollo” de nuestro trabajo, más que la creación de una base de datos que es más bien una forma de neoarchivismo. Este es el documental web interactivo que estamos desarrollando, y que está totalmente en consonancia con el movimiento descrito por Matteo Treleani, es decir un “cambio de paradigma” en las prácticas de uso del archivo:

“...un cambio en el estado del archivo: de documento histórico, se convierte en un objeto artístico. De estas manipulaciones surge un marcado interés por la

¹² G. W. F. Hegel, *L'ironie romantique. Compte rendu des “Écrits posthumes et correspondance” de Solger*, trans. Jeffrey Reid y Nelly Tondut (Paris: Vrin, 1997), p. 132.

plasticidad de la yuxtaposición de imágenes, siendo el ritmo y los aspectos estéticos muy cercanos a las imágenes encontradas. Otro cambio en el estado del archivo, se convierte en un material artístico en manos de los usuarios”.¹³

También se establece un sorprendente paralelismo entre la creación de este objeto digital sobre el patrimonio de las obras de construcción de La Seyne-sur-Mer, tanto mediáticas como, en última instancia, digitales, y las obras no digitales de artistas que quisieron contribuir a esta memoria y que, por lo tanto, alimentan uno de los caminos del documental-web. En dos de estos artistas encontramos enfoques que nos remiten tanto a la noción de archivo en papel y fotográfico como a su perspectiva, primero como obras de arte expuestas y luego como elementos digitales del viaje digital que contribuyen al patrimonio en el centro de nuestro enfoque.

1. En primer lugar, dos de las principales obras de Ian Simms, basadas en fotografías de los innumerables archivos de papel sobre todo lo que puede haber afectado a la vida de las obras, donde el archivo se convierte en un elemento esencial de una obra fotográfica que luego se traslada a una obra expuesta desde una perspectiva conceptual.



Fig. 7

¹³ Matteo Treleani, *Qu'est-ce...* pp. 75-76.

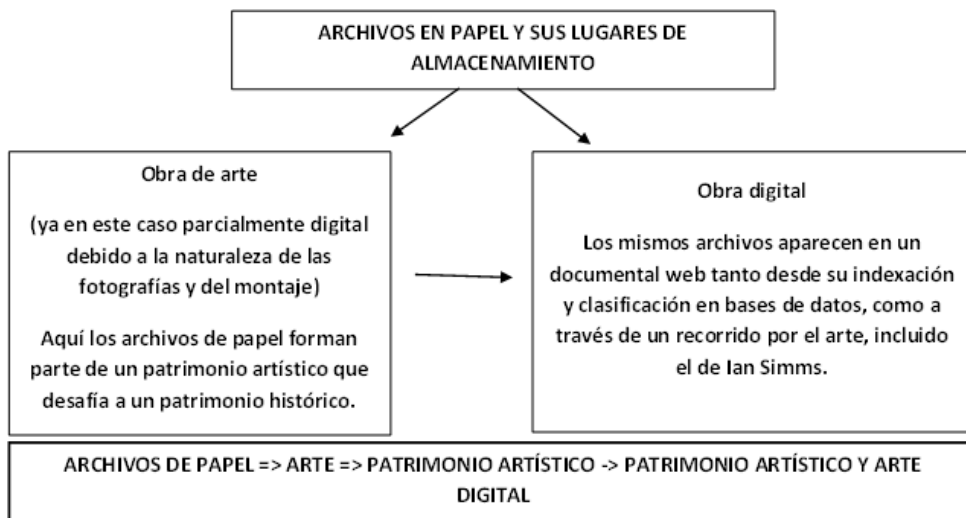


Fig. 8

El de la Figura 7, titulado “Composite”, es un montaje de fotografías digitales de los estantes de archivo que conserva el Ayuntamiento pero que aún no están clasificados o indexados. Ian Simms, a quien damos las gracias aquí, puso en perspectiva en 2010 en esta obra los documentos y archivos fotografiados por él en el mismo lugar donde se almacenan para que, durante su exposición, tomemos conciencia tanto de la necesidad de enriquecer esta colección, como de mostrarnos como no lo veríamos si fuéramos allí por la falta de distancia en los pasillos estrechos entre las estanterías.

El de la Figura 8 se basa en el mismo principio, pero esta vez los archivos fotografiados están impresos con correas en 2012 y cubren todas las paredes de una sala de Villa Arson durante una exposición colectiva titulada “Fonds Sillage”.

En este caso, vemos el esquema que se nos ha ido imponiendo en relación con un determinado tipo de archivo:



2. Obras sobre lienzo de Paule Javourey: esta vez es la fotografía del artista Eddy Smith la que forma parte de la memoria del patrimonio que se transcribe en este medio clásico, pero también con la intención de preservar esta memoria.

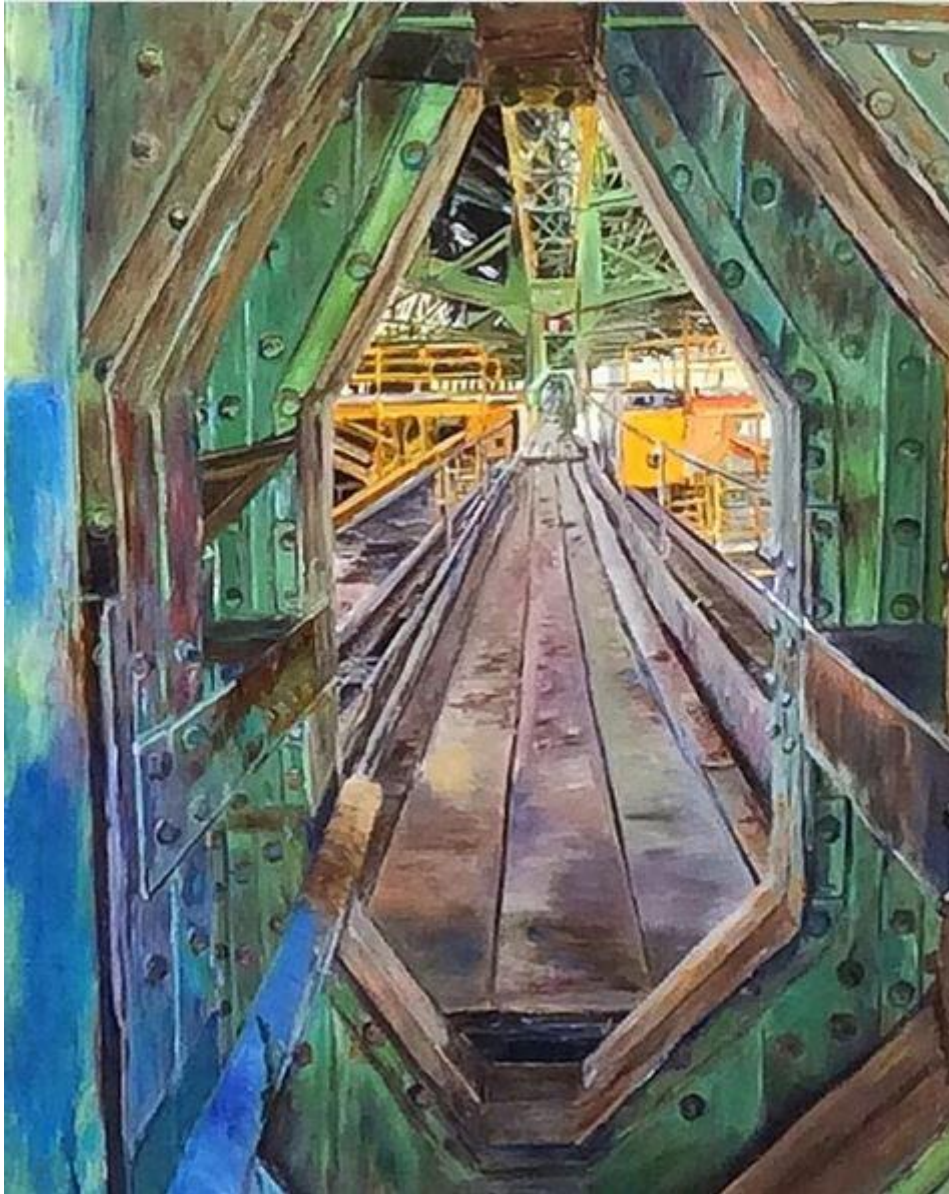
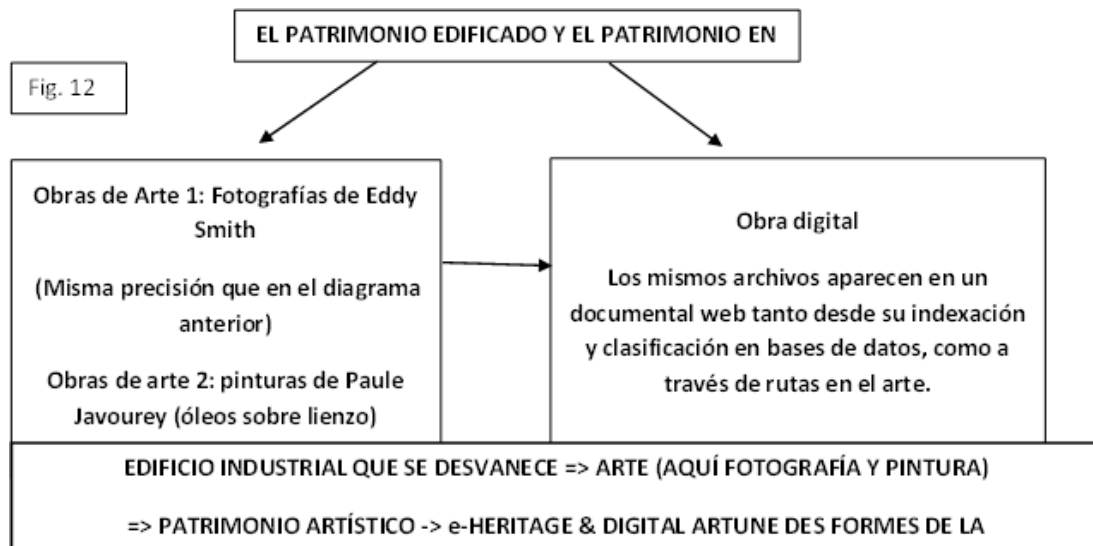


Fig. 10



Fig 11

Estamos aquí en un esquema diferente al anterior, pero que también nos lleva a una perspectiva sobre el documental web:



Las obras de Paule Javourey en las figuras 10 y 11 ilustran este proceso, que pasa de la fotografía de Eddy Smith -ya obras de arte- a su expresión permanente a través de otra forma de expresión, y luego a través del patrimonio digital que estamos construyendo. Pero una fotografía de Eddy Smith, precisamente, nos permitirá concluir estas observaciones y diagramas, que nos han llevado a evolucionar en nuestra metodología y sus aplicaciones e introducir el segundo aspecto de nuestro trabajo.

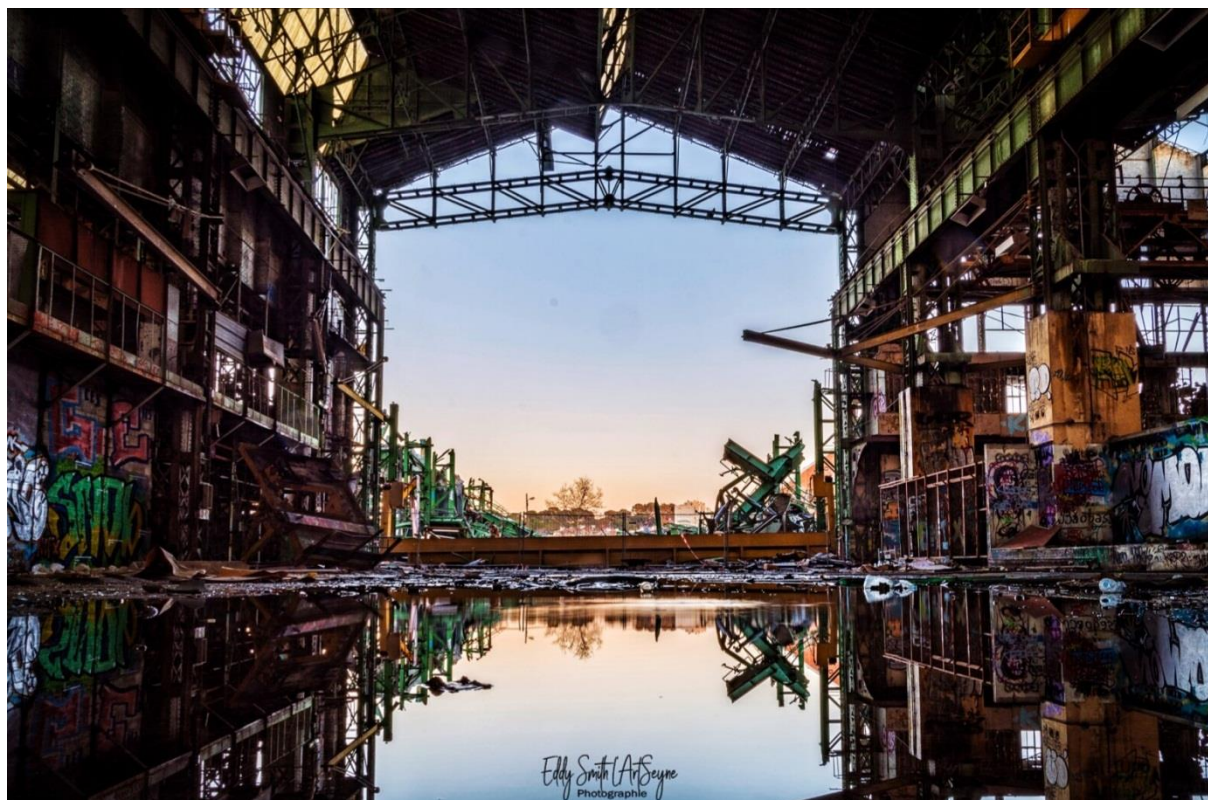


Fig. 13

Vemos en este ejemplo (fig. 11) cuatro elementos esenciales que conciernen (y han hecho evolucionar) a nuestro enfoque de la historia del puerto industrial que fue La Seyne-sur-Mer:

1. La fotografía (que también pueden ser videos, películas antiguas de super 8, etc.)¹⁴ como testimonio de la evolución de un lugar. Observamos el estado actual del taller mecánico: está siendo demolido y esta destrucción de la inmensa parte sur que se acaba de hacer ha abierto una boca cuando se mira desde la nave central aún “intacta” del inmenso edificio. Un “momento” preciso de la historia del lugar, a través de una fotografía, en el hilo de otros “momentos” también fotografiados a lo largo del tiempo, desde el siglo XIX hasta nuestros días.

2. El ojo del artista Eddy Smith (un “fotógrafo”) que capta estos momentos históricos y los testimonia, pero a su manera, con su enmarcado, después de una inundación de la nave tras esta primera parte de la demolición y las lluvias que cayeron sobre el lugar. De lo que considera un desastre para la historia de su ciudad, y de lo que testimonia constantemente a través de sus fotografías, Eddy Smith trasciende la realidad a través de su arte, nos da a conocer lo “bello” y construye un nuevo patrimonio, artístico éste, que alimenta el patrimonio histórico.

3. El uso de la tecnología digital en este enfoque: cámara digital, trabajo meticuloso de fotografía con el software más avanzado. El patrimonio histórico ya se convierte en patrimonio digital incluso antes de haber sido “incluido” en un neo-patrimonio.

4. Lo que vemos en la fotografía, independientemente del edificio que se borre y de la calidad de la obra del artista: el grafiti. Ya lo hemos mencionado, pero aquí las dos borraduras, la de lo construido y la de lo efímero del arte de la calle, están trabajando al mismo tiempo, lo que nos lleva a nuestro segundo tema.

Los retos de la tecnología digital sobre el patrimonio efímero del grafiti en Seyne-Sur-Mer

En cuanto a los grafiti y murales, desde el cierre de las obras se ha querido contribuir a la escritura actual de la historia del arte callejero, que ha entrado en el campo del arte y del que gran parte -al menos en el período reciente, desde 1960 hasta la actualidad- reside precisamente en las sucesivas formas de expresión en lo que se denomina “URBEX”, es decir,

¹⁴ Por ejemplo, el documental de 1949 sobre la reconstrucción de las obras de construcción después de su demolición por los bombardeos alemanes de fin de guerra, producido por Les Actualités Françaises y publicado en línea en el sitio web del INA : <http://www.ina.fr/video/AFE04002056>

“Urban Exploration”, es decir, terrenos baldíos y otros lugares abandonados por los hombres. Como escribe Magda Danysz: “En el arte callejero, los aficionados de Urbex sólo recuerdan la documentación que ellos mismos producen”.¹⁵

Estamos aquí *a priori* en el registro de la historia del arte y de las formas de su “patrimonialización” a través de la tecnología digital. Se podría pensar que esto no tiene nada que ver con el tema de los puertos y la memoria industrial, el de los astilleros de La Seyne-sur-Mer en este caso. Sin embargo, aunque incluyamos este trabajo sobre el grafiti y el arte de la calle en una visión más “global”, estamos hablando aquí de los que se han expresado en los últimos treinta años en estos proyectos, que han sido abandonados, de ahí nuestra referencia anterior a URBEX. Es también una memoria humana y colectiva de estos lugares y no es sólo una cuestión de historia del arte callejero. Antes que las NTIC fueran puestas en perspectiva por las bases de datos y las obras digitales como en el caso anterior -y todos los hallazgos metodológicos y científicos que aparecieron aquí se aplican de nuevo- se trataban como estudios de campo relacionados con la sociología del arte y, dadas las pruebas recogidas, con la antropología.

Además, en este registro de NTIC y para referirnos a esta rápida “artificación” del arte callejero si queremos formar parte del concepto de sociólogos del arte mencionado anteriormente, se requiere una declaración que hemos subrayado en un trabajo reciente. ¿Qué pasa con el papel de Internet en esta “artificación” (y más ampliamente que en el simple contexto del arte de la calle)? Es decir, ¿cómo medir la verdad relativa de estas dos afirmaciones: “Internet participa en la artificación” vs “la artificación ha dado lugar a una presencia exponencial en la web”?¹⁶

Los archivos fotográficos y los testimonios de los actores de estas formas de vandalismo son considerados hoy como parte de un patrimonio que debe ser memorizado y valorado en un tiempo mucho más corto, ya que estamos en lo efímero rápidamente borrado, e incluso doblemente borrado: por los propios artistas del grafiti y obviamente por la destrucción de los edificios.

Esta documentación puede ir mucho más allá del simple marco de fotografías publicadas en un sitio web, blog o página de Facebook. Un estudio realizado por David Galli

¹⁵ Magda Danysz, *Anthologie du street art*, (Paris: Editions alternatives, 2015), p. 184.

¹⁶ Christian Gerini, “Les NTIC et les formes modernes et accélérées de l’“artification”: le cas du street art.” en Maud Péliissier y Nicolas Pelissier, Nicolas (dir.), *Métamorphoses numériques. Art, culture et communication*, (Paris: L’Harmattan, Collection *Communication et Civilisation*, 2017), p. 78.

sobre la “cronología de los medios de comunicación en las comunidades grafiti”¹⁷ nos desafió con este esquema: fanzines -> blogs -> RSN (redes sociales digitales) -> nuevas formas de puesta en escena a través de las NTIC (incluyendo los documentales web mencionados en nuestro trabajo). Además, hay un número desmesurado de vídeos en Internet, y en particular en Youtube, que son autodirigidos por cintas - o “equipos” - que operan en ubicaciones URBEX o no URBEX. Además, este aspecto del arte callejero también se ha recuperado parcialmente, como en el caso de la torre 113 del distrito XIII de París, que incluso fue objeto de una visita virtual tridimensional “oficial” a través de Internet. Al respecto, podemos leer lo que Mehdi Ben Cheikh especificó de este proyecto.¹⁸

Estado actual de la perspectiva de estos dos patrimonios

Entramos ahora en la fase de “desarrollo y valorización en línea”, gracias a las herramientas de las NTIC, de estas dos herencias, tres incluso, podríamos decir, ya que existen las obras de arte realizadas en honor y para la memoria del patrimonio industrial.

Nos hemos preguntado largamente sobre el aspecto museológico de esta mejora y cómo ponerla en perspectiva para interesar, o incluso implicar, a los nuevos visitantes que son usuarios de Internet. Una frase de uno de los más grandes filósofos de la estética contemporánea, Nelson Goodman, nos dio la respuesta: “Lo que vemos en un museo puede afectar profundamente lo que vemos cuando lo dejamos”.¹⁹

Se trata, en efecto, de dar una nueva perspectiva a un lugar ahora banal y sin alma -el inmenso espacio que ocupan los astilleros- después de haber visitado una especie de “museo digital” sobre la memoria de este lugar industrial. Nuestra mirada afectada por esta visita virtual podría reconsiderar tanto el lugar como la ciudad en su conjunto, y así percibir una esencia y una historia que eran imperceptibles antes de la visita.

Pero las nuevas audiencias de Internet son cada vez más aficionadas a la interactividad -a riesgo de que se salten rápidamente para cambiar a otros contenidos- y queríamos ofrecerles dos tipos: caminos sobre nuestro tema que eligen ellos mismos, a través de una pantalla táctil por ejemplo, y la posibilidad de alimentar estos caminos o incluso crearlos con sus propios archivos contactando con el webmaster. Por lo tanto, no se trataba de ofrecerles un documental fijo y lineal, o algún otro dispositivo en el que no pudieran interactuar ni participar en su creación o evolución.

¹⁷ Esta expresión se toma de su conferencia pronunciada en París en el congreso de 2018 de la SPHM (Société Pour l'Histoire des Médias) y que se publicará próximamente..

¹⁸ Mehdi Ben Cheikh entrevistado por Sophie Pujas en: *La Tour du 13ème à Paris: 102 artistes de Street Art et Graffiti*: <http://www.artistikrezo.com/art/street-art/la-tour-du-13eme-a-paris-102-artistes-de-street-art-et-graffiti.html> (en línea).

¹⁹ Nelson Goodman, *L'art en théorie et en action*, (Paris: Gallimard, 2009), p. 122.



Fig. 14 Página de inicio

Por lo tanto, se nos ha impuesto el principio del documental en la web. La página de inicio (Fig. 14) obviamente aparece congelada aquí, pero en realidad - y este es el arte del diseñador web - las aves en el cielo pasan, el agua de lluvia en el suelo está animada por olas, y diferentes puntos destellan: en un libro (camino de archivo de papel, con por ejemplo aquí las postales, en la figura 15), la paleta de un pintor (ruta en las obras de artistas actuales), una lata de aerosol utilizada por artistas de grafiti (ruta de arte callejero), etc..., cada ruta acompañada de una música diferente.



Fig. 15 Ruta de la "Postal"

El primer paso del documental fue probado ante dos tipos de público. En primer lugar, con las más de 5.000 personas que vinieron a experimentar la ciencia en la Nuit Européenne des Chercheurs en Marsella (septiembre de 2018); luego con clases de secundaria en el pueblo científico de La Seyne-sur-Mer, con motivo del Festival de la Ciencia de 2018. En ambos casos, el aspecto interactivo del "viaje a su ritmo", hacer clic en los iconos en movimiento, después de preguntarse qué es lo que esconden y luego descubrirlo, cautivó a los espectadores y les hizo querer llegar hasta el

final de todos los caminos de exploración que estaban abiertos a su “visita”. En el caso del pueblo científico de La Seyne-sur-Mer, situado precisamente en un solar de las antiguas obras de construcción y a cien metros del taller mecánico que se está demoliendo, la posibilidad que se ofrece a los adolescentes y a sus profesores de contribuir algún día a este documental web, después de haber buscado en los archivos de la familia, ha despertado su curiosidad y renovado el interés por ese patrimonio que sólo sus familias poseen. Esto no es de extrañar si nos fijamos en las cifras proporcionadas por el INSEE a través del artículo de Raphaël Martin Dias y Manuel Tixidor, “Les difficultés de la reconversion à La Ciotat et à la Seyne-sur-Mer”²⁰: es probable que los adolescentes de las escuelas secundarias de la ciudad sean descendientes de antiguos trabajadores de los astilleros. Encontramos con ellos y con sus profesores el esquema que buscábamos: utilizar la tecnología digital para crear una mediación artística en la web que desafíe al espectador y lo convierta en actor en estos dos registros, el del camino libre y el del actor potencial en la evolución del documental en la web y sus contenidos.

Consideraciones Finales

El párrafo anterior podría haber servido de conclusión, pues ambas experiencias frente al público describen como el impacto observado confirman nuestras elecciones y las de otros proyectos de documentación web con clases de la Academia de Niza, a petición del Rectorado de esa Academia, aunque esta vez sobre la cuestión de la representación de la ciencia a través del arte y del tiempo.

Pero también hemos podido observar con estos públicos que, al igual que nosotros mismos y los actores involucrados localmente en los temas que nos conciernen aquí, han descubierto que se trata de una historia humana y sus concreciones “artísticas” que deben ser escritas para llevarlas a un nuevo patrimonio, el digital en este caso, pero teniendo en cuenta las formas anteriores de su circulación, los testimonios recogidos sobre el terreno de los actores y, precisamente, como se muestra en las fotografías anteriores, el entrelazamiento entre el “suelo” industrial y su historia que se remonta a casi dos siglos atrás, y el grafiti contemporáneo y el arte callejero y su historia que se remonta a los años sesenta. Porque al final, la segunda historia se asentó en los lugares de la primera, continuó dándoles vida, y escribir de la ilustración de una sin hacerlo de la otra sería insuficiente. Las NTIC y la facilidad que ofrecen para esta doble perspectiva, tanto en producciones interactivas como artísticas, documentos web u obras digitales, son, por lo tanto, herramientas esenciales hoy en día para la e-patrimonialización conjunta de ambos patrimonios. También permiten participar en la historia de un puerto, el de La Seyne-sur-Mer en este caso, del que estos dos patrimonios cruzados forman parte, por esencia, en gran medida.

²⁰ Martin Dias, Raphaël & Tixidor, Manuel, “Les difficultés de la reconversion à La Ciotat et à la Seyne-sur-Mer”, *Rives Méditerranéennes*, Presse Universitaires de Provence, Aix-en-Provence, N°4, (2000): pp. 35-45.

RES GESTA, nro 55, Año 2019
Instituto de Historia – Fac. Der. y Cs. Ss. del Rosario – UCA
Rosario – Argentina
ISSN: 2525-0884

***Laica o Libre: Las disputas por la creación de las universidades privadas (1955-1958).* María Gabriela Micheletti. Rosario, Logos, 2018, 264 páginas.**

María Gabriela Micheletti, doctora en Historia por la Universidad del Salvador, es docente, investigadora adjunta del CONICET y miembro de número de la Junta Provincial de Estudios Históricos de Santa Fe. En *Laica o Libre* continúa el trabajo iniciado para su tesis de licenciatura presentada en la Universidad Católica Argentina de Rosario, y publicado en Ediciones *Imago Mundi*, 2013, como *La universidad en la mira. La “Laica o Libre” y sus expresiones rosarinas, 1955-1959*.

Al retomar el tema la autora se propuso trasladar el campo de su interés original – concentrado en Rosario— al conflicto nacional producido por las iniciativas para la erección de universidades por fuera del monopolio del estado entre 1955 y 1959, que culminó con el ordenamiento que ahora conocemos. Para concretarlo, apoyándose en un aparato crítico exhaustivo en citas y referencias, pasa de la disputa local al ámbito de las ideas imperantes entre los defensores de la exclusividad de las universidades nacionales, gobernadas por los sectores inspirados en la Reforma del 18, y los partidarios de la libertad de enseñanza, que se plasmó en el dilema: “Laica o Libre”.

El conflicto inicialmente se desarrolló alrededor de las sedes de las universidades existentes, como las de Buenos Aires, Litoral, Córdoba y La Plata, con el antecedente de la crónica oposición estudiantil en esos años al régimen peronista. Micheletti muestra cómo se incorporaron a la disputa los alumnos de los colegios secundarios, tanto puertas adentro, como en su faz pública. De esa manera “Laica o Libre” se implantó en la opinión pública, multiplicando el clima de tensión. Se reflejó en los medios de comunicación que informaban la toma de edificios educativos, la militancia juvenil, las marchas multitudinarias y los debates en las Cámaras. Los partidarios del monopolio estatal a partir de las definiciones y acciones de la Iglesia Católica, con un claro interés en el asunto, las calificaron como una intromisión confesional y bautizaron a su postura como “Laica” e incorporaron el componente religioso en la discusión.

Micheletti recurre a fuentes oficiales y privadas, abunda en referencias a la prensa de la época, al material impreso de las asociaciones estudiantiles y a entrevistas con los actores, que organiza cronológicamente, resumiendo las posiciones, analizando la evolución de los acontecimientos y los enfrentamientos que actualizaron la rivalidad crónica entre católicos y laicistas.

Hace una presentación gradual del asunto; en la *Introducción* recoge los elementos básicos de los argumentos sobre las posturas en conflicto, la doctrina social-cristiana, el laicismo escolar y el derecho a la educación en la Constitución Nacional. En *Antecedentes* reseña la historia de la educación universitaria argentina y los intentos de instalar universidades por fuera de la iniciativa del estado nacional que se agotan hacia 1920. En *La Revolución Libertadora y el artículo 28* cubre el estado de la cuestión entre 1956 hasta 1958, período en cual un decreto-ley reconoce la autonomía de las

universidades de gestión estatal y en su artículo 28, que la iniciativa privada puede crear universidades libres capacitadas para “expedir diplomas y títulos habilitantes”. Ese artículo fue suspendido en sus efectos por la reacción de los cuerpos directivos y grupos estudiantiles de las universidades existentes. Los protagonistas más notorios durante ese período fueron el rector de la Universidad nacional de Buenos Aires, José Luis Romero y el ministro de Educación, Atilio Dell’Oro Maini y ambos terminaron renunciando a sus cargos. Queda claro que, por encima de la existencia o no de instituciones privadas de enseñanza superior, el núcleo de la cuestión era el monopolio de las universidades estatales para extender títulos habilitantes. Debido a la fuerte presencia de la Iglesia Católica las consideraciones políticas e ideológicas de la cuestión se difuminaron y se concentraron en el tema religioso.

Siguiendo con su cronología, Micheletti considera lo ocurrido entre junio de 1956 y agosto de 1958, un periodo de calma con la Convención Constituyente en 1957 y las elecciones de febrero de 1958, cuando gana Arturo Frondizi con una fracción de los radicales que incluye a notorios actores de la Reforma de 1918 que incorporan elementos de perplejidad a los hechos que sobrevendrán. También analiza el pronunciamiento del Presidente a favor de la postura Libre y la reglamentación del artículo 28, con los detalles del conflicto en la calle y en el Congreso Nacional. La autora destaca por su rareza el recorrido del proyecto de ley en las Cámaras del Congreso, que fue aprobada en Diputados, rechazada con observaciones por los Senadores, volvió a la cámara de Diputados, y terminó aprobada por los Senadores. Fue un caso de trabajoso tratamiento, que agotó todas las instancias previstas al efecto.

Como resultado de una prolija enumeración queda en claro, en la presentación de los antecedentes, el origen del conflicto: la ley 1.597, de 1885, según la cual las universidades públicas detentaban la exclusividad de otorgar los diplomas profesionales, habilitantes para ejercer la profesión. El inventario de las cuestiones tratadas incluye la situación de la Universidad luego de la caída de Perón, los avatares del Decreto 6403 y su artículo 28, la promulgación de la ley 14.557, sobre las universidades privadas, las convulsiones finales del conflicto desde noviembre de 1958 hasta febrero de 1959 y la reglamentación de la ley.

Para ayudar a la comprensión del lector— alejado del clima de época propio de los acontecimientos— habría ayudado alguna referencia a la situación en países donde predominaban enfoques familiares a las argumentaciones sobre la iniciativa privada y el papel de la Iglesia Católica. En 1958, en México, ya funcionaban el Instituto Tecnológico de Monterrey, el Colegio de México y la Universidad Iberoamericana; fundadas, respectivamente, por empresarios, exiliados españoles y la Compañía de Jesús.

El libro describe en detalle cuestiones que predisponen a pensar en costumbres arraigadas entre nosotros en la consideración de los debates públicos importantes. En el que se realizó en Diputados —que impresiona como la parte más densa del libro— su revisión permite entender las posiciones en el debate parlamentario, y en la toma de posiciones de los distintos diputados, con abundancia de argumentos principistas e ideológicos, en un planteo anacrónico y despreciativo de la experiencia vigente en países similares. En general el libro transmite la existencia de un talante nacional pendenciero que fractura a la opinión pública en mitades; fervor del estudiantado, clima de agitación en la UBA y en las universidades del interior del país, con alguna víctima fatal, y aun en ciudades que no tenían universidades. Aparte del presidente Frondizi —y sus propuestas de modernización— abundan los actores con intereses propios y otros que lo hacen desde posturas ocasionales o doctrinarias; las fracciones estudiantiles reformistas y humanistas, las universidades nacionales y sus claustros, los partidos políticos, la Iglesia Católica, que se beneficiaría con la apertura pero que dejó la iniciativa a los laicos. Queda pendiente el análisis de los estudiantes universitarios y secundarios que participaron en el conflicto y su posterior actividad política. Algunos casos se conocen de protagonistas en esta disputa, que con independencia de sus posturas en esos años, coincidieron en las formaciones armadas de los años 60 y 70.

Las investigaciones históricas minuciosas pueden adquirir una imprevista actualidad. Afirmación válida para este título publicado por Logos en su colección Estudios, que se destaca por la objetividad en el relato, sin adjetivar los hechos y donde queda en claro el fenómeno del deslizamiento del foco de un conflicto. Es este caso, desde la potestad del otorgamiento de títulos habilitantes al campo de lo religioso. Micheletti ha optado por no hacer concesiones para alivianar el tono de la exposición, que necesita de un lector atento al desarrollo del texto. Su lectura resulta recomendable para conocer un conflicto que muestra un patrón repetido, con los debidos matices: de qué manera una cuestión acotada se traslada y provoca fracturas en la opinión pública, como en los cercanos casos del matrimonio igualitario y el debate pendiente sobre el aborto. El trabajo de la autora tiene la ventaja de referirse a un hecho que ya ha sido suficientemente

descarnado por la perspectiva histórica, dejando la pasión a cargo de los protagonistas, por activa o por pasiva, sobrevivientes.

Dario Casapiccola,
(Universidad de San Andrés)

***Historia de la deuda externa argentina. De Martínez de Hoz a Macri.* Noemí Brenta. Buenos Aires, Capital Intelectual, 2019, 240 páginas.**

Si hace algunos años Noemí Brenta publicó un libro imprescindible en el que desmenuzó la historia de las relaciones entre Argentina y el Fondo Monetario Internacional, ahora vuelve con el tema más acuciante para la Argentina presente y futura, la deuda externa, que amenaza nuevamente con ser eterna. Con un estilo incisivo y apto para todo público, se reconstruye una problemática que se remonta al empréstito con la *Baring Brothers* de 1824, pero que alcanzó una dimensión inmanejable desde la última dictadura militar.

En el primer capítulo, la autora explica didácticamente qué es la deuda externa, sus distintas definiciones y, más allá de los matices y las complejidades técnicas, propone a los fines prácticos que se la asimile con la deuda en moneda extranjera. Explica allí cuándo hay que advertir las señales de peligro de caer en la insolvencia externa (reservas y acceso al crédito insuficientes para cumplir sus pagos al exterior en las condiciones promedio del mercado) y los riesgos de la iliquidez fiscal. Lo que suelen ser términos técnicos cuya comprensión se pretende inaccesible al ciudadano medio, la autora lo expone con precisión y claridad.

Los siguientes capítulos siguen un orden cronológico, a partir de la *deuda odiosa* de la dictadura, con sus dos etapas, tras lo cual Argentina pasó a ser el tercer país más endeudado del mundo, sólo detrás de Brasil y México. En ese período, que terminó con una estatización de buena parte de la deuda privada, se generaron las condiciones de la imposibilidad del pago. Así, en los años siguientes ocurriría lo que Henry Kissinger ya había planteado, como objetivo, en una reunión de la Comisión Trilateral: "...yo prefiero que las naciones deudoras paguen sus obligaciones externas con activos reales a los bancos acreedores, con la entrega del patrimonio de las empresas públicas" (p. 75).

Durante la etapa de Alfonsín hubo un tibio intento de discernir la legitimidad de la deuda contraída por los militares –en febrero de 1984 se creó en el Senado la Comisión Investigadora de Ilícitos Económicos-, pero ese y otros intentos en el ámbito regional fueron abortados tras el “giro realista” de septiembre de ese año. Así, los bancos estadounidenses terminaron inclinando el tablero y Argentina terminó acogiéndose al Plan Baker y luego, ya con Cavallo durante el menemismo, al Plan Brady. En el marco del *Consenso de Washington*, avanzaron las privatizaciones y se consolidó la sumisión a los organismos financieros internacionales, contrayendo cada vez más deuda, a pesar de haber perdido las empresas estatales y pago cuantiosas sumas por capital e intereses. El abultado endeudamiento externo siguió su imparable ritmo ascendente durante el gobierno de la Alianza, con el *blindaje* y el *megacanje*, financiando la fuga, hasta el *corralito* y el inevitable *default*.

Durante el kirchnerismo, Brenta analiza en detalle los canjes de 2005 y 2010, el pago anticipado de la deuda con el FMI, los laudos internacionales y con el Club de Paris y el duro conflicto con los fondos buitres. El capítulo final, “La recaída”, se centra en el nuevo ciclo de endeudamiento que se inició durante el macrismo, que derivó, el año pasado, en la vuelta al Fondo, además de la reaparición de la deuda externa como una bomba de tiempo que amenaza con explotar en los próximos meses.

Brenta explica que el despojo de los bienes del deudor es siempre la contracara del sobreendeudamiento, lo que en el caso de la Argentina la transformó en un país condenado a “transferir valor a los acreedores, extraído del trabajo y bienestar de sus habitantes, para atender deudas que sólo sirvieron para sostener programas económicos inviables, enriquecer a los especuladores, fugar capital y pagar las mismas deudas más sus intereses, comisiones y cargos de todo tipo” (p. 9).

En las conclusiones, se pregunta por qué debería preocuparnos este tema, generalmente ausente en el debate político incluso en años electorales. Las respuestas son tres: porque exportar principalmente materias de precios volátiles genera inestabilidad económica, porque Argentina se subordina así al caótico capitalismo financiero global y porque la desposesión por deuda, como explica David Harvey, es parte del sobreendeudamiento.

Teniendo en cuenta que 2022 y 2023 hay vencimientos de deuda por 35 mil y 39 mil millones de dólares, y serias dificultades para renegociar los pagos o tomar nueva deuda, tras los más de 180 mil millones tomados por el gobierno de Macri, el futuro argentino parece bastante negro. Para Martín Guzmán, economista de la Universidad de Columbia, Estados Unidos, los problemas incluso pueden llegar antes: “En el 2020 el tema central será la deuda externa del sector público. Cuando el gobierno acuda nuevamente a los mercados internacionales para refinanciar las deudas que vencen, es muy probable que enfrente disyuntivas delicadas. Pero si

no hay un cambio de expectativas sobre el sendero que está transitando Argentina, la carga de deuda se tornará difícil de sostener. Hacer un roll-over de los vencimientos de deuda en moneda extranjera a un costo de refinanciamiento más alto en una economía que no despega sería un golpe fatal para la economía argentina, porque la forzaría a asignar en lo sucesivo una porción mayor de las ya estancadas divisas que el país genera para pagar deuda. Llegada esa situación, el gobierno estaría forzado a elegir entre dos caminos: uno de costos de servicio de deuda crecientes, con más austeridad y más recesión; u otro que conlleve una costosa reestructuración de deuda que no será nada sencilla, máxime teniendo en cuenta los marcos bajo los cuales el actual gobierno decidió endeudarse” (*Página/12*, 2 de mayo de 2019).

El libro, en síntesis, es un alegato imprescindible para abordar uno de las principales debilidades de la economía argentina de las últimas cuatro décadas y una invitación a repensar alternativas a la hora de superar la dependencia del sistema financiero internacional.

Leandro Morgenfeld

(Universidad de Buenos Aires. CONICET)

Alfredo Seiferheld. Recuerdos de la Guerra del Chaco. Edición y estudio introductorio de Liliana M. Brezzo y Ricardo Scavone Yegros. Asunción, Servilibro, 2019, 520 páginas.

Alfredo Seiferheld, nacido en la emblemática ciudad de Villarrica el 26 de julio de 1950 y fallecido en Asunción el 3 de junio de 1988, pasó por la vida como un meteoro. Raudo, pero luminoso. La estela de luz que dejó en la historiografía paraguaya, como un parhelio permanente, todavía refulge llenando de memoria a una sociedad sin memoria.

Fue el historiador que en los años 80 pobló las islas de olvido que creaba la historiografía oficial en su afán de acomodar la historia a la política vigente.

Desde la inquietud del periodista que supo ser, se instaló como cronista de su tiempo y salió en búsqueda de aquellas respuestas que no encontraba a su alrededor. Se convirtió en un sabio cazador de testimonios sobre los que basó la inmensidad de su conocimiento sobre la historia reciente del Paraguay. Desarrolló, con la intuición del periodista y la ciencia del historiador, la sabiduría de tejer fino para elaborar con esos testimonios, adecuadamente cruzados con otras fuentes, el entramado de su obra profesional.

Proactivo, hiperactivo, reflexivo, disciplinado, minucioso, generoso y metódico, Alfredo Seiferheld erigió un inmenso y sólido edificio historiográfico que dio cabida a tantos tramos

históricos desconocidos hasta entonces o cubiertos por leyendas distorsionantes, para que desde ahí se proyectaran al conocimiento público y basaran luego estudios de otros historiadores jóvenes que fueron apareciendo tras las huellas de ese guaireño trabajador y amable.

Repleto de actividades todos los días y todo el día, Alfredo medía su tiempo con una exactitud de relojero suizo para elaborar todo lo que se proponía en su agenda cotidiana. Así pudo escribir todo lo que escribió, publicar todo lo que publicó y dejar una inmensa cantidad de material intelectual que ya no tuvo tiempo de editar en libros dada la visita fatal que le segó la vida en plena juventud.

Amante del orden, en el concepto de concertar y disponer correctamente las cosas entre sí para que todo tuviera el lugar que le correspondía, dejó un legado notable a la espera de que otras personas generosas dispusieran de su obra y la expusieran para que llegaran a donde debían llegar: a la gente.

Especialmente valiosas son las entrevistas que mantuvo Alfredo con una enorme cantidad de personalidades que tuvieron protagonismo notorio en la vida del Paraguay desde los años 30 hasta los 80. Algunas de ellas estaban sumidas en el olvido, presas de la ingratitud. Seiferheld las rescató desde las sombras y las devolvió a la recordación pública, para que se pudiera apreciar en su exacta dimensión su aporte al país desde distintas posiciones.

Vinculando el periodismo con la historia, Seiferheld utilizó las páginas del diario ABC Color para la difusión de sus entrevistas, a través de las cuales fue tejiendo la materia que le interesaba exponer: los hechos ocurridos en diferentes etapas de la vida nacional vistos desde distintas perspectivas. Fue un juego muy hábil el suyo y lo preparó bien: con la misma minuciosidad con que planeaba las entrevistas que iba a realizar. Como un periodista orfebre y un historiador científico. Perfilaba perfectamente a su entrevistado, afilaba su hipótesis con base en el conocimiento de la persona con la que hablaría, estructuraba celosamente un cuestionario y preveía posibles respuestas para las que también tenía organizadas repreguntas oportunas.

Alfredo dejó publicados cuatro tomos de sus *Conversaciones político-militares*, presentados entre 1985 y 1987. Eran libros fascinantes que recogían entrevistas que habían aparecido en ABC Color a partir de 1978 y que sirvieron, sobre todo, para sumar puntos de vista sobre hechos recientes respecto a los cuales no habíamos tenido mayores datos referenciales ciertos ni eran objeto de estudios históricos. O si lo eran, aparecían con el sesgo del interés particular o sectario. Con sus preguntas oportunas, y que demostraban conocimiento previo de la materia, Alfredo le daba a su entrevistado muy pocas posibilidades de faltar aviesamente a la verdad.

Cuando falleció Alfredo quedó muchísimo material a disposición. En el 2017 Liliana M. Brezzo y Ricardo Scavone Yegros, historiadores ambos de un consolidado prestigio, culminaron

el trabajo de compilar en un volumen de dos tomos entrevistas que Alfredo ya no pudo editar en libro. Así apareció *Testimonios para la historia del Paraguay en el siglo XX* (Servilibro).

Pero aún había más de Alfredo, y hubo más trabajo de Liliana y Ricardo, quienes avanzaron en su labor de contribuir a la recepción de la obra del historiador paraguayo.. Así apareció, en el 2019 *Recuerdos de la Guerra del Chaco*, breves crónicas sobre 1 base de entrevistas a protagonistas de aquel conflicto entre el Paraguay y Bolivia de 1932 a 1935.

Todo esto posibilita a la ciudadanía el acceso a la obra de Alfredo Seiferheld, que expone partes de la historia paraguaya menos conocida, pero no por ello menos importante. Generalmente la gran gesta histórica está sustentada en pequeñas gestas que conforman su estructura total.

Las entrevistas de Seiferheld contribuyeron también a darle humanidad a aquella tragedia, continuando un estilo parecido al que había utilizado en 1977 Beatriz Rodríguez Alcalá de González Oddone, con su libro *Testimonios veteranos* (edición de la autora).

Recuerdos de la Guerra del Chaco contiene una apreciable carga de humanidad. En los entresijos del relato guerrero, los entrevistados exhiben la pulsión del individuo expuesto a situaciones extremas: miedo, pavor, sed, violencia instintiva, compasión, magnanimidad, miseria moral, dolor ante lo inenarrable o lo incomprensible... la ruptura de los vínculos de vida cuando muere un amigo...

Entre tantos, una entrevista conmovedora en este libro es la de Hermógenes Rojas Silva, hermano del teniente Adolfo Rojas Silva, muerto por tropas bolivianas el 25 de febrero de 1927 y considerado “el primer mártir” de la Guerra del Chaco.

Hermógenes, hijo del expresidente de la República Liberato Rojas entre 1911 y 1912, que llegaría a ser un respetado jurista, narra la despedida que les ofreció la sociedad de Villarrica en los salones del club Porvenir Guaireño a los jóvenes de esa ciudad (Rojas Silva era asunceno pero ejercía la docencia en Villarrica) que irían a la guerra, y lo que pasó después de que la gente se fuera de la fiesta y quedaran esos jóvenes a esperar el amanecer del nuevo día, del día en que debían partir al frente. Lo que sintieron, lo que dijeron, lo que se prometieron esos chicos en esa larga madrugada.

De todos ellos, para dolor de aquella comunidad, solo sobrevivió Rojas Silva. Los demás, entre ellos los brillantes Guillermito Arias y Herman Velilla, murieron en combate. La crónica de Seiferheld sobre la entrevista a Rojas Silva está desprovista de épica y solo se ve revestida por un dolor cuya inmensidad no es posible describir con palabras, pero que estalla en la mente y en el sentimiento del lector.

Y en medio de tanta tragedia, en el libro no falta el humor, como el que destila la entrevista a José L. Melgarejo, combatiente en la guerra y luego prócer del teatro popular del Paraguay, baluarte de las veladas campesinas y un cómico que hasta los primeros años 70 tenía un lugar inamovible en el afecto de la gente sencilla.

Alfredo no olvidó, en su serie de entrevistas, a mujeres que tuvieron historia propia respecto al Chaco. Virginia Cardozo de Bozzano, esposa del capitán José Bozzano e hija del inolvidable Ramón Indalecio Cardozo; Ana Brun de Guggiari, esposa del recordado ex intendente de Asunción Bruno Guggiari; Adalita Ayala Cabedda, Ramona Sobrino de Prieto, Anselma Esteche de Otaño, Irene de López Fretes, Magdalena Jacquet de Delgado y María Teresa Botana de Valobra.

Recuerdos de la Guerra del Chaco es un libro conmovedor. Un rescate de valor ilimitado que le debemos a la noble decisión de Liliana M. Brezzo y Ricardo Scavone Yegros, quienes hacen posible así que la estela de luz que dejó Alfredo Seiferheld, como imprescindible cazador de testimonios, siga refulgiendo en la historiografía paraguaya.

Bernardo Neri Farina
(Asunción, Paraguay)

Federación Gremial del Comercio e Industria de Rosario. 1919 / 2019. Cien años de historia. Miguel Ángel de Marco (h). Rosario, Federación Gremial del Comercio y la Industria, 2019, 221 páginas.

Miguel Ángel De Marco (h) nos sorprende con esta nueva obra en la cual realiza una minuciosa descripción y caracterización de la Federación Gremial de Comercio e Industria de Rosario con motivo de su centenario. En todo su trabajo el autor presenta un importante relevamiento de fuentes documentales, a la que se suman una interesante colección de fotos para cada uno de los períodos y hechos a los que el autor se refiere en su desarrollo.

Partiendo del contexto de la post primera guerra mundial, el autor analiza el impulso productivo de la región haciendo foco en la provincia de Santa Fe a partir de considerar un entramado de relaciones entre distintos actores públicos y privados a nivel local.

Siguiendo el estilo personal del escritor, es posible encontrar en esta obra la vinculación con el puerto de Rosario y el ferrocarril; ambos elementos vinculados con comercio exterior rosarino. En este sentido, De Marco (h) mantiene esta vinculación en toda la obra ya que considera que son las bases para apuntalar el desarrollo regional de lo que él denomina en sus distintos trabajos como una ciudad portuaria. Es así como el comercio y la industria se transforman en los pilares fundamentales en los que Rosario se basó para lograr su impulso desarrollista. A partir de considerar como eje principal el progreso y el desarrollo, en el año 1958 se crea la Cámara de Comercio Exterior de la Federación Gremial situación que permitió tener representación colectiva de todas las empresas vinculadas a este sector con otros Estados y organismos internacionales.

Además, De Marco (h) realiza una clara y minuciosa cronología sobre esta Federación Gremial en donde se destacan los distintos vaivenes de la economía argentina y de cómo esto ha impactado en esta institución en sus 100 años de vida. Tomando como eje las

crisis que describe el autor, la primera de ellas es la de la década del 30 en la que analiza con las palabras exactas lo que el presidente de la Federación Gremial sostenía; afirmando -entre otros factores- que *existía una falta de patriotismo, un exceso de egoísmo y de ideal utilitario que hace que todos luchen y se esfuercen en conseguir el triunfo de sus conveniencias personales sin preocuparse de los intereses del país.*

De la mano de la industrialización también se destaca el primer Informe de Coyuntura Económica Argentina del Instituto de Economía del Colegio de Graduados en Ciencias Económicas de Rosario en donde la Federación invitó a disertar a dos economistas con posturas claramente encontradas cómo fueron Álvaro Alzogaray y Rogelio Frigerio.

Teniendo presente que la economía argentina tiene sus propios ciclos, la última crisis a la que De Marco (h) se refiere es a la del 2001. Aquí subraya el rol de la Federación Gremial a partir de dos notas enviadas a los ministros de economía del gobierno de turno. La primera es a Ricardo López Murphy proponiendo la reactivación de la producción para combatir el desempleo. La otra, es a Domingo Cavallo, solicitando la disminución drástica del gasto público, la presión tributaria, y el endeudamiento. La Federación consideraba que los datos del PIB por esos años no mostraban signos de recuperación, por lo cual era importante que el Estado tomara medidas urgentes para recuperar a la industria como verdadero motor para la promoción de empleo.

Ya en el final de su trabajo, De Marco (h) presenta las perspectivas que debe enfrentar esta centenaria institución. Así remarca que la Federación Gremial a lo largo de su historia siempre defendió los intereses de sus asociados -muchos de ellos empresarios de la ciudad de Rosario y su región- pero que llegó el momento en el que hay que mejorar las condiciones de competitividad de estos actores y proponer un fortalecimiento de los distintos servicios que brinda a sus asociados. Uno de los ejemplos que se mencionan se refiere a la capacitación del empresariado y sus dependientes, teniendo como objetivo inmediato asegurar un desarrollo sostenible.

Para concluir, esta obra se transforma en un gran aporte no solo por su valor académico, sino también por ser una gran contribución a la historia local rosarina en donde se destaca la importancia de esta ciudad no sólo en la provincia de Santa Fe, sino en la construcción de un modelo de país que debe priorizar la infraestructura ferroviaria, carretera y portuaria de la mano de actores públicos y privados que promuevan el desarrollo de las economías regionales.

Gustavo Alves
(Universidad Nacional de Luján)