

El Puerto Nuevo de Paraná en el siglo xx

Walter Musich y Natalia Vega

Resumen

El Proyecto de Investigación y Desarrollo n.º 5115 denominado «Mundo del trabajo y sociabilidad en torno al Puerto Nuevo de Paraná durante el siglo XX» radicado en la Facultad de Trabajo Social-UNER¹ fue aprobado en agosto del año 2017. Los objetivos del mismo refieren a la reconstrucción de ciertos fenómenos y procesos vinculados a la presencia del puerto desde los comienzos del pasado siglo, de sus dependencias y actividades regulares, de su rol en un contexto regional y como generador de un ámbito barrial. Para dar respuesta a ello se han adoptado dos líneas de trabajo de cuyos resultados daremos somera cuenta en los párrafos que siguen; una de ellas profundiza en el análisis de fuentes documentales desde los años de construcción de la infraestructura portuaria y las primeras radicaciones de un entorno urbano, mientras que la otra explora mediante un trabajo de campo situado en el presente, historias y memorias de vecinos, trabajadores y ex trabajadores que permitan otras aproximaciones al pasado del lugar.

En esta presentación y en primer término ubicaremos nuestro trabajo en el marco de los actuales estudios portuarios en la Argentina; luego haremos un recorrido por los principales avances en la investigación a partir de las herramientas conceptuales fundamentales del proyecto vigente y cerraremos con unas consideraciones sobre el valor patrimonial de los bienes culturales existentes en el Puerto Nuevo, parte de los cuales nos han permitido construir importantes fuentes.

PALABRAS CLAVES: Paraná, Puerto Nuevo, mundo del trabajo, sociabilidad, siglo xx

Abstract

The Research and Development Project n.º 5115 called «World of work and sociability around the New Port of Paraná during the twentieth century» based in the Facultad de Trabajo Social-UNER was approved in August 2017. The objectives of the same they refer to the reconstruction of certain phenomena and processes linked to the presence of the port since the beginning of the

¹ El equipo de investigación está conformado por: Walter Musich y Natalia Vega (Directores); José Larker; Osvaldo Vartorelli; Julián Franco; Salomé Vuarant; Mariana Melhem (Especialista y colaboradora); y Fernando Gallo (estudiante becario).

last century, of its dependencies and regular activities, of its role in a regional context and as a generator of a neighborhood area. To respond to this, two lines of work have been adopted, the results of which we will give an account in the following paragraphs; one of them delves into the analysis of documentary sources since the years of construction of the port infrastructure and the first settlements of an urban environment, while the other explores through field work located in the present, stories and memories of neighbors, workers and former workers who allow other approaches to the past of the place.

In this presentation and in the first place we will place our work within the framework of the current port studies in Argentina; Then we will take a tour of the main advances in research based on the fundamental conceptual tools of the current project and close with some considerations about the heritage value of existing cultural assets in the New Port, part of which have allowed us to build important sources.

KEYWORDS: Paraná, Puerto Nuevo, world of work, sociability, 20th century

Desde las primeras inquietudes y problematizaciones en relación a la historia de uno de los espacios de mayor significación en términos sociales, económicos y urbanísticos de la ciudad de Paraná y la región a lo largo de gran parte del siglo XX, como lo ha sido el Puerto Nuevo, encauzadas y formalizadas a través del área de Investigación de la Facultad de Trabajo Social por un primer equipo de docentes investigadores e invitados entre los años 2013 y 2014, hasta el primer informe anual del PID 5115 «Mundo del trabajo y sociabilidad en torno al Puerto Nuevo de Paraná durante el siglo XX» (2018) se avanzó en un línea de trabajo ininterrumpido que hoy integra el núcleo «Estado, políticas públicas y procesos políticos» del Centro Interdisciplinario de Estudio Políticos y Sociales (FTS-UNER) y el Núcleo de Historia de las Ciudades Portuarias Regionales (Idehesi-Nodo IH-Conicet, Rosario, Argentina) acreditando un número importante de presentaciones y publicaciones académicas en el país y el exterior.

A nuestros interrogantes teóricos se sumó nuestra preocupación en relación con la inactividad portuaria que traza un paisaje cultural casi relicto y vulnerable, a la precaria situación de los trabajadores de la entidad y a la necesidad de preservar un acervo cultural único y diverso, constituido por solares y edificaciones, bienes muebles, embarcaciones, maquinarias, herramientas, y un excepcional y voluminoso patrimonio documental, cartográfico y fotográfico preservado prácticamente en sus condiciones originales dentro del edificio principal de la Administración; testimonios materiales de la historia y el trabajo portuario en la ciudad, de una dimensión intangible y simbólica, como son los saberes, las experiencias e historias de vida, de trabajo y sociabilidad. En el tramo del proyecto vigente se incorporaron también interrogantes y categorías de investigación vinculadas a la configuración de los núcleos barriales adyacentes y las formas de interacción de estos con la comunidad y la actividad portuarias. Estas cuestiones nos comprometen e interpelan constantemente nuestro trabajo académico; nos obligan a dar cuenta de ello

en la propia producción y en los foros de discusión científica, en actividades de socialización y divulgación, como a mantener un vínculo y una presencia regular en la entidad.

En esta presentación y en primer término ubicaremos nuestro trabajo en el marco de los actuales estudios portuarios en la Argentina; luego haremos un recorrido por los principales avances en la investigación a partir de las herramientas conceptuales fundamentales del proyecto vigente y cerraremos con unas consideraciones sobre el valor patrimonial de los bienes culturales existentes en el Puerto Nuevo, parte de los cuales nos han permitido construir importantes fuentes.

Los estudios portuarios en la Argentina

Cuando iniciamos nuestro trabajo y efectuamos una primera sistematización de la propuesta para las 5° Jornadas de Estudios Portuarios de la REDEP en Puerto Quequén (2013) percibimos –y se nos sugirió también– una vacancia importante para la Provincia de Entre Ríos, a diferencia de la vecina ciudad de Santa Fe, con abordajes pluridisciplinarios sobre sus puertos, especialmente desde las Universidades Nacionales de Rosario y del Litoral. De ningún modo queremos decir con esto que hasta entonces no había trabajos sobre los puertos de Entre Ríos, pero sí que todo indicaba mucho por hacer y que lo hecho no se visibilizaba y compartía a través de ámbitos y espacios de circulación y discusión académicos y/o específicos de la temática. Hasta el presente, y con la excepción de lo que recientemente han producido desde la Facultad de Ciencias Económicas-UNER, investigadores del Conicet como José Mateo y Maximiliano Camarga, seguimos encontrando esa vacancia en los encuentros y publicaciones.

En la fundamentación de nuestro último trayecto de investigación (PID 5115 – FTS) expusimos un estado del arte que nos parece pertinente reproducir aquí.

Los estudios portuarios se han constituido como un vasto campo de investigación, en el que podemos identificar dos grandes orientaciones: por un lado, aquella que profundiza en problemáticas que atañen a la actividad y destino de los puertos en actividad y a las aguas navegables, muchas veces con la intención de establecer o diseñar políticas portuarias concretas y visibilizar estados de situación; por otro lado, aquella que reúne inquietudes disciplinares del campo de las ciencias humanísticas y sociales, como la historia, la sociología, la arqueología, la economía, la historia de la ciencia y la técnica, etcétera, para la generación de conocimiento social y de manera indirecta aportar insumos teóricos y perspectivas al ámbito de la gestión. Atendiendo a esta segunda orientación, y sin pretender una reconstrucción exhaustiva, destacamos la creación en el país de espacios académicos y otros con vínculos directos a los entes portuarios oficiales, sobre todo a partir de la década del 2000, con la finalidad de reunir a los investigadores de las diversas disciplinas interesadas en el tema, organizar equipos, grupos de estudio, simposios, jornadas y publicaciones, como también actividades de rescate y preservación de patrimonios portuarios; sobre todo recogiendo la preocupación por la pérdida de las identidades culturales portuarias, sus comunidades y sus acervos documentales, edificios y tecnológicos, en muchos casos por el

cierre total de la actividad o la degradación y pérdida, producto de décadas de ausencia de políticas portuarias nacionales.

En noviembre de 2009 el Centro de Estudios Históricos Navales y Biológicos Necochea (CEHNABI, creado en 1996) y la Red de Estudios Portuarios (REDEP) de proyección nacional e internacional, llevan a cabo las Primeras Jornadas Interdisciplinarias de Estudios Portuarios, en la ciudad de Necochea, logrando desde entonces y a lo largo de las siguientes ediciones, el objetivo de una mirada plural sobre el objeto. En esa fecha, dos historiadores de la Universidad de Mar del Plata, José Antonio Mateo y Agustín Nieto, compilan una serie de trabajos bajo el título *Hablemos de Puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, publicado desde el Grupo de Estudios Sociales Marítimos Dr. Ricardo Perrotta de La UNMdP.

La diversidad de enfoques en torno al teatro portuario y las ceremonias que en él se llevan a cabo es [...] muy amplia: los puertos pueden ser examinados tanto en un contexto local como desde la perspectiva amplia de las ciencias sociales a escala mundial; se puede hacer hincapié en la relación entre los puertos y entre los puertos y sus *hinterlands* y *forelands*; también se puede hacer foco sobre las relaciones sociales y culturales entre los agentes sociales dentro de los puertos y de las ciudades portuarias; se pueden abordar problemáticas en un enfoque sincrónico de las actividades en un puerto o en varios u otro diacrónico de los procesos que signaron la historia de uno o más puertos. (Mateo y Nieto, 2009: 5)

El Grupo de Estudios Sociales Marítimos (GESMar) venía ya funcionando y para entonces había publicado el primer número de la *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, que al presente lleva 15 números publicados, presentándose como un «[...] espacio de difusión para investigaciones científicas en el campo de las ciencias sociales, con particular interés en las problemáticas referidas al pasado, presente y futuro de las comunidades portuarias y marítimas». En aquel final de 2009 el CEHNABI organizó también una importante muestra de fotografías y objetos denominada «Argentina, los puertos, el mar y sus hombres» en la misma ciudad de Necochea.

En una línea diferente, desde el IDEHESI, Unidad Ejecutora en Red del CONICET, integrada por tres institutos universitarios situados en Buenos Aires, Mendoza y Rosario (2007) se crea el Núcleo de Estudios Históricos de las Ciudades Portuarias Regionales, cuyo propósito es «[...] la comprensión del desarrollo histórico del litoral fluvial y marítimo argentino, la integración regional de sus ciudades portuarias, el relacionamiento internacional y la puesta en valor del patrimonio portuario». El mismo organiza sus Foros nacionales e internacionales desde el 2014; en agosto de 2015 realizó en la ciudad de Rosario las VI Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de Estudios Portuarios de la REDEP y en marzo de 2016 su segunda Reunión organizativa con integrantes de institutos, facultades, cátedras, centros, grupos, investigadores, archivos y museos, especialistas y funcionarios del área, provenientes de ciudades portuarias principalmente de la Provincia de Santa Fe; en ambas instancias – como en otras posteriores – tuvo presencia nuestro equipo de investigación. A estos encuentros también acudieron investigadores del Proyecto Historia de los Puertos de Santa Fe, que busca nuclear las iniciativas de investigación sobre el tema,

en el plano provincial. Tanto el Núcleo de Estudios del IDEHESI-CONICET como el Proyecto HPSF están dirigidos por Miguel A. De Marco (h).

Está también el trabajo de la Fundación Histarmar, que comenzó en el año 2000 como un espacio casi artesanal de publicación online de historias marítimas y algunos archivos, por iniciativa de Carlos J. Mey y que para el 2012 iniciaba la publicación de su revista especializada *Pecios*. Entre los propósitos iniciales de la Fundación está la promoción tanto de la investigación teórica, de las acciones de preservación de bienes y archivos vinculados a los puertos y la actividad portuaria marítima y fluvial del país, como asimismo una apuesta fuerte a mantener la divulgación de conocimientos a través de su sitio web y de establecer distintos tipos de convenios y acuerdos de integración para la concreción de proyectos afines.

Merece destacarse asimismo el sostenido trabajo de la investigadora Dra. Laura G. Caruso (UNSAM-Conicet) quien en una nutrida producción académica, desde al menos el año 2003, ha hecho aportes sustanciales al entendimiento del mundo del trabajo y la conflictividad en los espacios portuarios de la Provincia de Buenos Aires a lo largo del siglo xx. Quizá siga siendo su obra más reconocida *Embarcados. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires, 1889-1921* (2016), la cual que en palabras de Andrea Andújar:

[...] nos ofrece un estudio minucioso de los trabajadores embarcados del puerto de Buenos Aires en un lapso temporal de largo aliento. Guiado por el propósito de comprender sus experiencias a partir del examen de su labor cotidiana, sus organizaciones, demandas, protestas e itinerarios políticos. (Andújar, 2017: 1)

A nivel regional y desde otros abordajes teóricos y disciplinares, no necesariamente inscriptos en el campo de los estudios portuarios, cabe destacar algunos trabajos significativos que abordan fundamentalmente el mundo del trabajo y la conflictividad portuarios en el siglo xx; para el caso del sur santafesino: Ricardo Falcón (2005). *La Barcelona argentina. Migrantes, obreros y militantes en Rosario (1870-1912)*; Marianela Scocco (2009). *Representaciones de la huelga de portuarios. Rosario, mayo de 1928. Una perspectiva desde el acontecimiento*; Oscar Videla y Paulo Menotti (2013). *Las huelgas de los estibadores portuarios en el sur santafesino en 1928*; Plácido Grela (1990). *El estibador portuario: orígenes de la cooperativa y del sindicato de trabajos portuarios de Puerto General San Martín*; Anahí Pereyra y Diana Bianco (2011). *Los obreros portuarios de Colastiné: formas de acción colectiva, organización y constitución como clase social, 1902-1910*; Darío Macor y Susana Piazzesi (2001). *Entre Barcos y trenes: La Formación de la clase obrera en una ciudad aldeana*; Daniel Silver (1982). *Colastiné: El puerto olvidado*; Javier Fedele y Javier Ucedo (2012). *Proyecto urbano y fragmentación de la ciudad: El caso de los terrenos ferro-portuarios en Santa Fe*.

En el caso de los puertos de la ciudad de Paraná, lo producido por este equipo en instancias de investigación previas, representa un aporte sustancial en un marco de vacancia significativa.

Las actividades cumplimentadas durante el primer tramo de nuestra investigación, desarrolladas en el marco de los proyectos: *El Puerto Nuevo de Paraná en el marco de los procesos de*

modernización e integración al mercado capitalista mundial. (1904-1930) (PID Novel FTS-UNER) y *El fondo fotográfico del puerto nuevo de Paraná en su doble dimensión: como documento social y constructo estético* (PIDA y la Facultad de Humanidades, Artes y Ciencias Sociales- UADER) resultan antecedentes únicos del caso estudiado. A través de su ejecución el equipo de investigación pudo aproximarse al campo de los estudios portuarios y sus referentes, participar en algunos encuentros y publicaciones y dar los primeros pasos para situar en dicho contexto al espacio portuario local.

Aunque con objetivos ciertamente muy amplios, el desarrollo de aquellos primeros proyectos tuvo como premisa fundamental abordar de manera específica y lo más exhaustiva posible, el proceso de creación y funcionamiento del Puerto Nuevo de Paraná durante la vigencia en el país del modelo económico agroexportador, procurando no detenernos en la mera descripción y secuencia cronológica de hechos, sino comprendiendo el caso en el marco de procesos de transformación política, económica y social realmente significativos y relacionándolo a distintas escalas. Los resultados de dichas investigaciones se volcaron en una serie de ponencias y artículos y son los insumos que aportarán a dos publicaciones que próximamente se editarán y que representarán una instancia particularmente significativa para nuestra propia historia como equipo: *El Puerto Nuevo de Paraná en el marco del proceso de modernización del estado nacional a comienzos del siglo xx. Algunas aproximaciones* (Musich, Vega, Larker) como capítulo de un libro sobre espacios portuarios en la Argentina, editado por GESMar-UNMdP bajo la dirección del Dr. Agustín Nieto y *Puerto Nuevo de Paraná. Imágenes e historia de sus primeros años (1903-1930)* (Musich, Vega, Larker, Pereira) aprobado por Resolución del Consejo Directivo de la Facultad de Trabajo Social y a ser publicado por la Editorial de la Universidad Nacional de Entre Ríos (EDUNER).

Principales avances y aportes del equipo en función de las categorías de trabajo

Nuestra propuesta de investigación se ha inscripto desde las primeras formalizaciones en una perspectiva predominantemente cualitativa de orientación inductiva, es decir priorizando el caso de estudio y desarrollando y/o seleccionando conceptos, intelecciones y comprensiones a partir de pautas otorgadas por los datos mismos. Trabajos clásicos como el de Taylor y Bodgan (2000) y el de Glaser y Strauss (1967) nos han resultado de utilidad para orientar, en el proceso de investigación, las relaciones entre teoría y trabajo empírico y producir narrativas que den cuenta y problematicen teóricamente los avances parciales del mismo. En este sentido, si bien en los proyectos han sido esbozadas ciertas hipótesis blandas, presupuestos, conceptos y categorías que guiaron la observación, el análisis y las interpretaciones aquellos no tienen una pretensión generalizadora. Son útiles, en todo caso, para desde allí ponderar y jerarquizar los datos que van emergiendo de la investigación, revisando de forma permanente la orientación de la misma. Existe entonces, como estrategia metodológica, un ir y venir permanente entre los datos y las orientaciones teóricas, de forma tal que sobre la marcha del trabajo se van reconstruyendo tanto los aspectos conceptuales como los interrogantes de la investigación.

Esta perspectiva supone ubicar a los actores e instituciones bajo estudio en escenarios y procesos socio-históricos complejos que condicionan su accionar, pero también lo habilitan; en una dinámica de mutua construcción en la que los sujetos comprenden, experimentan y producen su mundo (Vasilachis de Gialdino, 2006) e interaccionan dialógicamente en determinados marcos de sentido (Giddens, 1995). Se atiende así a la historicidad de los procesos y acciones (Aróstegui, 2001) como a la *especialización de las relaciones sociales* producidas/reproducidas en dichos procesos (Santos, 1994) y generadoras por ello mismo de determinados entornos construidos (Sewell: 2006)

Asimismo, nuestro enfoque intenta generar miradas amplias sobre el espacio social en torno al Puerto Nuevo de Paraná mediante la integración de saberes y experiencias académicas pluridisciplinarias. La elección de categorías orientadoras del trabajo ha sido en el mismo sentido. Pensar el espacio como una construcción histórica, dinámica, polisémica y conflictiva, donde el territorio es un atributo más de su morfogénesis y para nuestro caso, abrevando en los aportes teóricos de los estudios regionales, una dimensión que vincula en un sentido lo local –el Puerto Nuevo de Paraná, el barrio y la ciudad misma– con una región fluvial imaginada y construida a través de la fuerte penetración del Estado Nacional (Ozslak, 1997) con el arribo de unas inversiones y unas capacidades materiales y simbólicas de transformación y modernización sin precedentes, incluidos *saberes del Estado* que suponen, en palabras de Mariano Ben Plotkin y Eduardo Zimmermann «[...] el entrecruzamiento de la consolidación de nuevos campos de conocimiento social y la emergencia de nuevos espacios de intervención estatal, orientados a enfrentar los problemas asociados a la complejización de las relaciones sociales». (Ben Plotkin y Zimmermann, 2012: 10)

En ese escenario, la *especialización* de determinadas relaciones sociales, económicas, culturales a partir de la presencia de un *elemento primario* (Rossi, 1966), el puerto. Al decir de Milton Santos, los modos en que «[...] la temporalización transporta, por la vía del trabajo, las posibilidades del Mundo a un Lugar» transformándolo (Santos, 1994: 23); noción sobre la relación de lo social con determinadas coordenadas y dinámicas espaciales y temporales que ponemos en diálogo con la de *entorno construido*. Concepto éste que supone concebir al mundo social como construcción y reconstrucción del entorno físico a partir de las ideas y prácticas, cotidianas y extraordinarias de los individuos y las comunidades, lo que hace de su resultante un ámbito de mediación, que habilita y constriñe al mismo tiempo la existencia social (Sewell: 2006).

En efecto, el área definida estatalmente para el establecimiento de la infraestructura y para la actividad portuaria como también la zona urbana adyacente, se convirtieron desde la primera década del siglo xx, en ámbito de un *mundo del trabajo* y de un *mundo de los trabajadores* portuarios o estrechamente vinculados a ellos. Siguiendo las definiciones que sobre dichas categorías acuña Ricardo Falcón:

El mundo del trabajo aparece como el conjunto de relaciones que los trabajadores individual y colectivamente establecen en la esfera de la producción, en el ámbito de los lugares de trabajo, entre sí, con los patrones, con el Estado y con las organizaciones y movimientos que pretenden representarlos. El mundo del trabajo constituye en realidad un aspecto, capital pero no aislado, de una instancia más

amplia que podemos denominar mundo de los trabajadores que incluye también el ámbito del consumo, las condiciones de vida, y al mismo tiempo las instancias políticas e ideológicas del movimiento obrero y de los movimientos sociales y sus manifestaciones en el conjunto de la vida social, particularmente sus luchas. (Falcón, 1986: 10)

Componente del mundo de los trabajadores es entonces la *acción colectiva* que éstos desarrollan en torno al mundo y al espacio del trabajo, portuario, en nuestro caso a partir de intereses y expectativas comunes asentadas en un proceso de auto-identificación y de construcción de identidades, signado tanto por la cooperación como por el conflicto. De acuerdo al cientista social norteamericano Charles Tilly (2000) estas interacciones situadas, además, generan memorias, historias, antecedentes; por lo tanto, cada forma de acción colectiva contenciosa tiene una historia que dirige y transforma los usos subsecuentes de la misma.

Finalmente, al procurar trascender aquel ámbito específico de las dependencias portuarias de la División Paraná Medio, con sus trabajos y trabajadores, incorporando además a la comunidad barrial adyacente, advertimos la importancia de considerar formas de sociabilidad, es decir, de vínculos interpersonales más o menos estables, más o menos numerosos, y formas de la vida colectiva informales pero también formales o asociativas (Guereña, 2001a y 2001b).

Las fuentes de nuestra investigación son un tema que ha merecido nuestra particular atención, a propósito de la vacancia antes mencionada que supone una archivalía nunca antes consultada con estos propósitos, inédita, y en el caso de aquella que se encuentra en el propio ente portuario –dependencias de la DNVN Distrito Paraná Medio– de un enorme valor como patrimonio documental no sólo del puerto de la ciudad sino también de la región fluvial a lo largo del siglo XX. Nuestra tarea con este acervo tiene unas líneas al final del trabajo; a ésta se han sumado otros repositorios existentes en archivos municipales, provinciales y nacionales. Pero no es sólo la archivalía lo que constituye para nosotros un insumo de investigación. Se viene desarrollando un trabajo que en términos de indagación temporal, implica un proceso inverso, desde el presente, con entrevistas efectuadas a vecinos con larga permanencia en el barrio adyacente a las instalaciones portuarias, trabajadores y ex trabajadores del Ente oficial y de empresas privadas que operaron en el área a partir de la actividad portuaria. Estas experiencias nos han permitido otro modo de vinculación con el objeto de estudio, vinculándonos de modo interpersonal y más particularizado con experiencias de vida, memorias y atesoramientos familiares irrepetibles.

A) El Estado y la materialización de la obra pública en una nueva región fluvial

El tópico que con mayor profundidad se ha trabajado al presente y que ha tenido continuidad en los distintos trayectos formalizados, es el del protagonismo del Estado nacional en la configuración de una región fluvial a partir del soporte físico del río Paraná en su tramo medio, en la construcción de una infraestructura portuaria fluvial orientada al aprovisionamiento de servicios

para la economía agroexportadora que incluyó el Puerto Nuevo en la ciudad de Paraná y a propósito de éste, la inscripción de una jurisdicción propia dentro del ejido municipal.

Es así como se ha avanzado en reconstruir y periodizar la etapa de obras del puerto y en caracterizar el funcionamiento administrativo y operativo de las dependencias nacionales, con énfasis en su importancia como cabecera regional y sus diversas funciones vinculadas a la navegabilidad y control de la ruta fluvial, a la reparación de embarcaciones y otros trabajos de taller, además de las actividades regulares inherentes a la importación y exportación de mercancías y al transporte de pasajeros. Ha resultado de significación en este sentido, el estudio de los distintos saberes que, junto a los recursos económicos, confluyeron en la efectiva presencia del Estado nacional; saberes de Estado precisamente, en tanto fueron seleccionados y ordenados por éste para los estudios y registros hidrológicos, catastrales y arquitectónicos en la etapa de construcción y para los propios del funcionamiento de la División fluvial.

Los años iniciales del siglo XX fueron testigos del arribo a la ciudad y la región de profesionales, saberes de Estado y tecnología característicos de la primera modernización y reclutados por la Dirección General de Obras Hidráulicas del Ministerio de Obras Públicas de la Nación: las distintas disciplinas de la ingeniería y la mecánica, la cartografía y el dibujo lineal, observándose en todo momento la importancia que para la correcta navegabilidad del río tiene «[...] el levantamiento, redacción y publicación de buenos mapas» (M.O.P., 1901, 207) Pero además la notable vocación de registro del Estado central sobre todo aquello que atendiese a su capacidad de penetración material en el territorio nacional; lo que fue posible no sólo por la fiscalización permanente de agentes especializados que viajaban desde la capital o a través de dependencias y delegaciones locales, sino también mediante el envío regular de informes de avance de las obras.

Uno de los repositorios más importantes que conserva la Dirección de Vías Navegables, Distrito Paraná Medio con sede en la ciudad de Paraná, es precisamente un minucioso registro fotográfico tanto del puerto local como de la región fluvial en su conjunto, que cubre la primera mitad del siglo XX,² mientras que en la sección dibujo se conservan algunos álbumes preparados a modo de informes, con secuencias fotográficas enumeradas, fechadas con sus respectivos epígrafes. La fotografía jugó entonces el rol de notario de la realidad, en palabras de Emilio Lara López (2005) y los reportajes fotográficos que dieron origen a la colección referida, en tanto documento histórico y social, nos han permitido observar una efectiva transformación del paisaje ribereño natural en región construida y paisaje cultural, aspectos del mundo del trabajo portuario, de los procesos constructivos y tecnológicos de aquellas décadas.

B) Trabajos y trabajadores del «Ministerio»

Las obras del Puerto Nuevo de Paraná efectuadas por «administración» primero y más tarde los trabajos inherentes a la División local de la Dirección General de Obras Hidráulicas del M.O.P.,

² La colección fotográfica de la DNVN Distrito Paraná Medio, fue investigada en profundidad a partir de proyecto denominado «El fondo fotográfico del Puerto Nuevo de Paraná en su doble dimensión: como documento social y constructo estético» (PIDA, Facultad de Humanidades, Artes y Ciencias Sociales-UADER) culminado en el año 2016, bajo la dirección del Prof. Walter Musich.

generaron una demanda de trabajo inusitada para la ciudad, tanto por su escala como por sus características, convirtiendo al Estado en un agente principal de contratación para la obra pública. Junto a las obras, el servicio y los talleres del ferrocarril, incentivaron el mercado de trabajo para un emergente sector obrero en la ciudad con las características propias del trabajador de la segunda revolución industrial. En tal sentido, la frecuente aparición en la prensa local de artículos e información sobre el obrero o el trabajo obrero, asociándolos a diferentes tópicos de la *cuestión social*, de la presencia del «elemento anárquico» y las manifestaciones vernáculas del ciclo huelguista, son indicadores de dicha presencia.

Sobre la base de un trabajo exhaustivo, que ha incluido distintas herramientas de análisis cuantitativo como también en paralelo tareas de identificación, selección y preservación digital de documentación existente en las dependencias administrativas de la División Paraná Medio, al presente la investigación ha podido avanzar en una caracterización tanto de la demanda como de la oferta de trabajo en relación al funcionamiento de la comisión de estudios previos y a las obras de construcción de las instalaciones portuarias en el período comprendido entre 1903 y mediados de la década de 1910: el análisis de la planta de obreros con o sin especialización para trabajos de agua y tierra y de empleados jerárquicos, que fueron contratados por el Estado nacional a través de las áreas ministeriales correspondientes, destinados al distrito fluvial y específicamente a las dependencias del puerto de Paraná; las formas de trabajo, relaciones laborales y estructura ocupacional allí constituidas; clasificaciones y porcentuales sobre nacionalidad, edad, estado civil, alfabetización, oficios y salarios, etcétera.

Continuar enriqueciendo la base de datos que se desprendió de este trabajo, nos permitirá en un futuro reconstruir de manera más precisa y abarcadora el ámbito socio-laboral del «Ministerio» y establecer similitudes y diferencias con otros componentes del mundo del trabajo portuario no dependientes del Estado pero que posiblemente en un número igualmente importante, completaban aquel escenario: los estibadores y empleados de empresas privadas de comercialización, vinculadas tanto al mercado externo como al regional y en algunos casos con presencia en otros puertos de la región (por ejemplo las agencias marítimas y las empresas areneras), los contratados por la empresa constructora Francisco Lavalle y Cía., que tuvo a su cargo por licitación una parte sustancial de las obras de construcción del Nuevo Puerto y, por último, lo que se desprendía de las actividades comerciales itinerantes o barriales que la llegada o partida de un buque generaba periódicamente.

C) El barrio desde el puerto y el puerto desde el barrio

El programa de construcción de puertos fluviales y organización de las vías navegables dispuestas por el gobierno nacional durante la segunda presidencia de Roca, otorgó centralidad a distintos proyectos de infraestructura portuaria que comprometieron la participación de las provincias litorales, como las de Entre Ríos y Santa Fe y rediseñaron sus territorios ribereños, lo que impactó directamente sobre sus estructuras económicas y sociales, en plena prosperidad del modelo agroexportador. En este sentido, cabe recordar que la situación prácticamente insular del

territorio provincial y la modalidad de su poblamiento europeo desde el siglo XVI lo ligaron estrechamente a sus costas fluviales y a la navegación hasta iniciado el último cuarto del siglo XX.

En particular el Puerto Nuevo de Paraná, más allá de unas sobrevaluadas predicciones oficiales que prometían un gran puerto de ultramar y de los consecuentes debates en el ámbito de la opinión pública, su emplazamiento modificó sustancialmente el sector norte del ejido urbano, en principio sumando un componente más de carácter económico a una línea de ribera ya caracterizada por múltiples emprendimientos productivos y de transporte (caleras, curtiembres, fábricas de ladrillos y cerámicos, pequeños muelles, el antiguo puerto y el puerto de ultramar de Bajada Grande). La materialización de ese *elemento primario* en las dos primeras décadas del siglo XX, consistente en infraestructuras para la navegación, el transporte, pero también a talleres y dependencias administrativas, conjunto reconocido en la comunidad como el «Ministerio», transformó un territorio agreste y escasamente ocupado en un dinámico y complejo espacio del mundo del trabajo y las sociabilidades portuarias, progresivamente integrado a la urbanización física a través del poblamiento de sus adyacencias y a la urbanidad mediante distintas redes de integración social y económica.

Recuperar dicho proceso para el análisis histórico y social ha justificado una metodología de trabajo que supone la integración de dos perspectivas: una reconstruye desde el pasado a través de la archivalía ministerial, de otros organismos oficiales y de la prensa, mientras que la otra parte de las historias de vida, memorias y archivos familiares de personas vinculadas a ese mundo de diversas maneras y que nos son facilitados a través de entrevistas y el registro audiovisual. Los testimonios de vecinos, trabajadores y ex trabajadores portuarios resultan fuentes de inestimable valor para conocer las diversas formas de ocupar, transitar y habitar ese particular espacio; identificar trayectorias diarias, flujos y circuitos de personas y mercaderías; prácticas cotidianas, redes y vínculos definidos por las relaciones de co-presencia; instituciones sociales, gremiales, culturales y políticas con presencia y actuación significativa en el barrio. En síntesis, dar cuenta de un proceso continuo de configuración/reconfiguración del entorno portuario en tanto lugar de condensación de unas particulares relaciones sociales, laborales, institucionales y culturales, que al sostenerse temporalmente se van materializando en el espacio físico –*especializando*– generando así un entorno construido con ciertas especificidades: el barrio del Puerto Nuevo de Paraná.

Las primeras aproximaciones al respecto 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 y a la heterogeneidad socioeconómica de su más reciente poblamiento; cuestiones observables, por ejemplo, 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 (almacenes, despachos de bebidas y viandas y hosterías). En las entrevistas formuladas hasta la fecha, surge reiteradamente la mención a la llegada de barcos «de la carrera» y la entrada y salida del personal del M.O.P., como instancias dinamizadoras de la vida barrial.

A propósito del patrimonio cultural de la División Paraná Medio 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, en lo que este concepto involucra respecto 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 construidos entre 1905 y la década de 1970: muros de contención del borde ribereño, dársena y varadero, muelles de ultramar y cabotaje, depósitos fiscales, talleres, usina, oficinas de administración, instalaciones sanitarias, semáforo, estación fluvial (sala de pasajeros), etcétera. 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, etcétera; notable si lo comparamos con lo que puede observarse existente hasta mediados del siglo XX 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 noventa, implicó el paulatino desuso 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 transmiten 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.º 7305/1990: *Programa de Preservación Cultural, Histórico, Monumental, Arquitectónico-Urbanístico y Ambiental de la Ciudad de Paraná* y Ordenanza n.º 8563/2005: *Código Urbano de la Municipalidad de Paraná*. 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 afín. Sin embargo, cabe destacar que en las últimas direcciones del Ente, se han establecido disposiciones y ejecutado acciones tendientes a la identificación, inventario y protección de aquel patrimonio material; asimismo, los permisos correspondientes para que nuestro trabajo de recuperación de la información documental y la investigación sean posibles.

Palabras finales

Podemos concluir que la centralidad que adquiere la materialización del Puerto Nuevo de Paraná a través del Ministerio de Obras Públicas de la Nación en los primeros años del siglo XX, es de una importancia inusitada para la ciudad y el resultado de un entramado de intereses, gestiones y decisiones entre las dirigencias políticas liberales nacionales, provinciales y municipales de aquellos años. Hasta entonces ninguna iniciativa ni pública ni privada había implicado inversiones y obras de la envergadura que adquirió ésta, concitando además una gran atención de la opinión pública. Lo mismo repercutió en el mundo del trabajo, siendo el M.O.P. un agente de contratación de mano de obra en una escala y con unas modalidades igualmente singulares respecto de lo que hasta entonces era el tipo de actividades económicas y de empleos en la ciudad y la región. Las obras del nuevo puerto de Paraná desde el punto de vista infraestructural como desde el socio-laboral adquiere relevancia en el contexto de un proceso de modernización que bajo los términos de la economía capitalista internacional y del rol agroexportador del país, reconfiguró y posicionó a la región. Incluyó en este sentido, el despliegue de obras, tecnología, trabajos y trabajadores característicos de la segunda revolución industrial en la rama de los servicios del transporte.

Las implicancias de este emplazamiento sobre un territorio agreste que es parte de un borde costero ejidal históricamente caracterizado por actividades productivas tradicionales y portuarias, como asimismo de consecuentes dinámicas sociales y económicas, se advierte en la trama urbana de la ciudad; en tanto dieron inicio a la configuración de un particular entorno físico, social y cultural: el barrio del puerto, cuyas características e historicidad apenas comienzan a ser estudiadas por el equipo de investigación.

Por último, y atendiendo al lamentable escenario que actualmente nos muestra el área portuaria y sus principales instalaciones, 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 del patrimonio portuario tangible e intangible, 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.

Referencias bibliográficas

- ANDÚJAR, Andrea (2017). «Laura Caruso, Embarcados. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires, 1889-1921» en Revista Anuario del Instituto de Historia Argentina, vol. 17, número 1, pp. Completar Buenos Aires: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, UBA.
- CARUSO, Laura G. (2016). Embarcados. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires, 1889-1921. Buenos Aires: Imago Mundi.
- FALCÓN, Ricardo (2005). La Barcelona argentina. Inmigrantes, obreros y militantes en Rosario (1870-1912). Santa Fe: Laborde Editor.
- GRELA, Plácido (1990). El estibador portuario: orígenes de la cooperativa y del sindicato de trabajos portuarios de Puerto General San Martín. Completar con Lugar y Editorial.
- MACOR, Darío y Susana Piazzesi (2001). Entre Barcos y trenes: La Formación de la clase obrera en una ciudad aldeana. Completar: ver si se trata de una obra o artículo
- MATEO, José y Agustín Nieto (2009). Completar obra, lugar y editorial
- PEREYRA, Anahí y Diana Bianco (2011). Los obreros portuarios de Colastiné: formas de acción colectiva, organización y constitución como clase social, 1902-1910. Santa Fe: Facultad de Humanidades y Ciencias, Universidad Nacional del Litoral. Completar: ver si se trata de una obra o artículo
- SCOCCO, Marianela (2009). Representaciones de la huelga de portuarios. Rosario, mayo de 1928. Una perspectiva desde el acontecimiento. Rosario: Completar. Ver si se trata de un libro o artículo
- SILVER, Daniel (1982). Colastiné: El puerto olvidado. Javier Fedele y Javier Ucedo (2012) Proyecto urbano y fragmentación de la ciudad: El caso de los terrenos ferro-portuarios en Santa Fe. Completar: ver si se trata de un artículo o libro
- TAYLOR, Steve J. y Robert Bodgan (2000). Introducción a los métodos cualitativos. España: Ediciones Paidós.
- VIDELA, Oscar y Paulo Menotti (2013). «Las huelgas de los estibadores portuarios en el sur santafesino en 1928» en Revista Sociohistórica, número 32, pp. Completar. La Plata: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata.

Datos de los autores

Walter Musich (wmusich@fts.uner.edu.ar). Profesor en Historia. Docente e investigador de La Facultad de Trabajo Social-UNER y de la Facultad de Humanidades, Artes y Ciencias Sociales-UADER.

Natalia Vega (nvega@fts.uner.edu.ar). Doctora en Historia. Docente e investigadora de La Facultad de Trabajo Social-UNER y de la Facultad de Humanidades y Ciencias-UNL.