

Iconografía porteña y estudio de embarcaciones: Buenos Aires entre 1858 y 1914. Siete obras de J.D. Dulin.

Weissel, Marcelo.

Cita:

Weissel, Marcelo (2017). *Iconografía porteña y estudio de embarcaciones: Buenos Aires entre 1858 y 1914. Siete obras de J.D. Dulin. XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-019/437>

ICONOGRAFÍA PORTEÑA Y ESTUDIO DE EMBARCACIONES: BUENOS AIRES ENTRE 1858 Y 1914. SIETE OBRAS DE J. D. DULIN

Marcelo Weissel

Museo Histórico de la Ciudad de Buenos Aires “Brigadier General Cornelio de Saavedra”

Para publicar en Actas

Resumen

Interpretar una obra artística es eje de disciplinas e incumbencias profesionales de los historiadores del arte. El estudio que se presenta tiene la incumbencia social de hacer visible la complejidad de la historia del puerto para el público escolar y adulto del Museo Histórico Cornelio Saavedra, a través del reconocimiento de un autor cuya biografía era poco conocida. A estos fines se desarrolló un estudio cualitativo y cuantitativo de siete obras del litógrafo y dibujante francés Juan Desiderio Dulin, arribado a nuestras costas el 9 de agosto de 1858.

El presente estudio busca producir una síntesis del retrato de Juan Dulin sobre la actividad náutica de la costa de Buenos Aires, mediante la sistematización de datos sobre desembarco, marea, viento, presencia, clasificación y distribución de embarcaciones a remo, vela y vapor. El relevamiento se efectuó sobre siete obras de la exhibición de la exhibición del museo intitulada “*Buenos Aires a Vista de Pájaro Jean Dulin (1839-1919)*”.

1- Introducción. Buenos Aires en el Planeta de los Barcos. Objetivos para el estudio del puerto con la obra de Juan Desiderio Dulin

Desde el año 2016, el Museo Saavedra, recibió la donación de una imagen inédita del frente costero de Buenos Aires. La obra realizada con tintas sobre un papel de doce metros de longitud fue concebida para el pabellón Argentino edificado en la ciudad de San Francisco con motivo de la exposición “*Panamá Pacífico*” del año 1915. La obra retrata el frente portuario operativo para ese presente y proyectado de la ciudad de Buenos Aires. Este arribo al museo, suscitó gran entusiasmo lo que derivó en la investigación y reunión de obras del mismo artista. Paso seguido se continuó trabajando para editar una publicación a manera de catálogo comentado que acompañe la exposición “*Buenos Aires a Vista de Pájaro Jean Dulin (1839-1919)*”. En este marco

se incluye el texto que sigue a los fines de relevar las representaciones de la variedad, calidades y cantidades de embarcaciones en las obras de Dulin. Los objetivos que guían este estudio buscan partir del estudio iconográfico de embarcaciones próximas a la costa retratadas por Dulin, para conmensurar la casuística de las actividades portuarias desde un punto de vista arqueológico. A estos fines desarrollamos una introducción contextual y cuantitativa que enmarca el estudio, para revisar luego antecedentes relevantes de la escala cronológica y espacial de las obras que sirven de contexto histórico. Se propone a continuación las definiciones operativas, la identificación iconográfica, su discusión y balance final.

2- Antecedentes para investigar los retratos del Puerto de Buenos Aires

Los habitantes de ciudades puerto como Buenos Aires han registrado en obras iconográficas las maneras del ir y venir de las naves por el agua. A los fines de considerar los antecedentes relevantes para investigar los retratos portuarios de Dulin, precisamos contextualizar su obra dentro de escalas de significación cronológicas y espaciales. Estas escalas enlazan cuestiones culturales amplias como las migraciones, el trabajo y el movimiento económico. Lo que importa es contextualizar las épocas y tecnologías en forma cronológica y espacial. La escala cronológica implica el paso por la vida de las personas, sus actividades y los cambios en la tecnología náutica y portuaria a lo largo del tiempo, incluyendo las frecuencias, calidades y funcionalidades específicas a los oficios de cada época. Desde el punto de vista espacial, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires está material e imaginariamente unida a un río que se conecta con ultramar y con la tierra del continente americano como ciudad puerto, capital de un país. Buenos Aires tiene condición de puerto fluvial, puerta del estuario y cuenca del río de la Plata.

En este contexto, la ribera de la ciudad es el eje de retratos sobre la identidad porteña próxima a los barcos que se aproximan a tierra durante el siglo XIX¹. La ribera sirve de telón de fondo de los retratos de la identidad de las miles de actividades anfibas que acontecen en nuestra ciudad desde el siglo XVI hasta el presente.

¹ Bonifacio del Carril, *Monumenta Iconographica: Paisajes, ciudades, tipos, usos y costumbres de la Argentina 1536-1860* (Buenos Aires: Emecé, 1964). Guillermo H. Moores, *Estampas y vistas de la ciudad de Buenos Aires: 1599-1895* (Buenos Aires: Peuser, 1945).

Para la ciencia, el puerto es un objeto dinámico que atraviesa las disciplinas de lo que conocemos: es el lugar humano para el pasaje del agua a la tierra, de la tierra al agua². El puerto es espacio anfíbio, de trasbordo e intercambio, metamorfosis de reptil acuático en un ambiente de río de amplias mareas de estuario. El estudio científico del puerto investiga el intercambio comercial de mercancías y *commodities*, el modo de transporte a granel, tanto como el registro de un emporio de mercachifles y vendedores ambulantes al por menor y mayor, y el régimen de despachantes e importadores, entre otros temas. El Puerto – Ciudad tiene historias de oficios que se reflejan en palabras, cosas y capacidades propias de sus muchísimos habitantes. Con esta perspectiva, Emir Reitano propone al puerto como eje de intensidad: “... *el contacto con los marinos de todas partes hacía prosperar mucho más a una región que la presencia misma de la corte...*”³. Consideramos así que desde la segunda mitad de siglo XVIII, el puerto de Buenos Aires crece de tal forma que impulsa la expansión de la ciudad hacia la dimensión espacial que posibilita lo que somos hoy: una mega ciudad portuaria, una de las más grandes e importantes del mundo.

La escala espacial comprende las tradiciones de enlace comercial e institucional con Europa y Sudamérica, especialmente en lo que concierne a la cuenca del Plata como territorios o rutas de navegación. Reitano⁴ asevera el desarrollo de tres tipos de embarcaciones que fueron utilizadas en el proceso por medio del cual el puerto de Buenos Aires afianzó su condición de comunicación naval por tres tradiciones náuticas: 1– la **Fluvial**, al servicio del tráfico de los ríos Paraná y Uruguay; 2– la **Rioplatense** de carácter litoral, utilizada en el tráfico del estuario con Colonia del Sacramento y Montevideo; y 3– la **Ultramarina**, principalmente la tradición oceánica del cruce del mar Atlántico, o de escala en la ruta hacia el Cabo de Hornos y paso al océano Pacífico. Cada tradición se identifica en la operación histórica del puerto de Buenos Aires y su iconografía. En cada época el espacio anfíbio sirvió como punto de unión entre fronteras marítimas y fluviales. La ribera portuaria, sirvió al aberrante tráfico de esclavos, a la extracción de frutos del país incluida la plata potosina, al contrabando, a la acción

² José María Mariluz Urquijo, Fernando Jumar, Isabel Paredes, Emir Reitano, Edgardo Rocca, Luis Augusto Huergo, Eduardo Madero, Luis Huergo, Susan Socolow, Laura Caruso, Fernando Barba, Carlos Mey, González Climent, Villalobos, y Albino Morales, son algunos de los historiadores más destacados del puerto de Buenos Aires.

³ Emir Reitano, “El Río de la Plata como espacio de frontera marítimo - fluvial durante el período colonial tardío. Hombres, embarcaciones y dificultades”. *Pasado Abierto Revista del CEHIS* N°3 . 2016:131.

⁴ Reitano, *El Río de la Plata como espacio de frontera marítimo – fluvial*, 2016:133.

militar, a la comunicación postal, al recambio de autoridades coloniales y de población y al comercio en general. A partir de la decisión de la Corona española de crear el Virreinato del Río de la Plata en el año 1774 y posteriormente el Consulado de Comercio en 1794, se expanden las posibilidades comerciales de Buenos Aires. 36 años más tarde de la creación del Virreinato y luego de la reconquista de la Buenos Aires invadida por fuerzas inglesas, los porteños protagonizan la rebelión de Mayo de 1810. Comerciantes, empresarios e intelectuales, la elite económica de la época, trasunta la independencia apoyando empresas navales militares, comerciando y discutiendo los alcances del gobierno del puerto y la distribución de los dividendos de la aduana.

Desde una mirada cuantitativa la escala cronológica conlleva a identificar a la decena de naves de la “armada” de Don Pedro de Mendoza con el comienzo de Buenos Aires. Durante mucho tiempo el arribo de embarcaciones fue escaso o no fue registrado, como los muchos casos de arribos forzosos que dieron pie al comercio informal. Esto sucede hasta finales del siglo XVIII cuando la frecuencia del movimiento portuario creció a un promedio de 5 naves de ultramar anuales. Así, cada tres meses el registro del buque que arribaba era de procedencia española⁵. La frecuencia se incrementa en los datos de principios de siglo XIX⁶. Hacia las dos primeras décadas de siglo XIX, estimamos el ingreso anual de 189 embarcaciones de ultramar, a un ritmo de unos 15 arribos por mes. Al cuantificar los registros de ingresos disponibles, se observa que el tráfico de cabotaje y el servicio de puerto, alcanza 142 embarcaciones, a un ritmo de unas 12 por mes. A mediados de siglo XIX, la navegación a vapor se incrementa, desarrollando la productividad económica del puerto de Buenos Aires, exigiendo cambios en la infraestructura portuaria. A lo largo de este tiempo, el transporte comercial naval, aprendió que la carga y la propulsión podían cambiar la tendencia hacia el crecimiento económico material (Figura 1). Así lo propuso Domingo Faustino Sarmiento al publicar sus razones sobre la importancia del comercio como motor cultural de una nación: *“La riqueza de las naciones, y por consecuencia su poder, provienen de la facilidad de sus comunicaciones interiores, de la multitud de puertos en*

⁵Fernando Jumar, “La región Río de la Plata y su complejo portuario durante el Antiguo Régimen”. En: *Historia de la Provincia de Buenos Aires*, Tomo II. Fradkin, Raúl (dir.). (Buenos Aires: UniPE-EDHASA), 124-157. José María Mariluz Urquijo, *El virreinato del Río de la Plata en la época del Marqués de Avilés (1799-1801)*. (Buenos Aires: Editorial Plus Ultra, 1987).

⁶ Reitano, *El Río de la Plata como espacio de frontera marítimo – fluvial*, 2016:146 (siguiendo los datos del Resguardo de Buenos Aires del año 1817 - AGN).

contacto con el comercio de otras naciones”⁷. Siguiendo los datos publicados⁸ el primer censo nacional del año 1869, durante la presidencia sarmientina, se destaca la presencia en el puerto de Buenos Aires de 12 naves con propulsión a vapor y 232 a vela. El censo nacional de 1895, registra 6702 embarcaciones en el puerto de Buenos Aires, unas 560 por mes, de las cuales 94 % son a vela. El censo nacional de 1914 registra unas 360 naves por mes, de las cuales la mitad era navegación a vela. El incremento del beneficio económico por medio del comercio portuario es crucial para entender el desarrollo del país y los retratos portuarios de Dulin.

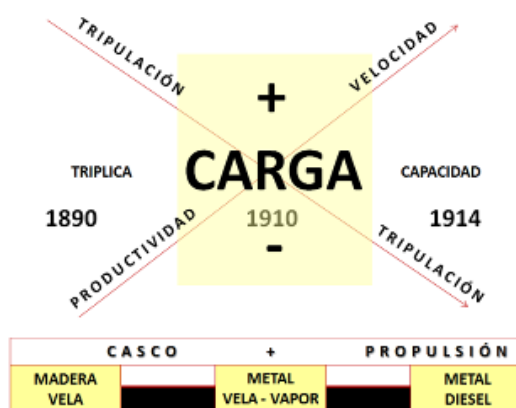


Figura 1: Comercio y transformación tecnológica naval. (Elaboración a partir de Caruso 2016).

En suma desde la conquista europea de América, el puerto es imprescindible para la historia económica y política sudamericana. En el Río de la Plata, el puerto es el ámbito tecnológico funcional por excelencia. Por consiguiente, personas, ribera y tecnología son los protagonistas del paisaje. Desde el siglo XVI, pero especialmente desde finales del siglo XVIII, aparecen usos y representaciones culturales portuarios que acompañan los cambios sociales y tecnológicos más importantes de la historia global: el desarrollo de las comunicaciones y las migraciones, el paso de la fuerza motriz del viento al motor a vapor y luego al combustible diesel, para llegar a la containerización del transporte de productos. Del siglo XIX, nosotros heredamos las formas del puerto y uso de la ribera, heredamos los barcos a vela, y del siglo XX las grandes máquinas que fueron

⁷ Sarmiento, Domingo F. 1850:41. *Argirópolis, o la Capital de los Estados Confederados del Río de la Plata*. Recuperado en <http://linkgua-digital.com/libros/historia/argiropolis/> (Consultada el 20 de mayo de 2017).

⁸ Laura Caruso, *Embarcados. El trabajo a bordo entre 1890 y 1920 en el puerto de Buenos Aires*. (Buenos Aires: Imago Mundi, 2016).

instrumentos del concierto de naciones de la era moderna, modelos agro exportadores incluidos.

2.1 Sobre las naves de la frontera anfibia de Buenos Aires

El primer barco a vapor navega el río de la Plata en el año 1825. Su nombre: “*Druid*”. Veinte años más tarde, las condiciones y funciones del puerto toman otra importancia. Inglaterra y Francia presionan para el libre comercio de los ríos interiores de la Confederación Argentina logrando la victoria de la batalla de la Vuelta de Obligado del río Paraná en el año 1845. 1852 es el año del fin del gobierno de Juan Manuel de Rosas. Podemos pensar en esta época como la diplomacia de las cañoneras de los imperialismos del siglo XIX, la misma consistía en presionar a un país menos poderoso para aceptar un tratado desigual. En caso de negativa, la cañonera bombardea sus puertos y obliga a aceptar las condiciones. El puerto de Buenos Aires, recibió cañoneras y vapores que simbolizaron el poderío de las naciones que utilizaban el puerto. Sin embargo, hasta la construcción de los muelles del Riachuelo y de Puerto Madero, las herramientas de desembarco más constantes fueron los botes de remo, las balandras y pailebotes, las balleneras, las chalupas, las lanchas, las chalanas y las gabarras.

La ribera porteña es una costa de poca profundidad, de barro y bancos de arena en constante cambio de localización y forma. Aún hoy la operación portuaria es muy costosa. Ésa es la principal razón para el uso de naves chatas, de poco calado, útiles para llegar a la costa en un río bajo. Durante mucho tiempo, las naves grandes, especialmente aquellas ultramarinas, debían alejarse de la costa cerca de 5 kilómetros, para no vararse y naufragar. Allí anclaban en unos 5 metros de profundidad y se comunicaban con el puerto mediante el trasbordo de mercaderías, denominado alije, o de pasajeros y equipaje por medio de embarcaciones menores a vela. Los desembarcantes o embarcantes debían trasuntar el espacio anfibia como un ritual.

Velas, de paños de telas se utilizaron principalmente entre el siglo XVI y 1930. Las velas son protagónicas para el comercio y la comunicación⁹. En la operación portuaria que retrata Dulin, se representan veleros y embarcaciones menores con

⁹ Mateo, J. y J. L. Nogueira 2014. “Entre el viento y el humo. Embarcaciones, puertos y tripulantes en la provincia de Buenos Aires en los primeros censos nacionales (1869-1914)”. En *Los espacios portuarios. Un lugar de encuentro entre disciplinas* María Emilia Sandrín y Nicolás Biangiardi (compiladores) (FaHCE UNLP EDULP, 2014), 135-154.

funciones y estructuras diferentes, según su velamen, el número y tipo de velas. Para su identificación utilizamos la bibliografía disponible¹⁰. Las sumacas, goletas, balandras y pailebotes fueron las naves más características de los ríos argentinos. La Sumaca fue una embarcación de dos mástiles aparejada con una vela cangreja en popa y tres velas cuadradas en proa. Sumaca barco pequeño de dos palos para aguas poco profundas. Embarcación muy utilizada en Sudamérica en las aguas de poca profundidad. La goleta embarcación de dos o más mástiles que generalmente cargaban en sus aparejos solo velas cangrejas, aunque algunas podían combinarlas con velas gavias o cuadradas. El pailebote era una goleta pequeña, de dos palos con velas cangrejas, dos o tres foques y un velacho, desprovista de gavias utilizado en las flotas de cabotaje. Una embarcación similar, la balandra, contaba con aparejo de un solo palo y un velamen combinado de vela cangreja como vela mayor y vela triangular de proa o foque.

Con el paso del tiempo las embarcaciones comerciales propulsadas a vela se reemplazan por los vapores, los *steamers*, buques de metal de grandes portes y fuerza, con mayor capacidad de carga, transporte y beneficio económico. Las formas y funciones de los barcos se amplían y así aparecen los vapores torreta, los *tramps* y los *liners*, los remolcadores, los buques fluviales de pasajeros y los transatlánticos para viajeros, inmigrantes y cereales. Según Luis Augusto Huergo¹¹, los *tramps* fueron los vapores que realizaron la mayor parte del transporte de mercancías. Eran los vapores vagabundos o changadores, más numerosos que los correos o los de líneas regulares (*liners*). Todos ellos transitaron y se instalaron como vientos de plata, carboneros, inflamables y elevadores.

Llegamos así a la inauguración de Puerto Madero y Dársena Norte cumpliendo el deseo de Sarmiento. Las nuevas comodidades prestadas por los muelles sirvieron a los pasajeros de los transatlánticos que atracaban en las murallas de los diques. Los muelles se usaban también para el comercio de la madera y el tráfico de los veleros

¹⁰ Antonio Lezama, *Glosario*. <http://www.galeon.com/sanfernandoisla/glosario.htm>. (Consultada el 20 de mayo de 2017). Fritz A. Rabe, *Breve Historia de los Aparejos*. 1943-1944. <http://www.histarmar.com.ar/nomenclatura/Aparejos/Aparejos.htm> (Consultada el 20 de mayo de 2017). Juan Sidders, *Veleros del Plata. Elementos de Arqueología Naval*. (Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 1982:178). Reitano, *El Río de la Plata como espacio de frontera marítimo – fluvial*, 2016

¹¹ Luis Augusto Huergo, *Historia Técnica del Puerto de Buenos Aires. preparada para el congreso Internacional de Ingeniería a celebrarse del 3 al 8 de octubre de 1904 en San Louis, Missouri, Estados Unidos de América*. (Buenos Aires: Imprenta de la Revista Técnica 1904). Carlos Mey, *Diario Anual del Mercado de Vapores Tramps 1866/1967*. <http://www.histarmar.com.ar/Vapores/Diario-01.htm> (Consultada el 20 de mayo de 2017).

fruteros del delta del Paraná. Muelles para muchos cargueros mixtos, fluviales, de cabotaje y de ultramar.

El tráfico de cargas y pasajeros se incrementa a partir de la inauguración oficial de Puerto Madero en 1897 operando las nuevas dársenas y diques, restando importancia a Montevideo. “...desvía, concentrando en Buenos Aires, la totalidad del tránsito de y para los puertos nacionales y parte también para puertos uruguayos: Fray Bentos, Paysandú y Salto. Gran parte del tránsito de y para el Paraguay: Pilar, Asunción, Concepción y el Chaco paraguayo, así como una parte importante del tránsito de y para Matto Grosso: Murtinho, Esperanza, Corumbá y aún puerto Suárez (Bolivia)”¹².

El puerto de Buenos Aires concentra entonces un comercio floreciente. Allí amarran naves con chimeneas y con velas. Veleros de cabotaje y de ultramar enarbolan la bandera del armador o del propietario. Vapores de la carrera a Uruguay, veleros grandes y chicos, lanchas, buques con rueda, avisos, remolcadores, goletas de varios palos, paquebotes construidos en Noruega, Italia, Escocia, Inglaterra, Argentina. Los barcos típicos de la época de oro de Puerto Madero, cuando los barcos aún pasaban entre las compuertas de los diques, eran de varios tipos. Muchas veces combinaban máquinas a vapor con el uso de velas. Una gran mayoría era del tipo barco carguero con propulsión a vapor. Estos buques o vapores de carga, tenían variaciones según su construcción y su función específica. Así se construyeron cargueros de un cuarto de cubierta elevada o cubierta de saltillo. También del tipo de buque de cubierta entera, corrida o de puente y a la oreja, con más francobordo. Los vapores podían ser buques de una línea de navegación o ser del tipo *Tramp*. La diferencia se daba en el propietario y en la forma de comerciar. Mientras que los de línea realizaban viajes regulares entre puertos, los *tramps* buscaban carga y realizaban viajes según la disponibilidad. Durante el tiempo de las flotas de navegación a vela, un *liner* quería decir un barco de una línea. Algunos barcos pescadores que trabajaban con líneas, en lugar de redes, también eran llamados *liners*. De todas formas el uso común de la palabra línea, se utilizó para describir buques de pasajeros que navegan una ruta regular. Los *packet boats* también eran *liners* antes del vapor.

La mejor época comercial de Puerto Madero combinó la presencia de botes de remo, balandras y goletas pequeñas y de gran porte. En su historia se registran goletas, bergantines y lugres de entre 50 y 300 toneladas. Los buques de carga a vela navegaron

¹² Luis Dodero, *La Navegación en la cuenca del Plata y sus propulsores*. (Buenos Aires, 1961:96).

a la par de los vapores aparejados con mástiles y velas del modo de goleta desde 1881, aproximadamente. Lo que está claro es que para 1910 los empresarios del siglo XIX se encontraban dentro de una transición tecnológica, aún cuando la vela se siguió usando en la navegación internacional con el tipo de barco llamado Clíper hasta 1930. Con el correr del tiempo se impuso definitivamente la era de las maquinas para el agua, en transatlánticos, cargueros y remolcadores. La Fundación Histarmar, Historia y Arqueología Marítima, presenta en su web un listado de los tipos de embarcaciones¹³ para el área de Dock Sud, La Plata, Riachuelo, Dársena Sud, Dársena Norte, Puerto Nuevo, Puerto Madero, La Boca.

Para apreciar la escala de la ciudad portuaria vale de ejemplo un anuncio de la empresa Mihanovich: *“Remolcadores de Gran Poder” vapores y lanchas de carga para todos los Puertos de la República y Ríos. “Nicolás Mihanovich empresario de vapores, flota de 45 vapores y 60 buques de vela. Introdutor de carbón Cardiff Mina Cory’s Merthyrs”*¹⁴.

*“El transporte marítimo fue una actividad central en la estructura económica de la Argentina. Posibilita su plena incorporación en la economía mundial capitalista”*¹⁵. Los trabajadores de los barcos del puerto de Buenos Aires fueron en su mayoría marineros, foguistas, maquinistas, oficiales, mozos, cocineros, ayudantes de maquinaria o de cubierta. Son los que presencian la transformación técnica de la época. Asimismo, según Caruso¹⁶, la tripulación desciende entre 1895 y 1914 en promedio de 20 a 8 por barco. Luego del pasaje de la madera al metal, para el caso del casco de las naves, y del desarrollo de la transmisión de energía a vapor a ruedas paletas, primero, y más tarde a hélices, se aproximó otro nuevo cambio. El cambio del vapor al diesel comienza a inicio de la década de 1910 e impulsa nuevamente más capacidad de carga y mayor rendimiento económico. En este contexto aparecen nuevos oficios como los engrasadores, electricistas, y personal de mantenimiento.

Asimismo es la época de los grandes contratos, beneficios y adquisiciones de empresas navieras. Si Nicolás Mihánovich se hace famoso por sus Palacios Flotantes de la década de 1870, hacia 1909 poseía 350 embarcaciones a motor, 68 remolcadores y 200 lanchas. Datos que indican que la escala del comercio del puerto permitió el paso

¹³ <http://www.histarmar.com.ar/IndiceViasNavegables.htm> Consulta 20 de mayo de 2017.

¹⁴ Anuncio en la revista *La Ilustración* N°68 del año 1895.

¹⁵ Caruso, *Embarcados*, 2016.

¹⁶ Caruso, *Embarcados*, 2016:22.

del lucro de la familia a bordo, de trabajadores, oficiales y armadores, a la producción de un motor de acumulación económico financiera útil para los empresarios de gran escala. En este contexto los retratos del puerto de Buenos Aires realizados por Juan Dulin, despiertan preguntas de agenda social portuaria.

3. Materiales, metodología y análisis iconográfico

Durante el siglo XIX y parte del siglo XX, las representaciones portuarias de las ciudades del mundo eran lo más importante del momento. A partir del contexto histórico reseñado, se listan las obras artísticas analizadas:

1. 1859 "*Buenos Ayres frente a la Aduana*". Litografía Dulin. Lit. A. Claireaux, calle de la Piedad 63. Dulin Del. y Lit. 32 x 102,5 centímetros.
2. 1860 "*Buenos Aires a vista de Pájaro*". Litografía coloreada. Dentro del grabado y en la vela de una embarcación: D. Dulin. Dulin Del. y Lit. Fusoni Hermanos Editores. Lit. Pelvilain, Potosí 38. 47 x 77,5 centímetros.
3. 1864 "*Buenos Ayres. Vista a vuelo de pájaro*". Litografía Imprenta Lemercier. 46 x 92 centímetros.
4. 1864 "*Buenos Ayres Vue du Port – Buenos Ayres Vista del Puerto*". Litografía. Paris Bulla frérs, Edit. Rue Tiquetonne 16. Im. Becquet, rue de Noyers 37, Muller pinx. Et Lith.
5. 1880 "*Buenos Ayres a vista de pájaro*". Litografía en negro sobre fondo sepia. Lith. Anst. y F.W.Kahler, Hamburg. Publicado por Ernst Nolte Librería Alemana Buenos Ayres.
6. 1885 "*Buenos Aires*". Litografía coloreada en negro sobre fondo sepia. Abajo a la izquierda Lito Alb. Larsch, Florida 146 Bs. As.
7. 1914 Panorama a tinta del puerto y ciudad de Buenos Aires preparado para el Pabellón Argentino de la Exposición Internacional "*Panamá Pacífico*" San Francisco, California 1915.

En su mayoría se trata de litografías impresas en Buenos Aires y en Europa durante el siglo XIX. La única excepción es la obra del año 1914, dibujo con tintas. La información volcada en las obras, puede ser entendida como representaciones simbólicas figurativas de escenas compuestas a mano con la ayuda de algunas técnicas, a veces con más forma y precisión que otras. Muchos son dibujos axonométricos

compuestos, que representan volumetrías portuarias, cartografías de conjunto, perfiles urbanos portuarios, ubicaciones posibles de dominios y de distribución de territorios culturales de tierra y agua. Las siete obras fueron seleccionadas para su estudio iconográfico considerando que representan el frente costero y la operación portuaria de Buenos Aires entre 1858 y 1914. Sobre las variables observadas en las obras, cabe hacer las salvedades del caso al producirse la lectura de una fuente primaria “artística”¹⁷. En términos de la navegación costera del río de la Plata en cuestiones de atraque y desembarco las obras de Dulin son relevantes a las siguientes definiciones.

Marea: sobre el régimen hidrográfico del estuario rioplatense existen muchas publicaciones. En este caso se observa la lectura general del lecho del río en su sector de ribera urbana inter mareal. La vista del frente urbano y su costa con intervenciones varias como muelles, desembarcaderos, fondeaderos y playa, permite observar una regularidad respecto del veril derecho del canal costero. A partir de la línea de agua, se distinguió entre marea alta (llegando hasta línea de ribera urbana), marea media (se observa la línea de agua en un punto intermedio) y marea baja (se observa la playa descubierta).

Viento: la estimación de la dirección del viento resultó dificultosa. Especialmente en los casos dónde se puede producir viento aparente o en dónde se observan diferentes direcciones de inflado de los velámenes. Por una parte esto se entiende que puede ser producto de viento de tierra (al estar la ribera al socaire) o bien de poca intensidad con la representación de borneos o rotaciones. Los humos de las chimeneas de la ciudad, resultan el indicador más fiable de la direccionalidad del viento.

Carros: oficio principal del puerto, los carreros, hasta el proceso de auto motorización de los años 20 y containerización de la década de 1950.

Bote: Barco pequeño y sin cubierta movido con remos con poca capacidad de transporte y usado para pocas personas en un desembarco, se convirtió en un oficio del puerto (con reglamento para el muelle de pasajeros) con el fin de proveer el servicio de trasbordo o cruce de una ribera a la otra, como en el caso de La Boca a Isla Maciel y sus boteros.

Sumaca: embarcación de dos mástiles aparejada con una vela cangreja en popa y tres velas cuadradas en proa. Sumaca barco pequeño de dos palos para aguas poco

¹⁷ María Isabel López, *Introducción general a los estudios iconográficos y su metodología* (2005) <http://pendientedemigracion.ucm.es/centros/cont/descargas/documento4795.pdf> consulta el 19 de abril de 2017.

profundas. Embarcación muy utilizada en Sudamérica en las aguas de poca profundidad.

Balandra: aparejo de un solo palo y un velamen combinado de vela cangreja como vela mayor y vela triangular de proa o foque.

Goleta: embarcación de dos o más mástiles que generalmente cargaban en sus aparejos solo velas cangrejas, aunque algunas podían combinarlas con velas gavias o cuadradas.

Pailebote: goleta pequeña, de dos palos con velas cangrejas, dos o tres foques y un velacho, desprovista de gavias utilizado en las flotas de cabotaje¹⁸.

Fragata: Barco de tres palos con cofas (plataforma colocada en algunos de los palos de barco, que sirve para maniobrar desde ella las velas altas, para vigilar, etc.) y vergas en los tres (aparejo en cruz en los tres palos).

Bergantín: Embarcación que se encuentra tipológicamente entre la fragata y la goleta. Se utilizaba para el cabotaje, correos, avisos y patrullaje de las costas en tiempo de guerra. Podían tener de dos a tres palos, sus velas se fueron transformando con los siglos, fundamentalmente el XVIII y XIX.

Falucho: Es una embarcación que tiene la particularidad de que su palo va muy inclinado hacia proa y que la vela que iza es latina de gran superficie

Vapor: barco de vapor, también llamado de manera mucho menos frecuente piróscafo, es un buque propulsado por máquinas de vapor. Consta caldera de vapor, máquina de vapor y condensador refrigerado por agua. La transmisión se consigue con un cigüeñal en las máquinas de vapor. Incluye a buques mixtos a vela y vapor, adaptados los fines de la nueva propulsión.

Embarcación menor arbolada: fusta, falúa, chalana, lancha, ballenera, toda embarcación menor a una balandra.

Considerando estas variables se relevó la información. En términos generales, las obras de Juan Dulin retratan el puerto junto a la ciudad. Los retratos son paisajes con diferentes perspectivas o vistas aéreas desde el río de la Plata hacia el Oeste. El puerto es el rasgo protagónico de la obra, los barcos se identifican mejor que los edificios de la ciudad. Las siete obras muestran la forma de la operación portuaria y del movimiento de cabotaje. Por la perspectiva de los retratos, no podemos apreciar el fondeadero de naves ultramarinas en la rada exterior. Sin embargo, a través de sus obras registramos 10

¹⁸ Sidders, *Veleros del plata*, 1982:178.

naves de cabotaje a vela en el año 1859; en 1860 23 naves a vela, en 1864 40 naves, una de ellas a vapor. Para 1880 contamos 37 naves y una de ellas a vapor. Para la obra del año 1885 registramos 53 naves; y 446 naves en el puerto, 190 de ellas a motor de combustión para la obra del año 1914 (Ver Resultados en Tabla N° 1). En suma a lo largo de 56 años el artista Dulin retrató los cambios en la costa portuaria urbana de Buenos Aires en el río de la Plata.

A continuación se describe el relevamiento por obra:

Obra 1 año 1859

Se observa marea alta. La línea de agua llega hasta el Paseo de Julio y la aduana Taylor. El viento es leve del Noroeste – aunque se dibuja fuerte en el humo de la chimenea del molino de San Francisco y bandera Capitanía del Puerto. Navegan al socaire, 1 pailebote de calado bajo cerca de la costa con dos velas cangrejas y vela triangular grande, 2 botes a remo, 1 lancha con personas a bordo sin vela, un mástil, 1 balandra, 4 botes fondeados al garete (una ballenera con mástil), 1 goleta de tres mástiles con 2 velas indeterminadas y 1 vela triangular grande en proa.

Obra 2 año 1860

La marea es baja descubriendo más de 50 metros río adentro desde el final del muelle de la aduana. El viento es leve del Este – Noreste. Se observa un conjunto operativo en plena acción, compuesto por una línea de carros (circa 27) internándose en la ribera para atender un grupo de embarcaciones flotando (14 con 10 carros más alrededor) y varadas en bajamar (2). Algunos carros (4) vuelven a la ciudad. Las embarcaciones son en su mayoría pailebotes (15) aparejados con vela cuchillo en proa y cangrejas en dos mástiles. Se ve una balandra, con vela de proa izada y con rumbo Oeste. Se observan algunas embarcaciones varadas con una vela desplegada en pleno secado. Entre los muelles, se identifican 4 pailebotes de dos palos y aparejo para velas cangreja y cuchillo varados, 1 balandra con vela cangreja y foque, 1 goleta de dos palos con velas cuchillo, dos cuadradas y dos cangrejas, 8 carros en dirección hacia el agua, 1 bote sin aparejo (chalupa o ballenera). En muelle de pasajeros se identifican cerca de 8 botes amarrados.

Obra 3 año 1864

La marea es baja y avanza más de 50 metros río adentro desde el final del muelle de la aduana. El viento se representa moderado del Oeste – Suroeste (se identifica en la

chimenea del Molino San Francisco y en el humo de un buque a vapor frente a muelle de pasajeros). Se observan unos 26 carros a lo largo de la ribera transitando de manera irregular. En el muelle de pasajeros se ven de manera general 8 botes amarrados, 1 balandra de un palo con vela cangreja, 1 balandra de un palo con vela latina , 1 bote menor de un palo con 2 velas, 10 pailebotes de dos palos varados sin vela, de calado bajo aparejo para dos velas cangrejas y vela triangular, 2 sumacas de dos palos aparejadas para velas cuchillo, dos cuabras y una cangreja, 3 balandras de dos palos, velas cangrejas y cuchillo, 1 goleta de dos palos con dos velas cangrejas y dos cuchillo, 3 embarcaciones menores con un palo y dos velas, 1 embarcación menor con dos palos y dos velas cangrejas, 1 vapor goleta dos palos para velas cuchillo, cuadradas y cangreja, 1 balandra de un palo con dos velas cuchillo y una cangreja, 6 embarcaciones menores con velas.

Obra 4 año 1864

La marea es media, el agua llega hasta la ribera Paseo de Julio, permitiendo un calado navegable hasta punta de muelles. El viento se representa desde el Este - Sudeste de intensidad leve e identificado por amura de velas de embarcaciones, aunque humo de Molino San Francisco indica orientación Nord Este y el humo de la chimenea de un vapor con vela en popa amarrado en el extremo del muelle de pasajeros indica Oeste Suroeste. Se identifican 12 balandras de un palo con velas cangreja y cuchillo, 2 faluchos, 10 pailebotes de dos palos velas cangreja y cuchillo. Las embarcaciones se concentran cerca del muelle de la aduana y río arriba hay 5 barcos grandes embicados de proa, 8 botes de remo, 7 botes amarrados a muelle pasajeros, 1 vapor velero de dos palos aparejados para velas cuchillo y cuadradas, 4 fragatas de tres palos velas cuchillo y cuadradas, 1 fragata de un palo que puede estar en reparación.

Obra 5 año 1880

La marea se representa media baja, con el agua que llega hasta punta de muelles. El viento es Este Sudeste moderado, identificado por las velas de embarcaciones, el humo de chimeneas en el Norte del conjunto urbano. Se observan unos 14 carros en toda la playa, 10 botes de remo, 7 balandras embarcaciones menores de un palo, 1 falucho, 5 balandras en playa embicadas, 11 pailebotes, 3 goletas grandes con velas cuchillo,

cuadradas y cangrejas. 1 goleta vapor sin velas aparejada para cuchillo, cuadradas y cangreja.

Obra 6 año 1885

La marea se representa baja con el agua que llega a la punta de muelles. El viento es Norte y de intensidad leve. 25 carros en playa, 3 botes remo en agua y 15 amarrados a muelle pasajeros, 9 embarcaciones menores varadas en playa, 2 balandras, 1 sumaca 11 pailebotes, 5 goletas, 3 embarcaciones de dos palos con velas cuadradas tipo bergantín, patache o polacra. 1 vapor bergantín dos palos velas cuadradas, 3 bergantines redondos de dos palos con vela cuadrada.

Obra 7 año 1914

La marea se retrata alta. El viento leve de procedencia Este-Sudeste, identificable por las chimeneas de fábricas y vapores (salvo aquel que tiene velocidad contraria más fuerte que el viento mismo). En dársena Sud, se observa un vapor de ruedas laterales pintado de blanco y negro. Es un barco que presumiblemente retrata la labor de la carrera entre Buenos Aires – Montevideo y los puertos del río Uruguay. Precisamente tiene inscripto el nombre de Río Uruguay. Si bien en las consultas realizadas no se pudo obtener una identificación directa, lo que remite a la “creatividad” de la obra, según la fundación Histarmar, uno de los primeros buques a vapor del río de la Plata fue el “William J. Pease”, que fuera arrendado por el gobierno uruguayo en el año 1851 como “Río Uruguay”. Esta obra además de representar el puerto de la ciudad, desde Dock Sud, el Riachuelo, las diques de Puerto Madero y las dársenas del puerto Nuevo (aún sin terminar en 1914), representa a la Ciudad Ferroportuaria de Buenos Aires en 1915 en todo su esplendor. El conteo e identificación de embarcaciones para esta obra fue un desafío cuyos resultados se vuelcan en la Tabla 1. En el frente de la ciudad se observa el famoso semáforo de barcos que regula el tránsito en el Riachuelo. También se identifican algunas naves como el acorazado de río “*Independencia*” del año 1891 y la “*Fragata Presidente Sarmiento*” construida en 1898.

Variables / Obra	1 1859	2 1860	3 1864	4 1864	5 1880	6 1885	7 1914	Total
Marea	Alta	Baja	Baja	Media	Media	Media	Alta	
Viento	NW	ENE	WSW	ESE	ESE	N	ENE	
Carros		49	26		14	25		114
Botes remo	2	8	8	15	10	18	100	161

Sumaca				2		1		1
Balandra	1	1	5	12	12	2	113	146
Goleta	1	1	1			5		8
Pailebote	1	15	10	10	11	11	28	86
Fragata				5			15	20
Bergantín						3		3
Falucho				2	1			3
Vapor (*)			1	1	1	1	190	194
Emb. menor arbolada	1		10			9		20
Totales	6	74	61	45	49	75	446	756

Tabla N° 1: Registro y cuantificación de rasgos iconográficos portuarios en siete obras de Dulin. (*) Incluye embarcaciones con propulsión mixta a vela y motor de 2 y 3 mástiles y chimeneas.

4. Discusión y balance

Las obras de Dulin son materias producidas y firmadas por una persona con los saberes de su oficio de dibujante e impresor. Para un arqueólogo historiador porteño, como quien escribe, no sólo las siete obras seleccionadas, sino las 22 obras reunidas para la exhibición representan un conjunto bio material. Es decir un conjunto de soportes creados e intervenidos incluidos en la producción biográfica de Dulin. Decimos que son otro objeto, pues trascienden el sentido biográfico tradicional de datos volcados en palabras e impresos en un relato de vida. En cierta forma, esta diferencia entre socio biografía y biografía impresa en la materialidad antrópica, llamada “artística”, también puede ser considerada fuente cultural o arqueológica histórica incluso firmada por su autor. En este sentido nos marca la importancia de la vida de esta persona para nosotros como herederos públicos de su quehacer e historia portuaria de Buenos Aires. Este reconocimiento destaca la importancia de su obra para la identidad porteña retratada en una época contemporánea de Dulin. Obras que ahora forman parte de presentes históricos entre 1858 y 1914 para él, y para nosotros.

En suma, el conjunto biográfico material de obras se componen de vistas a vuelo de pájaro de la ciudad de Buenos Aires y de su puerto. Provocan una posición de referencia, como si fueran hipótesis de vistas de *dron* para nosotros. Así, a grandes rasgos y con los ojos semi cerrados, Buenos Aires se presenta como una ciudad chata de agua y tierra, apretada entre la pampa líquida del río de la Plata y la inmensidad supra yacente del cielo contra el subyacente río de barro marrón y verde. Los porteños aparecen así casi emparedados por el cielo, la tierra, la ciudad, los barcos y las aguas. Los retratos organizan edificaciones y perfiles urbanos dentro de volúmenes. Dulin

utilizando las perspectivas a manera de líneas de fuga, transitando por prospectos y avenidas que chocan con la costa de agua. La vista de 1914 es una vista aérea, desde dónde las personas no se distinguen, están lejos. Lejos los problemas y las penurias, la imagen de la ciudad es la de una eficiente instalación de barcos, máquinas y edificios en funcionamiento. Ciudad con campo, puerto y troperos, la ciudad ferroporтуaria es la ciudad industrial. Emporio a gran escala de productos, incluye el traslado y equipamiento para las personas habitantes del ambiente colectivo: calles, electricidad, desagües, edificios, parques y muelles.

Muchas son las posibilidades de la morfología nauta, las que se multiplican si consideramos la creatividad de los retratos artísticos, más el análisis contextualizado de este conjunto permite conocer una nueva visión de la cultura náutica de Buenos Aires.

Agradecimientos

A Carlos Mey en memoria, a la Fundación de Historia y Arqueología Marítima, al Lic. Alberto Piñeiro Director del Museo Saavedra.