

XVII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de Catamarca, Catamarca, 2019.

LA ÚLTIMA DICTADURA CÍVICO-MILITAR EN EL NOROESTE DEL CHUBUT REFLEXIONES ACERCA DE MEMORIA Y OLVIDO, CENSURA Y AUTOCENSURA EN EL TRABAJO HISTORIOGRÁFICO.

Jorge Oriola y Graciela Rojana.

Cita:

Jorge Oriola y Graciela Rojana (2019). *LA ÚLTIMA DICTADURA CÍVICO-MILITAR EN EL NOROESTE DEL CHUBUT REFLEXIONES ACERCA DE MEMORIA Y OLVIDO, CENSURA Y AUTOCENSURA EN EL TRABAJO HISTORIOGRÁFICO*. XVII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de Catamarca, Catamarca.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-040/248>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

XVII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia

Universidad Nacional de Catamarca

2, 3, 4 y 5 de octubre de 2019

Mesa N° 73:

PUERTOS Y CONFIGURACIONES REGIONALES: REPRESENTACIONES DEL MUNDO PORTUARIO DESDE LA COLONIA HASTA EL PRESENTE.

TÍTULO:

El espacio urbano estructurado a partir de la construcción y operatividad del Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná durante el siglo XX. Una periodización.

AUTORES:

Walter Nelson Musich – waltermusich12@gmail.com – FTS UNER

Claudia Mariana Melhem – mariana.melhem@gmail.com – CNMLYBH – FADU UNL

PALABRAS CLAVE: Puerto Nuevo de Paraná – Configuración barrial - Periodización

RESUMEN:

En el marco del proyecto de investigación “Mundo del trabajo y sociabilidad en torno al Puerto Nuevo de Paraná durante el Siglo XX” radicado en la Facultad de Trabajo Social de la UNER nos hemos propuesto problematizar la noción de *espacialización de las relaciones sociales* partiendo del vínculo de las dependencias portuarias con el espacio urbano adyacente. En esta instancia efectuamos un primer avance en la reconstrucción del entorno físico – puerto y barrio – a lo largo del siglo XX, proponiendo una periodización de la ocupación del territorio y la configuración de la trama urbana – reconociendo la infraestructura portuaria como elemento primario, en los terminos definidos por el clásico trabajo de Aldo Rossi (1966) – y procurando asociar dichos procesos a la historia misma del Puerto Nuevo: la transferencia de tierras al Estado Nacional y la radicación de un primer vecindario en la década de 1900; su rol fundamental en la traza de la Avenida Costanera y la revitalización de Bv. Salta entre los años 20 y 30, hitos que contribuyeron a la definitiva integración del área a la planta urbana; los cambios derivados del progresivo declive de las actividades del Distrito portuario al tiempo que la construcción y habilitación del Tunel Subfluvial genera nuevas tensiones en el territorio en las últimas

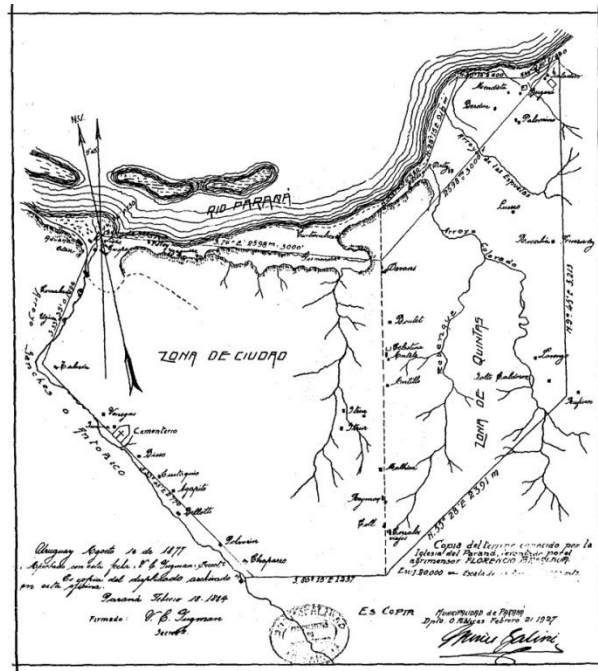
décadas del siglo pasado. Asimismo se considera la insidencia de actores sociales e institucionales, de políticas públicas, acciones colectivas y relaciones de poder.

La defición del corpus documental para este trabajo incorpora de manera principal a la arquitectura y la planimetría, como referencias del espacio construido, a lo que se le suman documentos notariales, fotográficos y catastrales relevados en el Ente portuario y fundamentalmente en archivos públicos y privados de la ciudad.

La ciudad del siglo XIX, entre habitar y producir. Tensión mediterránea

En este trabajo se procura reconstruir y periodizar en distintos momentos a lo largo del siglo XX la relación del Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná con su entorno urbano actual y su carácter fundante, acercando nociones provenientes de la historia, los estudios sociales y la urbanística, fundamentalmente para problematizar los procesos de configuración de la ciudad, relación de lo social con el espacio y la construcción de identidades e identificaciones ribereñas. Cabe destacar que en todo momento se atiende a la dimensión temporal y a la historicidad de los procesos y acciones así analizados, como a la espacialización de las relaciones sociales producidas/reproducidas en dichos procesos. De manera solidaria con los aportes teóricos del campo de los estudios regionales (Sandra Fernández, Daniel Hiernaux y Alicia Lindon, entre otros) se entiende al espacio como densidad social y cultural, como interrelación dinámica de redes, circuitos, centros, periferias y fronteras, ámbito de prácticas, de consensos y conflictos entre actores diversos. Barrio, localidad y región como unidades analíticas, hipótesis a demostrar y resultantes de la propia investigación, no restringidas en el estudio a simples escenarios o soportes físicos de los procesos históricos. Esa dinámica, esa densidad de lo espacial en tanto construcción histórica y social y asimismo escenario de lo social en el tiempo, es conceptualizada magistralmente por Milton Santos cuando expresa

el tiempo nos ofrece posibilidades que son virtuales en cuanto permanecen en la esfera de lo posible. [...] Con la acción, las posibilidades virtuales se tornan realidades prácticas. La temporalización transporta, por la vía del trabajo, las posibilidades del Mundo a un Lugar. Es el proceso de espacialización. [...] No es el espacio, sino solamente la forma con que la temporalización práctica se da sobre un espacio ya constituido, para convertirlo en otro espacio. (Santos, 1994: 23).



Plano del Ejido de Paraná elaborado por el agrimensor Florencio Basaldúa - 1877

El ejido municipal de la ciudad de Paraná se establece en la década de 1870 a partir de la transferencia al estado de las tierras que la familia Larramendi, había donado a la Parroquia de la Bajada y sobre las que se había asentado el caserío durante el período colonial, como por la sanción de la Ley de Ejidos de la Provincia en 1872. Dando cumplimiento a esta norma, una disposición del municipio de la ciudad instruye al agrimensor Florencio Basaldúa para la demarcación de sus límites ejidales, estableciendo en el artículo 4º: “en caso que la media legua que corresponde al frente sobre las barrancas del río Paraná se extendiese desde la boca del arroyo Antoñico a la parte Este en terrenos que a juicio del Consejo de Obras Públicas, no son convenientes para la planta urbana de la ciudad, los mismos señores del Consejo de Obras Públicas pedirán al agrimensor nombrado disminuya en lo que crea conveniente la extensión de dicho frente confinándolo a la parte sud”. Tales aclaraciones confirman la mirada que hasta ese momento se tenía del borde ribereño y su potencial utilidad (Municipalidad de Paraná, 1877: 28). La preeminencia de decisiones políticas de un estado en construcción por sobre antiguos intereses particulares, se abría camino también en la reconfiguración y ordenamiento territorial, económico y poblacional. En el contexto de estas profundas transformaciones del último cuarto del siglo XIX, un elemento de continuidad fue, precisamente, la intensa actividad productiva del borde ribereño próximo al área urbanizada, ocupado desde hacía dos siglos por familias y establecimientos vinculados a industrias artesanales como la explotación de tierras

calcáreas, de maderas duras, curtiembres, etc. Pero además y fundamentalmente, por la presencia de diversos embarcaderos y del puerto oficial en el estuario natural del Arroyo Antoñico, por donde legalmente ingresaban y salían del suelo entrerriano personas y mercaderías desde que la vecina Santa Fe de la Vera Cruz se estableció en su definitiva localización a finales del siglo XVII; y con mayor autonomía a partir del proceso de emancipación que el vecindario encabezó en los últimos años de la dominación colonial y que incluyó la sesión por parte del gobierno virreinal de un cabildo propio y la habilitación oficial de aquel puerto (hoy llamado Puerto Viejo).

La costa escarpada, casi a pico, de la formación terciaria, abierta en varios sitios por las caleras alineadas a lo largo de la orilla junto a grandes hornos de cal en los que se quema piedra calcárea y luego embolsada se envía a Buenos Aires. Una vida activa, comercial e industriosa se descubre como por encanto en este país joven, cinco hornos trabajan allí a poca distancia unos de otros; poco antes de llegar al último de estos, se descubre el Puerto (Burmeister, 1943: 375).

Esta prolongada y dinámica actividad del borde ribereño, que llamó la atención de Burmeister y de tantos otros viajeros y cronistas a lo largo del siglo XIX, se explica fundamentalmente por la situación insular del territorio provincial y por la histórica relación de sus costas occidentales con la “otra vanda” [sic.] para emplear una expresión usual de los primeros ocupantes. Relación que incluso debemos retrotraer a los tiempos pre-coloniales, y la existencia en ambas márgenes del Paraná de pueblos originarios con sus distintas etnicidades y formas de ocupación y utilización del territorio y sus recursos. No corresponde detenernos en esto aquí; pero sólo a modo referencial, diremos que uno de los imperativos del antiguo vecindario santafesino para ocupar de manera efectiva las tierras sobre las que se asienta la ciudad de Paraná, fue establecer una fortificación y un cuerpo de milicia estable para defender su ciudad en una frontera activa con los “indios”. A comienzos del siglo XX, los conocidos profesores y aficionados arqueólogos, Antonio Serrano, Víctor Badano y Francisco de Aparicio, hacen investigaciones e informes sobre restos materiales de aquellos pobladores en las márgenes ribereñas de la ciudad.

En trabajos anteriores nos hemos detenido con mayor precisión en explicar la manera en cómo la permanente actividad económica extractiva y comercial utilizando la vía fluvial del Paraná, definió el perfil productivo del borde ribereño de la ciudad y un característico paisaje cultural y social a ello asociado. Hasta al menos la primera década del siglo XX, ese perfil tuvo una notable homogeneidad a lo largo de aproximadamente 12 kilómetros de

costa. En este sentido podemos afirmar que entre las instalaciones de las Aguas Corrientes – así denominada la toma y almacenaje de agua del río para derivar a la planta potabilizadora – inaugurada en 1904 y la salida de la cloaca mayor de la ciudad en proximidades de los muelles de Bajada Grande, propiedad del ferrocarril inglés – *The Entre Ríos Railway Company Limited*; antes Ferrocarril Central Entrerriano - se define un amplio tramo de costa que, con modificaciones, sustituciones y modernizaciones, fue estructurado por componentes económicos productivos hasta entrado el siglo XX. La excepción más destacada y temprana de este paisaje industrial fue la construcción del Paseo Urquiza (1895) y luego su extensión al Parque Urquiza (1934 en adelante); tratamiento paisajístico ornamental de las barrancas frente a la planta urbana consolidada hacia principios del siglo XX, a los fines del “solaz y esparcimiento” de la población, aunque no podemos dejar de señalar que también representa un importante dispositivo de saneamiento y de canalización de aguas pluviales; una iniciativa que, como también ya hemos explicitado en otros trabajos, implicó una importante obra ingenieril y la transformación armónica y compatible de la costanera, sobre lo que volveremos a continuación.

Algo similar podríamos decir de la ocupación que durante algún tiempo a finales del siglo XIX tuvo el sector del territorio ejidal que particularmente nos interesa en este trabajo, las tierras ubicadas en la desembocadura del Arroyo llamado La Santiagueña (el segundo más importante de la ciudad) al Noreste. Si bien podemos constatar la presencia allí de algunas ranchadas, pequeñas industrias y embarcaderos, los arenales formados por el alejamiento del canal y la sedimentación del arroyo, se utilizaron recreativamente en los meses estivales, conociéndose como “los baños de la Santiagueña”.

Entonces no había agua corriente, no había casas de baños. Las familias, el pueblo todo, iba a tomarlos en el paraje conocido por “el Puerto de la Santiagueña”, hoy todo lo que comprende la extensión del nuevo puerto. 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, que partiendo de la casa del General Ferré, pasaba por el Seminario hasta llegar al río (Giménez en Zanini, 1924: 76-7).



Desembocadura de La Santiagueña, con el “morro de Etienot” al fondo. c. 1900. Quizás fueron tomadas por el reconocido fotógrafo Cirilo Pintos. Colección Museo de la Ciudad.

Sin embargo, será este el lugar elegido en 1903 para la construcción del nuevo puerto de la ciudad, lo que le imprimirá definitivamente su carácter actual. La localización del Puerto Nuevo de Paraná fue la resultante de estudios previos efectuados por una Comisión especial designada por la Dirección General de Obras Hidráulicas del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, organismo creado en la reforma del estado nacional de 1898 y que tendrá a partir de entonces enorme presencia y determinación sobre la transformación material de las poblaciones y vías de comunicación y transporte del país. Dichos estudios fueron dirigidos por renombrados ingenieros y cuerpos técnicos y profesionales que volcaron sus saberes al proceso de modernización en marcha. Prospectadas tres posibles ubicaciones, entre los meses de junio y septiembre de 1903, con estudios “para conocer la profundidad de las aguas y la resistencia del terreno donde se construirán los muelles [y] estudios para llevar al nuevo puerto una línea férrea que empalmará con la de los Ferrocarriles de Entre Ríos” (El Entre Ríos, 19-06-1903) se determinó 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. (Considerandos del Decreto presidencial de fecha 10 de setiembre de 1903. Roca - Civit.).

Entre las ponderaciones mencionadas, la resolución tuvo en cuenta la futura conexión ferroviaria; lo que efectivamente estuvo previsto en el proyecto del Ingeniero Luis Augusto

Huergo; es decir, la generación de un nodo ferro-portuario entre los ferrocarriles ingleses – que ya poseían sus propios muelles en Bajada Grande desde 1884 y el nuevo puerto estatal; un proyecto que ciertamente fue quedando en los papeles a medida que las obras avanzaban y se discutía si éste sería un puerto de ultramar como inicialmente se prometiera o un puerto de cabotaje.

No obstante, años más adelante, los proyectos de construcción y luego ampliación de la avenida fluvial o costanera, insistirán en el vínculo de un corredor productivo, mientras que otros tantos emprendimientos industriales entre las décadas del 20 y el 40 lo reafirmarán (Compañía General de Cerámica SRL., 1933; Zona y puerto de Inflamables, 1934; Fábrica de Cemento Portland San Martín, de la Compañía Argentina de Cemento Portland, 1938, y otras). Pero el ferrocarril nunca llegó al Puerto Nuevo; las grandes cargas siguieron operando desde Bajada Grande y el transporte de pasajeros regular con Santa fe tuvo distintas cabeceras.

Infraestructura ribereña: el Puerto Nuevo y la configuración del barrio

(1904-década de 1920)

Considerando la conceptualización de Aldo Rossi (1966) sobre la ciudad a la que concibe como una gran obra que puede ser captada a través de sus fragmentos. La unidad de estas partes está dada por la historia y por la memoria y pueden ser individualizadas como unidades del conjunto urbano que ha emergido en diferentes momentos de crecimiento y diferenciación o bien como barrios o partes que han adquirido carácter propio. En este contexto el autor plantea que el conjunto urbano está subdividido según tres funciones principales, la residencia, las actividades fijas y la circulación, pero las áreas – residencia no son suficientes para caracterizar la formación y evolución de la ciudad; el concepto de área debe acompañarse de un conjunto de elementos que han funcionado como núcleos de agregación. Estos elementos, de naturaleza preeminente, son lo que se reconoce como elementos primarios; participan de la evolución de la ciudad en el tiempo de manera permanente, identificándose con los hechos que constituyen la ciudad, en nuestro caso, las instalaciones portuarias son de por sí un elemento primario de carácter fundante.

Este elemento primario que en los años siguientes transformará física y socialmente el sector y contribuirá decididamente a su integración al tejido urbano, fue parte de un plan “metódico y sistemático”, según expresa la primera memoria del ministro de Obras Públicas de la Nación Emilio Civit. Desarrollado por la Dirección General de Obras Hidráulicas del M.O.P. en el primer lustro del siglo XX. La división del Paraná en regiones

fluviales de acuerdo a la cota de dragado – es decir a la profundidad del canal para su navegabilidad o calado – colocó a Paraná dentro de un sistema de ciudades portuarias para el modelo agroexportador, en el “circuito dinámico de la economía pampeana” (Oszlak, 1999:132-3) y aportando sustancialmente a la configuración de la región litoral en términos económicos, sociales y culturales.

Definida la ubicación para el Puerto Nuevo de Paraná, se procedió a una primera operatoria de expropiación sobre las tierras por parte del gobierno nacional e indemnización a sus propietarios, los señores Juan Barrufalde, Miguel y Alejandro Izaguirre, Rodolfo Nuñez y Nestor Fernández de la Puente, y el Gobierno de la Provincia de Corrientes (representado por el vecino Cándido Otaño); lo que sumó una superficie de 139.811 m² por un valor de 27.890 pesos m.n., habiendo deducido del avalúo

la parte ocupada por líneas férreas y los treinta y cinco metros de ribera, la primera en virtud de una ley de la mencionada Provincia [Entre Ríos] que establece para los poseedores con posterioridad al año 1872, como obligación implícita, la de dejar libre en cualquier tiempo el terreno necesario para vías férreas, etc., y la segunda en razón de la jurisdicción Nacional sobre ribera (Título de propiedad de la Nación N° 655: Entre Ríos, Paraná, Puerto Nuevo. 1905).

Algunos datos consignados en el deslinde de las tierras expropiadas y los registros fotográficos del sector a los que tenemos acceso, nos muestran la escasa población radicada allí, algunas quintas como la de Amaro Etienot - que dará el nombre a la loma o morro existente como límite Este de las instalaciones portuarias - ; alfalfares y cercos, algunos hornos de cal, senderos espontáneos abiertos en las pendientes barrancosas y escasas arboledas autóctonas.

Las obras se desarrollaron entre 1904 y 1916 al menos, cuando es inaugurado el edificio de la administración del Paraná Inferior, luego Paraná Medio, mientras que el inicio de sus operaciones puede datarse entre el ingreso “del paquete de ultramar *Alpha*, que entró calando 18 pies y con un cargamento de dos mil toneladas de carbón para el servicio de la comisión de estudios del Paraná inferior” el 26 de marzo de 1908 (El Entre Ríos, 27 de marzo de 1908) y el primer despacho de exportaciones, lino en este caso, el 7 de enero de 1910 con el vapor *Azul* - cuya bandera es ilegible en el asiento - según el registro de la Aduana local. (M. Rivera, Aduana de Paraná, 1° de enero de 1910). La construcción misma de esta infraestructura, que en los primeros años fue de carácter mixto entre la Administración y la Empresa Francisco Lavalle y Cía. de Capital Federal, como luego su

actividad, distribuida entre las funciones asignadas como cabecera de la región - mediciones y levantamientos planialtimétricos, dragado y balizamiento de canales navegables, arreglos y construcción de nuevos muelles, arreglos y construcción de embarcaciones en sus talleres - y la operatividad de los muelles propios, significó la concentración de trabajos y trabajadores en una escala progresiva e inusitada para la ciudad.

Definida el área de jurisdicción nacional, se estableció una primera diferenciación del sector entre la zona portuaria y las tierras aledañas. El propio Ministerio, con apoyo del municipio, inició en 1904 la preparación de los terrenos para las obras como así también el trazado y afirmado de calles de acceso y la canalización y entubamiento del arroyo Santiagueña, como otras tantas obras sobre el suelo. Esto mejoró las condiciones del lugar y facilitó el asentamiento de un primer vecindario vinculado al funcionamiento portuario; trabajadores, inmigrantes recién llegados, comerciantes oportunos.

La primera y principal conexión vial con el sector fue la calle Salta convertida por esos años en un bulevar y cuya culminación en el bajo pasó a ser el acceso obligado al área portuaria. Por allí también se extendió la línea de tranvía que unió la estación del ferrocarril con el puerto; la empresa “La Constructora del tramway” adjudicataria de las líneas de la ciudad, presentó su solicitud argumentando “los buenos servicios que así prestará al comercio y al público en general” y acompañando la solicitud con los planos del tramo de vías correspondiente y fue autorizada por el gobierno nacional en setiembre de 1906 (AGN Archivo Intermedio, 1906 - Caja 142). A esto podríamos agregar que el tendido de luz eléctrica llega al puerto en enero de 1909. Estas operatorias pronto mostraron sus resultados en el incremento sensible de circulación de personas y el interés inmobiliario. Los periódicos de la época, no fueron ajenos a estas expectativas. Refiriéndose a la jornada de inauguración de las obras del puerto, ocurridas el sábado 16 de abril de 1904, el periódico El Entre Ríos comunicaba lo siguiente

Desde las 12 p.m. comenzaron a circular tranways y vapores gratis para el pueblo. Todos iban atestados de gentes, de todas clases sociales. La calle Salta habíase convertido desde temprano en una verdadera romería. Una interminable hilera de carruajes, iba y venía del puerto conduciendo damas y señoritas de nuestra sociedad (El Entre Ríos. Paraná, lunes 18 de abril de 1904, p. 1).

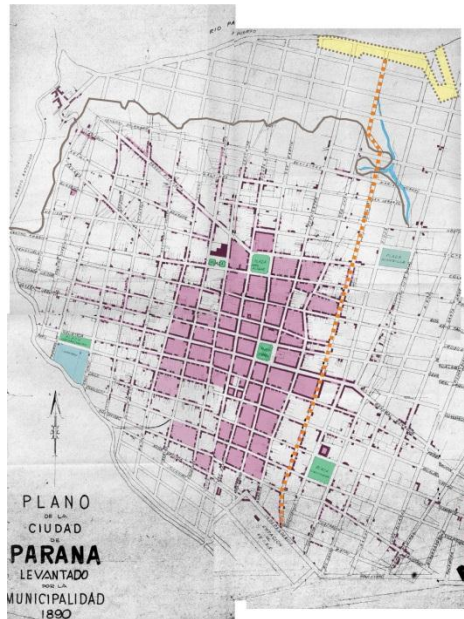
Unos años más tarde, en 1907, el mismo periódico instaba a los gobiernos municipal y provincial a culminar las obras portuarias y habilitar su funcionamiento, al tiempo que daba cuenta de las necesidades y demandas del sector urbano adyacente

Es necesario también que la Municipalidad por su parte, disponga del arreglo de boulevard Moreno y de calle Salta hasta la estación del ferrocarril, las dos vías únicas de acceso al puerto nuevo y que se hallan en malísimas condiciones para el tránsito y para la misma edificación, pues se carece en ellas de nivelaciones y líneas exactas.

También nos han hecho presente la necesidad de abrir la calle San Lorenzo desde San Juan al Este, donde se está edificando y se tienen proyectadas obras que no se pueden realizar porque existen propietarios que no permiten el tránsito por sus terrenos que son tomados por calles. En cuanto se dicten y ejecuten las disposiciones municipales que mencionamos, ese barrio mejorará notablemente, pues se proyectan muchas y buenas construcciones, como son la estación del tranvía La Constructora y un importante grupo de casas para obreros (El Entre Ríos, 1907).

La obra de una avenida costanera que ampliase y mejorase el precario camino que vinculaba este espacio con el Puerto Viejo y su barrio, pasando por el bajo del Paseo Urquiza tuvo asimismo su tiempo de postergación. Un artículo de El Diario de octubre de 1922, anuncia la visita del Ingeniero Humberto Canale, Director General de Obras Hidráulicas de la Nación y sus declaraciones sobre la decisión gubernamental de dar inicio a estas obras como continuidad de las del puerto, considerando para ello el proyecto del Ingeniero civil José Rapossini, jefe de la División Paraná Inferior.

para esta ciudad, la proyectada avenida fluvial es una obra de incalculables beneficios sin contar los de carácter estético como serían el embellecimiento de la costa y la amplitud del puerto. La valorización de la propiedad, la comunicación de los muelles con el ferrocarril, las nuevas extensiones de obras firmes para el atraque de las embarcaciones, todo eso representa un progreso incalculable para la economía y el desarrollo industrial de la ciudad. [...] sobre la avenida se extenderá la línea ferroviaria hasta el mismo puerto nuevo, así como se construirá el parque, prolongación del Urquiza (El Diario, 7 de octubre de 1922, pag.1).



Plano de la ciudad de Paraná Levantado por la Municipalidad en 1890. Se intervino indicando en punteado las instalaciones del puerto y la traza de la calle Salta. Se visualiza la densificación del tejido en el área central.

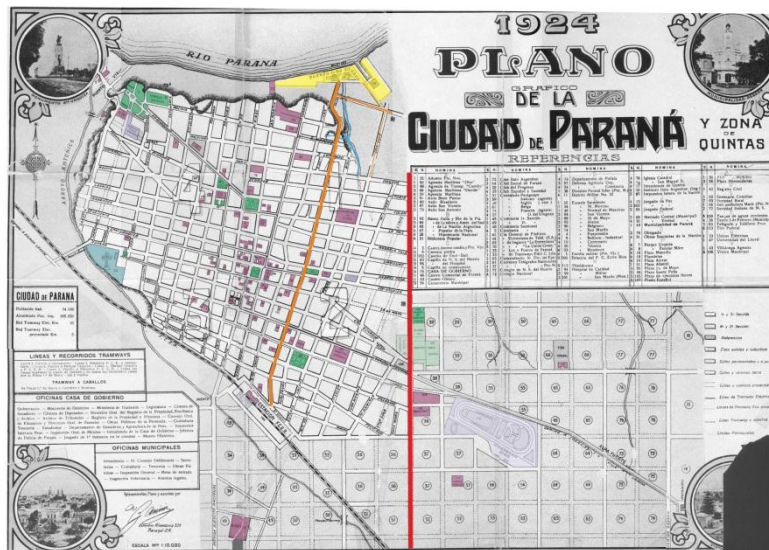
El análisis del plano precedente, nos permite reconocer que el área de mayor consolidación del tejido corresponde al centro-este de la ciudad, entre Plaza Alvear y el Mercado de la Paz (central) extendiéndose hacia el Sur, en las proximidades de Plaza Sáenz Peña, y hacia el Este sobre calle Echagüe. Desde plaza Alvear hacia el Oeste se percibe un área de crecimiento lineal, fundamentalmente sobre Alameda de la Federación, y en menor medida hacia el Norte, quedando distante del borde del río.

En cuanto a la traza de calles, existen ya las principales del área central, se perciben algunas correcciones de trazado como la de calle San Luis, que se presenta como “San Luis Nueva” y algunos tramos de la calle San Juan.

Dentro de los elementos primarios se destacan el área de Puerto Viejo (única sobre el río que aparece consolidada), las 2 plazas principales (Alvear y 1° de Mayo), el Nuevo Palacio de Gobierno (aun incompleto) con sus dos plazoletas, la Estación del FFCC aunque no el tendido y tampoco el tendido del tranvía ya existente.

En síntesis, lo que hoy conocemos como área central entre bulevares, si bien se estaba configurando de acuerdo a lo que dictaba la Ley de Ejidos (1872) no estaba completo siendo su extensión hacia el Este, más consolidada hasta calle Salta entre la estación de ferrocarril y calle Moreno.

Los elementos del soporte natural están reconocidos gráficamente: el río, los arroyos Antoñico y la Santiagueña, el borde de barranca. La cuadrícula se extiende hacia el Norte de la barranca reconociendo como único límite al borde del río.



Plano de la ciudad de Paraná confeccionado por Alfeo Zanini, 1924

El plano de 1924 de Alfeo Zanini, si bien no presenta la configuración del tejido como el plano anterior, permite reconocer equipamientos y servicios urbanos (actividades fijas, en los términos de Rossi) y verificar algunos “estiramientos” como el de Paseo Rivadavia hacia el Parque Urquiza; hacia el Noreste el de la Escuela Mariano Moreno, la Usina, Puerto Nuevo y hacia el Este el Hospital del Niños, el Hospital San Martín, la Plaza Sáenz Peña. En tanto, el área centro-sur ya consolidada se termina de completar y se presenta el trazado de las líneas de tranvía con recorridos que unen los centros más importantes. Los nuevos trazados de calle comprenden el tendido completo del eje Salta/Güemes desde la Estación de FFCC hasta Puerto Nuevo y la calle Alsina (hoy Ramírez) desde bv. Brasil hacia el río (al menos hasta calle Nogoyá). Se percibe además en el área extraurbana (Quintas y Chacras) la instalación de infraestructuras de servicios como la Planta Distribuidora de las aguas corrientes, equipamientos de gran escala como el Hipódromo e instalaciones militares, la cárcel pública y el Tiro Federal. A esta altura, Paraná tenía el aspecto de una ciudad moderna y se había consolidado gran parte del área entre bulevares, aun así quedan pendientes las continuidades de ciertas calles.

Un sector de ciudad entre la producción y el esparcimiento

(Décadas de 1930 a 1940)

De las anheladas obras, efectivamente en el año 1934 comienza el relleno y consolidación de la costa y la construcción de la avenida costanera entre el Puerto Nuevo y el Puerto

Viejo; como asimismo la extensión del primigenio Paseo Urquiza del Ingeniero Thays interviniendo y ajardinando las barrancas sobre la nueva traza vial. Estas obras le impondrán al incipiente barrio del puerto un límite hacia el Oeste, que en años posteriores se definirá aún más; también lo hará el área portuaria, al incorporar bajo su dependencia en 1929 el servicio de balsas para automóviles y su atracadero al final de la línea de muelles de ultramar, también al Oeste. Este servicio, junto con la llegada al puerto de los barcos de la carrera, fundamentalmente de la empresa Mihanovich, habrá de ser una de las actividades más dinamizadoras del barrio y más recordadas por los vecinos mayores entrevistados por el equipo; el tiempo de quienes esperaban turno para cruzar con sus vehículos al otro lado del río, como la parada obligada de los cruceros fluviales, además del movimiento regular del puerto, incentivaron la instalación o mayor actividad de Compañías fluviales y de comercios orientados sobre todo al consumo del creciente vecindario, de los trabajadores portuarios y de los pasajeros y paseantes ocasionales: despachos de bebidas, almacenes de ramos generales, despensas, peluquerías, quioscos, y alojamientos; aunque también la frecuencia de vendedores ambulantes con alimentos caseros y baratijas. En este sentido, resulta significativo que la primera línea de coches ómnibus habilitada por ordenanza municipal de junio de 1924, cubriese el recorrido Puerto Nuevo – Plaza 1° de Mayo. (Sors, 1981: 366).



Hilera para acceder al tranvía desde el atracadero de balsas –
archivo Museo de la Ciudad César Blas Pérez Colman

“Ellos sabían que venían los barcos y ya le traían la leña, las cosas, todo. Y mi mamá la primera pieza la levantó así [...] tenía un cuaderno y los domingos venían todas las familias que iban a llevar empanadas [...] “el comercio se mantenía con los barquitos que venían de Santa Fe cargados de harina, aceite, todo lo que era comestible”. (Entrevista a G. C., vecina del barrio, 24 de marzo de 2018)

Las pocas edificaciones que muestran las primeras imágenes del barrio portuario entre las décadas de 1910 y 1930, tienen correlato con las palabras de los entrevistados/as, que aún para los años cuarenta y cincuenta, recuerdan: “para este lado no había nada” o para aquí “era todo campo”.

Las fotos oblicuas presentadas en este apartado y que corresponden a vuelos realizados por el Escuadrón Aerofotográfico de la II Brigada Aérea entre 1928 y 1930, testimonian las instalaciones del puerto y del trazado de las calles Miguel Laurencena y Santiago de Liniers. La configuración del tejido aun es de grano grueso, es decir que presenta una cierta dispersión, destacándose las construcciones en esquina de la intersección Laurencena - La Rioja, acera Sur. El resto de la cuadra está prácticamente vacía, solo se descubre una construcción en la mitad de cuadra hacia el Oeste, a la altura de lo que hoy es calle Dorrego. La acera Norte de Laurencena entre La Rioja y San Luis (actual Bolívar) presenta un número mayor de construcciones, pero no se perciben medianeras. La manzana completa tiene las mismas características. En la esquina Noreste de Güemes y Liniers se reconoce el conjunto tipo PH constituido por comercio en esquina y viviendas agrupadas. El eje de avda. Ramírez, desde Laurencena hacia el Norte, manifiesta construcciones presumiblemente residenciales sin darle continuidad a la línea de frente. Sobre el punto más alto del morro se distingue aún en pie la antigua residencia y quinta de Amaro Etienot.



Área del Puerto Nuevo, fotografías aéreas tomadas por el Escuadrón Aerofotográfico II Brigada Aérea con asiento en Paraná. Circa 1930

A modo de ejemplo, tanto de las arquitecturas que comienzan a surgir entre las ranchadas preexistentes, como de nuevos vecinos y sus actividades comerciales, podemos tomar los testimonios de la familia Santiago de origen libanés, dueños del almacén “el Progreso”, en la esquina de Laurencena y Rioja, acera S-O, construido en 1910.

Venían los obreros del Ministerio a tomar su copita antes de entrar. Pero venían tipo cinco de la mañana, cinco y cuarto. Entraban a las seis. Te imaginas las tertulias que se armaban ahí, era mucha gente, mucha gente la que iba”. “Era un ejército los que entraban al Ministerio cuando tocaba, primero seis menos cuarto y después a las seis, tocaba la sirena”.

“Mi abuela abría [el almacén] a las cuatro de la mañana para recibir al lechero que venía, con los tambores y yo le ayudaba de muy chico”. “Ella abastecía a los barcos, a los remolcadores que le llevaban el alimento a las dragas [...] antes se fiaba tres meses. Hacían unos libretones a tres meses como se daba en la proveeduría, y era llevar la harina, de todo”. “[los obreros] tenían preferencia por el almacén de mi abuela (Entrevista al vecino R. V., 15-02-18).



Vivienda y almacén “El Progreso” de la familia Santiago – Vartorelli. s/f. Fotografía de colección familiar

Pero no solo la actividad comercial aportó a la dinámica barrial y su configuración; también lo hizo la actividad social y deportiva, que en instituciones sucesivamente fundadas, cristalizó intereses e identidades diferenciadas, en términos thomsonianos podríamos sugerir. El caso quizás más destacado es la fundación del Club Atlético Talleres del Ministerio de Obras Públicas, de extracción claramente obrera, fundado el 15 de septiembre de 1922, constituyéndose en aglutinador del ocio entre los trabajadores portuarios, sobre todo de operarios y talleristas (como lo era el Talleres Unión Foot Ball Club de los trabajadores del Ferrocarril a partir de 1907) que ocupó hasta no hace muchos años, predios e instalaciones adyacentes a los talleres mismos. En efecto, hemos constatado que en el año 1939 el club solicitó a las autoridades de la División el destino de las habitaciones de capataces para la construcción de canchas de bochas y un espacio entre las

secciones II y III de los muelles de ultramar para la natación. (División Paraná Medio. Exte. 6089 -1939). Enrique Badano, un cronista radial del deporte paranaense, se refería de esta manera a los inicios de la entidad en manos de los “férreos trabajadores del músculo”:

Ministerio hace mucho debió nacer, por lo menos diez años antes de 1922, pero los caldereros, los carpinteros, los herreros, los hombres del agua, no decidían y sólo organizaban partidos entre las diferentes secciones. Eso fue entre 1913 al 17, más poco a poco las costumbres iban delineando el futuro y se llegó un día, un 15 de septiembre, casi sobre la primavera, aunque digamos que aquel día era como el de hoy, pleno sol y optimismo en quienes se habían juntado en la casa amiga de un luchador proletario, Alejo Rojas, en Salta 296, para constituir definitivamente el Talleres Ministerio de Obras Públicas (Badano, 16 de setiembre de 1958).

En las mismas instalaciones portuarias hicieron sus primeras prácticas náuticas (remo y natación) los socios del Rowing Club Paraná, fomentado por miembros de familias de la burguesía paranaense y entre cuyos impulsores se hallaba el propio Jefe de la División portuaria, Ingeniero José Rapossini. Desde 1917 sus competencias y reuniones societarias se efectuaron en el predio portuario, hasta 1936 cuando inauguró sus propias y modernas instalaciones unas cuadras hacia el Oeste, en la vieja calera de Izaguirre, sobre la nueva avenida Costanera.

Finalmente, el Alumni F.B.C, el club del barrio. Nuevamente los testimonios dejados por Enrique Badano en sus micros radiales, nos resultan una buena descripción para dar cuenta de la relación entre espacio social y espacio físico.

esa entidad humilde que nació por allá, por Puerto Nuevo, por la inspiración y el esfuerzo de un grupo de muchachos del barrio que quisieron hacer su club. Corría el año 1943, había muchos clubes de barrio y por el puerto pujante y populoso, formado en su gran mayoría por trabajadores del Ministerio y gente que estaba casi siempre por la ribera. Aún quedaban por Laurencena y Alsina [hoy Av. Ramírez] algunos sitios o *gucos* [sic.] para jugar al deporte popular y mover la de gajos desde que aparecía hasta que se ponía en sol. Muchachos por doquier. [...] Bajo un árbol coposo de sina-sina nació, por el morro, nació el que posteriormente sería Alumni. Nada mejor que ponerle el nombre del acogedor árbol y como no había mucho acuerdo, un día aparecieron dos: sina-sina y Villa Almendral [...] Eran batallas campales, donde se disputaba con pasión de pueblo la superioridad en la cancha. Ello duró hasta que un buen día el progreso comenzó a dejar sin *gucos* a la ciudad, hasta por Puerto Nuevo, y la muchachada tuvo que buscar otros lugares gratos. La cancha de Don Quiroga, desapareció por un loteo y junto con ello se fundieron los dos sina-sina. [...] se dispuso organizar una reunión en casa de los muchachos Morales, casa humilde pero acogedora, en una

noche no muy clara e iluminada por la generosa luz de un farol a kerosene; en el patio se reunieron muchos, pero muchos jóvenes y chicos y eligieron los cinco primeros miembros del Club. [...] En el Morro, detrás del Ministerio, Estaba el primer *gueco*. Todos trabajaban con amor y entusiasmo, se hacían rifas, torneos internos; se procuraba de todas formas allegar fondos. Más tarde abre la última arteria de San Luis, no pudo contar con un lugar más adecuado, venía a ser una linda cancha (Badano,s/f).

A las entidades deportivas, como formas asociativas y expresión también de identidades sociales y culturales diferenciadas, aun dentro de un mismo sector urbano, debemos sumarle las entidades educativas, religiosas, políticas, etc. que fundamentalmente a partir de la segunda década del siglo respondieron a diferentes necesidades comunitarias; sobre las que el equipo de investigación apenas está comenzando a indagar. En este sentido, resulta destacable la disposición municipal de 1934 que cede un terreno fiscal, ubicado sobre las barrancas y la acera Sur de calle Miguel Laurencena, para la construcción de un paseo público (más tarde bautizado Plaza Italia) aprovechando la vegetación y la singular topografía preexistentes, incluyendo un cañadón natural; de algún modo, un gesto en concordancia con la contemporánea ampliación del Parque Urquiza. En la misma operatoria se trasfiere al Consejo General de Educación un predio en la esquina de Laurencena y Av. Francisco Ramírez (ex Bv. Alsina) para la construcción de una escuela pública; será la sede definitiva de la Escuela Juan Manuel Estrada (Sors, 1981: 391).

Dentro de las dependencias portuarias, se habilitó en 1943 la Escuela de Aprendices N° 3 de la entonces Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, M.O.P., que sin dudas dinamizó la relación entre la entidad estatal y la ciudad, pero además representó una importante oferta educativa y de inserción laboral calificada para muchos de los jóvenes del barrio, aunque su cupo fuese limitado. Durante su prolongada existencia y en relación a los sucesivos modelos políticos, económicos y educativos, fue modificando sus demandas y perfiles. En su reglamento de 1945 se consignan las especialidades: ajustadores, torneros, fundidores, modelistas, cobreros, herreros, caldereros, soldadores, oxigenistas, carpinteros de blanco y de ribera, calafates, talabarteros, veleros, electricistas, radiotelegrafistas, instrumentistas, tripulantes de cubierta, tripulantes de máquinas. (M.O.P. Dirección Nacional de Navegación y Puertos. Escuelas de Aprendices para obreros y tripulantes. Reglamento y Plan de Estudios. Archivo División Paraná Medio)

En noviembre de 1930 se inauguró en las adyacencias del Puerto Nuevo, mirando al Este del Morro de Etienot, el Balneario “Enrique Thompson” de administración privada

nueva institución llamada a ejercer su saludable influencia en nuestras costumbres y en la cultura física de la población [...] el lugar ofrece atractivos aspectos, no siendo aventurado vaticinar será, en un futuro no lejano, un sitio de reunión y de esparcimientos populares. [...] Algunos bares y atracciones, la banda de música y una orquesta típica, contribuían a ese recuerdo. (El Diario, martes 25 de noviembre de 1930, pag.1)

Este complejo precedió en unos años a las playas con las que luego contará la Avenida Costanera, pero hacia finales de los años 30, juntos constituirán una fisonomía ribereña a un lado y otro del puerto y su barrio, particularmente atractivo en los meses estivales con una infraestructura orientada a la recreación popular y al incipiente turismo en la ciudad. Debajo del Morro, a la vera del río, en las adyacencias del balneario, por ese entonces se constituía un caserío de pescadores artesanales, según los relatos, gracias a la iniciativa de un hombre venido de Alcaráz, Don Pedro Alcántara Sánchez, quien inicialmente construyó una modesta vivienda y un atracadero, al que pronto se sumaron otros, en lo que hoy se conoce como el típico barrio de pescadores “Puerto Sánchez”, inspiración para artistas y escritores (Ciudad en marcha, 1986: 10).

Proceso de consolidación del borde ribereño Noreste. Entre el Puerto y el Túnel una nueva tensión

(Décadas de 1950 y 1960)

Iniciada la década de 1950 y tal como puede observarse en la fotografía aérea adjunta, se verifica el completamiento de construcciones a lo largo de Avda. Laurencena entre la “proyección” de calle San Martín y la actual Avda. Ramírez. Hacia el Sur, sobre la barranca, pueden reconocerse construcciones dispersas en el área del actual barrio Maccarone, quedando libre las manzanas comprendidas entre calle Nogoyá al Sur, calle Ramírez al Este, y el eje Salta-Güemes al Oeste. En la parte alta del Morro, donde antes se hallaba la quinta de Etienot, parece reconocerse una incipiente ocupación. En cuanto al eje de la Avda. Ramírez, su extensión llega poco antes de la barranca a la altura de la actual calle Ambrosetti.



Delimitación del área, barrios y calles. Fotografía aérea tomada en 1950 (fragmento). Escuadrón Aerofotográfico II Brigada Aérea con asiento en Paraná.

Entre la plaza Italia y la Escuela Estrada se iniciaron a mediados de 1961 los trabajos de construcción de un local apropiado para el Centro de Salud del barrio, ya existente; gracias a las gestiones de la Comisión Cooperadora Pro Local Propio del Centro de Salud de Puerto Nuevo, integrada por vecinos y la colaboración de los gobiernos provincial y municipal y de entidades vinculadas a la actividad portuaria, como la propia División Paraná Medio (con personal especializado) y la empresa arenera Miguel Díaz (Sociedad Cooperadora Centro de Salud del Puerto Nuevo, Libro N° 1, abierto el 1° de febrero de 1961)

Se producen tensiones en el espacio urbano, que propician la extensión de la ciudad hacia la costa antes expresamente vedada. Así la obra de la Costanera, que no fue otra cosa que la extensión del Parque Urquiza -hacia el Este- priorizando el paseo en auto, favorece la consolidación de calle Laurencena hasta el bulevar Alsina (hoy Avda. Ramírez).



Áreas de extensión urbana. Fotografía aérea, 1967. Escuadrón Aerofotográfico II Brigada Aérea con asiento en Paraná.

Vemos cómo se ha presentado el crecimiento de la ciudad entre 1877 y 1950 con ritmo lento y podría decirse un tanto reticente a la costa y de qué manera se manifiestan las mayores transformaciones en la imagen de 1967. En efecto, mientras la única área costera consolidada era el conjunto de Puerto Viejo en el Oeste, y el crecimiento urbano se manifestaba en dirección Sureste, la localización de la Plaza Urquiza, germen del Parque homónimo y la instalación de Puerto Nuevo una década después, traccionaron hacia el Noreste, habilitando una nueva barriada que organizada a través de un trazado cuya forma responde al ordenamiento de las instalaciones portuarias. Este sector va a constituir una tensión espacial Oeste-Este, materializada en la Avenida Costanera, que consolida el paseo ribereño junto a la ampliación del Parque Urquiza.

El crecimiento de la actividad portuaria demanda la habilitación de nuevas tierras para viviendas y servicios urbanos, traspasando sus límites hacia el Noreste sobre el sitio conocido como Morro de Etienot y siguiendo sobre la línea ribereña el barrio de pescadores conocido como Puerto Sánchez. La inauguración de las playas del Thompson hacia 1930 tensionan un nuevo estiramiento que llegará a su punto máximo con las obras del Túnel subfluvial, merced al cual el crecimiento urbano hacia el Noreste se consolida avanzando sobre las otrora áreas de quintas y chacras, equilibrando la tensión mediterránea hacia el Sureste que había previsto oportunamente la Ley de ejidos. En la toma aérea se identifican las nuevas habilitaciones de tierras con usos urbanos. Este momento es el que se reconoce como ruptura del aislamiento mesopotámico fijando una “nueva puerta” sobre el río.

A partir de la firma del acuerdo entre los gobernadores de Santa Fe y Entre Ríos, para la construcción del enlace vial Túnel Subfluvial, acción que materializa una política desarrollista de las administraciones provinciales a pesar de la negativa inicial del gobierno nacional, se van a producir cambios que impactarán sobre la ciudad toda y particularmente en el entorno portuario: por una parte, emerge una nueva imagen de Paraná desde el río, o mejor dicho desde la ruta Nacional N° 168, que con la inauguración de la obra (1969) y del Hotel Internacional Mayorazgo a principios de la década de 1970, cristaliza como la postal de identificación para la ciudad turística y ribereña; en segundo lugar, el destino de los predios del obrador para la caleta del Club Náutico Paraná, la ampliación del Balneario Thompson y otras áreas de playa, a muy poca distancia al Este del Puerto Nuevo.

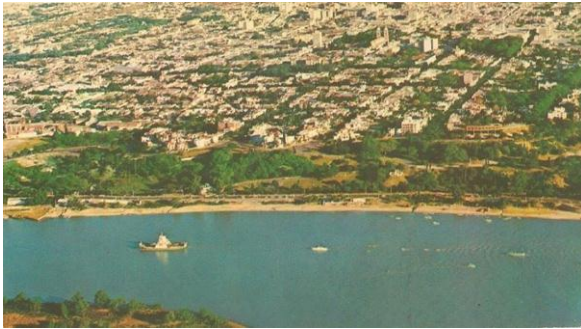
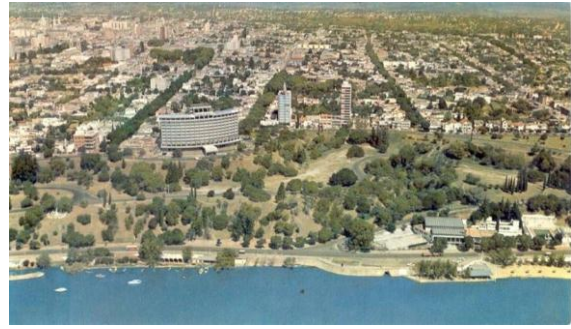


Imagen Paraná desde la otra costa 1969 incipiente estructura del Hotel Mayorazgo.



Perfil de la ciudad hacia 1980, con el Hotel ya en funcionamiento.

(fotografías pertenecientes al archivo particular del Geólogo J. C. Bertolini)

Mientras tanto, nuevas políticas habitacionales gestionadas desde el estado provincial, fundamentalmente desde el IAPV (Instituto Autárquico de Planeamiento y Vivienda, creado en 1958) demandan tierras para la construcción de viviendas de baja y mediana densidad, para lo cual resulta propicio la adquisición de terrenos que pertenecían al área de chacras y quintas, los que ahora se presentan como bastante próximos al centro, ante la inminente extensión hacia el Noreste que provocará la habilitación del Túnel Subfluvial. De esta manera, la ciudad se extiende hacia el Este en un nuevo “salto” por fuera de los bulevares de ronda trazados en el siglo XIX dando inicio a la construcción de un área que puede denominarse como “ciudad de la vivienda”, impulsada en gran medida por la acción del estado.



Obrador del Túnel – Dique Seco - convertido en Caleta del Club Náutico. Fotografía aérea, 1991. Escuadrón Aerofotográfico II Brigada Aérea con asiento en Paraná.



Áreas de extensión urbana: “ciudad de la vivienda”. Fotografía aérea, 1997. Escuadrón Aerofotográfico II Brigada Aérea con asiento en Paraná.

Bibliografía

- Aróstegui, J. (2001). *La investigación histórica. Teoría y método*. Barcelona: Crítica.
- Burmeister, H. (1943) *Viaje por los Estados del Plata*, Buenos Aires. Unión Germánica Argentina.
- Hiernaux, D. & Lindon, A. (1993). “El concepto de espacio y el análisis regional” en *Secuencia*, Revista de Historia y Ciencias Sociales.
- Municipalidad de Paraná (Ed.) *Ciudad en marcha. El pueblo quiere saber de qué se trata*, Paraná, julio/ agosto '86. Año 1 – N° 5.
- Municipalidad de Paraná (1877) *Contribución al estudio histórico de la corporación municipal de Paraná*, Tercer Tomo, Paraná: Imprenta oficial.
- Oszlak, O. (1999) *La formación del Estado argentino. Orden, progreso y Organización Nacional*, Buenos Aires: Planeta.
- Revilla Blanco, Marisa (1994). “El concepto de movimiento social: acción, identidad y sentido” en Revilla Blanco, M. (comp.) *Movimientos sociales, acción e identidad*, monográfico de Zona Abierta, n° 69.
- Rossi, A. (1992) *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Santos, M. (1995). “Los Nuevos Mundos de la Geografía” (discurso de aceptación de investidura Doctor «Honoris Causa» Universidad Complutense de Madrid, 8-11-94)», en *Discursos correspondientes a las Investiduras de Doctor «Honoris Causa»*. Madrid: Universidad Complutense.

Sors, O. (1981) *Paraná, dos siglos y cuarto de su evolución urbana 1730-1955*. Santa Fe, Colmegna.

Zanini, A. (1926) *Páginas de oro de la ciudad de Paraná en su primer centenario. 1826 26 de agosto 1926*. Buenos Aires: Impresión de Talleres Gráficos Caracciolo y Plantié.

Fuentes documentales referenciadas

República Argentina. Título de propiedad de la Nación N° 655: Entre Ríos, Paraná, Puerto Nuevo. 1905. Registrado bajo la partida n° 5566/1906 del registro de la propiedad de la Provincia de Entre Ríos.

Enrique Badano, *Hablemos del futbol*. Micros radiales LT 14 Radio General Urquiza, Paraná, 1958. Digitalización y transcripción del archivo papel, Walter Musich.

AGN -Archivo Intermedio- M.O.P. Caja 142- 7122 -7250 – (1880-1909)

Hemeroteca del Archivo General de la Provincia de Entre Ríos.

Archivo del Escuadrón Aerofotográfico de la II Brigada Aérea, Paraná.

Biblioteca y Archivo del MECON. Ministerio de Obras Públicas de la Nación. Memorias 1899,1901 y 1906.

Archivo División Paraná Medio. M.O.P. Dirección Nacional de Navegación y Puertos. Escuelas de Aprendices para obreros y tripulantes. Reglamento y Plan de Estudios. Digitalización PID 5115.

Sociedad Cooperadora Centro de Salud del Puerto Nuevo. Libro N° 1, abierto el 1° de febrero de 1961, posesión de Sr. Luis Sotes, Digitalización Walter Musich.