CIUDADES PORTUARIAS PATRIMONIO HISTORICO Y DESARROLLO SUSTENTABLE

Actas digitales del

VII COLOQUIO INTERNACIONAL SOBRE PATRIMONIO PORTUARIO Y I ENCUENTRO INTERDISCIPLINARIO:

LAS CIUDADES PORTUARIAS EN LOS PROCESOS DE GLOBALIZACIÓN

Rosario – Santa Fe – Argentina
11 y 12 de agosto de 2022

IDEHESI CONICET
NH-CPR
UBO
Agencia I+D+i

Ciudades portuarias, patrimonio histórico y desarrollo sustentable : actas digitales del VII Coloquio Internacional sobre Patrimonio Portuario y I Encuentro Interdisciplinario : las ciudades portuarias en los procesos de globalización / Miguel Ángel (h) De Marco... [et al.] ; compilación de Miguel Ángel (h) De Marco ; editado por Lucía Di Masso. - 1a ed. - Rosario : IDEHESI- Instituto De Estudios Históricos, Económicos, Sociales E Internacionales del Conicet, 2023.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-29642-5-2

1. Puertos. 2. Historia Regional. 3. Patrimonio Histórico. I. De Marco, Miguel Ángel (h), comp. II. Di Masso, Lucía, ed.

CDD 386.85

Catalogación realizada por la Agencia Argentina de ISBN.

IDEHESI, CONICET, 2023
Instituto de Estudios Históricos, Económicos, Sociales e Internacionales
Sede central: Córdoba 2122, 2° P., C1120AAQ, Buenos Aires, Argentina
idehesi@conicet.gov.ar / http://www.idehesi-conicet.gob.ar

Miguel Ángel De Marco (h), coordinación editorial
Lucía Di Masso, diseño de cubierta, maquetación y corrección de textos

1a edición digital: junio 2023
ISBN: 978-987-29642-5-2

Las opiniones expresadas en la presente publicación son responsabilidad exclusiva de los autores y no reflejan necesariamente la posición oficial del IDEHESI, CONICET.

Obra bajo Licencia Creative Commons
Atribución-NoComercial-CompartirIgual
4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0)

Ciudades portuarias, patrimonio histórico y desarrollo sustentable

Actas digitales del
VII Coloquio Internacional sobre Patrimonio Portuario y
I Encuentro Interdisciplinario: Las ciudades portuarias en los procesos de globalización

Rosario – Santa Fe – Argentina
11 y 12 de agosto de 2022

Compiladas por
Miguel Ángel De Marco (h)

IDEHESI, CONICET
Rosario, Santa Fe, Argentina
2023

Comité Científico

Joan Alemany Llovera (Universitat de Barcelona)
Alejandro Benedetti (CONICET–UBA)
Nicolás Bernard (UBO)
Liliana Brezzo (IDEHESI/Nodo IH, CONICET–UCA)
Daniel Castillo Hidalgo (PORMAR–IATEXT–ULPGC)
Myriam Colacrai (CERIR–CONICET–UNR)
Gustavo Chalier (Archivo H. M. Punta Alta–UNS)
Miguel Ángel De Marco (h) (IDEHESI, CONICET–UCA)
Javier Fedele (CURDIUR, CONICET–UNR)
Sandra Fernández (ISHIR, CONICET–UNR)
Fernando Jumar (CONICET–UNLP)
Carola Hein (TU DELFT)
Cezar Honorato (Polis–UFF)
Beatriz Figallo (IDEHESI, CONICET–UCA)
Héctor Floriani (CURDIUR–UNR)
Gladys Lechini (CERIR–CONICET–UNR)
Cecilia Míguez (IDEHESI, CONICET–UBA)
Andrés Regalsky (CONICET–UTDT)
Bruno Rohou (CFV–UBO)
Javier Valladares (Academia del Mar–ITBA)
Marcelo Weissel (Acumar–UNLA)

Comisión Organizadora Local

Coordinadores:

Miguel A. De Marco (h) y Bruno Rohou

Integrantes:

Gustavo Alves
Gustavo Chalier
Fabiana De Laurentis
Lucía Di Masso
María Beatriz Girardi
Santiago Prieto
Viviana Mettifogo
Ana Sellares
Carlos Cadierno
Juan Diego Perisset

CONTENIDO

Palabras iniciales i

PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO Y PAISAJES RIBEREÑOS 1

***Petits ports* y transformación de los paisajes aluviales en el estuario del Loira (Loire–Atlantique, Francia): Valorización patrimonial y turística** 2
Loïc Ménanteau y Laurent Pourinet

Les quais de Nantes, symbole de la ville du XVIIIe siècle 26
Hélène Rousteau–Chambon

Le chemin de halage (1848-1905) : Un indicateur pertinent de l'histoire technique du port de Pont-l'Abbé ? 44
Thomas Le Page

La navigation sur le fleuve Niger : Entre liberté et limites 67
Mamadou Nientao

Évolution croisée des ports de paimpol et de Saint-Malo/Saint-Servan entre 1815 et 1914 sous le prisme des bassins à flot 85
Sophie Marrec

La extensión del barrio portuario nantés durante la segunda mitad del siglo XVIII en la isla «*Gloriette*» 111
María del Carmen Márquez Gómez

Reencuentro Valparaíso ciudad y puerto: "La expansión portuaria construida desde la arquitectura de Valparaíso" 126
Oscar Cárcamo Yáñez

El Mes de la Madera de La Boca. Estrategia para conservar madera histórica y arqueológica del puerto del Riachuelo de Buenos Aires 147
Marcelo Weissel

DINÁMICA HISTÓRICA DE LAS CIUDADES PORTUARIAS 154

Las ciudades portuarias santafesinas en el circuito mundial del carbón, 1898–1918. De actores, guerras y dependencias 155
Miguel Ángel De Marco (h)

Corrientes: Una ciudad portuaria en la época de la Confederación. 1853-1860 176
Jorge Enrique Deniri y Noelia Manzino

La trayectoria profesional del ingeniero Ariodante Ghisolfi, experto e intelectual. Mantua 1863-San Nicolás 1949 191
Rosana Luján Obregón

Argentina, el puerto de Alicante y los asilos de la guerra civil española, 1936-1939 211
Beatriz Figallo

Desarrollo económico y cambios demográficos en relación al ramal ferroviario puerto Diamante-Curuzú Cuatía 236
Humberto R. Fossati

La creación de la COPEL en el puerto de Ingeniero White (1961): La irrupción de un nuevo actor institucional en la actividad portuaria local 252
Carolina E. López

Aplicabilidad de los principios de diseño de sistemas sostenibles de Recursos de Uso Común (RUC), a la problemática propia de la gobernanza de la ciudad portuaria 275
Luis Alberto Herrera

PUERTOS EN TIEMPOS DE GLOBALIZACIÓN 294

La desestatización de la autoridad portuaria 295
de Santos y la relación puerto–ciudad
Adilson Luiz Gonçalves

El comercio exterior con América del sistema portuario 313
de titularidad estatal en España (1962-2000)
Elena Ruiz Romero de la Cruz y
Gorka Zamarreño Aramendia

La especialización productiva de los puertos 323
por fachadas marítimas en España
Gorka Zamarreño Aramendia y
Elena Ruiz Romero de la Cruz

Devoción a San Silverio en el puerto de Ingeniero 341
White, patrimonio intangible y maritimidad.
Renovando la tradición en tiempos del covid–19
María Belén Noceti

Uso, conflictos y perspectivas de los silos del 361
puerto de Mar del Plata. Un caso de estudio
Marcelo Francisco Veneziano

Observatorio de Problemáticas Pesqueras: 374
Balances y perspectivas
Diego Solimeno, Gabriela Sánchez,
Luciana Nogueira y Agustín Nieto

La actividad portuaria-pesquera y la pandemia..... 385
covid–19. El caso del puerto Caleta Paula en
contexto de la región
Marcelo Robledo

PALABRAS INICIALES

El "VII Coloquio Internacional sobre Patrimonio Portuario y I Encuentro Interdisciplinario: Las ciudades portuarias en los procesos de globalización", celebrado en la ciudad de Rosario, Argentina, el 11 y 12 de agosto de 2022, fue organizado por el Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales, IDEHESI-CONICET, Argentina; el Centre François Viète (EA 1161), Université de Bretagne Occidentale (UBO), Brest, Francia; el Foro de Ciudades Portuarias y Vías Navegables (NCPR+OCI, Universidad Nacional de Luján); y la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales del Rosario, Universidad Católica Argentina (UCA).

Siguiendo con la tradición de estos coloquios, se priorizó temáticamente el diálogo interdisciplinar e interinstitucional sobre las experiencias de preservación de los paisajes portuarios y la puesta en común de investigaciones científicas sobre el devenir de las relaciones entre el puerto y la ciudad.

Por otra parte, en atención a los crecientes desafíos derivados de la coexistencia entre la operatoria portuaria y las prácticas urbanas, y el rol de las prácticas de gobernanza en el desarrollo sustentable, se decidió incorporar un nuevo espacio en el que se pudieran analizar estas cuestiones teniendo en cuenta las particularidades y consecuencias de los procesos de globalización.

Tanto el Coloquio como el Encuentro acogieron ponencias y comunicaciones referidas a los siguientes ejes: A- Patrimonio portuario: patrimonio fluvial y marítimo; herramientas digitales; arqueología subacuática; patrimonio edilicio y tecnológico; políticas de puesta en valor; preservación; archivos, bibliotecas y museos; experiencias didácticas; configuraciones identitarias y medios de comunicación; producciones audiovisuales; en las plataformas digitales y en las redes sociales. B- Historia de los puertos: aspectos políticos, económicos, sociales y culturales de la actividad portuaria; puertos y modelos de desarrollo en perspectiva histórica; los proyectos regionales y de país y los puertos; las ciudades portuarias y los intereses regionales, marítimos y fluviales; evolución tecnológica naval y de infraestructura ferro-portuaria; gestores y actores institucionales de la actividad portuaria; instancias de crisis, conflictos y enfrentamientos, y de diálogo y consenso; tecnología naval; las ciencias, disciplinas y oficios abocados a la investigación, formación y difusión de conocimientos para la operatoria; y la historiografía portuaria, planteos y discusiones metodológicas. C- Ciudades portuarias regionales y los desafíos de la globalización: relaciones internacionales, urbanismo, logística y comercio exterior; obras públicas de infraestructuras, hidrovías, corredores y pasos; comercio

e industria del *hinterland*; geografía portuaria; turismo; e inclusión social, seguridad y desarrollo sustentable. D- Actores y gestores institucionales de la actividad portuaria y las vías navegables: gestores institucionales; redes y asociaciones internacionales, nacionales, provinciales y locales en la elaboración de políticas en relación con la actividad portuaria marítima y fluvial; actores vinculados a la comunidad portuaria, entre ellos asociaciones, cámaras, centros, clubes, fundaciones, gremios, etc.; y perspectivas de gobernanza.

La ceremonia inaugural y las sesiones públicas de las actividades se realizaron en las instalaciones de la Nueva Estación Fluvial de Rosario, con la presencia de funcionarios provinciales y municipales, autoridades portuarias, académicas y científicas, investigadores de distintos puntos y universidades del país, estudiantes e interesados en la temática.

El primer panel se denominó “Las ciudades portuarias en la actual coyuntura internacional”, siendo coordinado por Miryam Colacrai (CERIR-UNR; CONICET), donde se trataron los siguientes temas: “Situación y perspectivas de ciudades-puerto ucranianas en el marco del conflicto actual”, a cargo de Ricardo Torres (CERIR-UNR); “La ciudad-puerto de Ushuaia como una de las puertas de entrada a la Antártida”, por Marisol Vereda (UNTDF, CERIR) e “Infraestructuras logísticas, actividades (neo)extractivas y urbanización: El caso de Dock Sud, Buenos Aires” de Simone Veglio (Universidad de Malmö-IUR).

Seguidamente se realizó el panel “Ciudades portuarias globales. Los desafíos de Rosario y su región”, coordinado por Marcelo Terenzio (ENAPRO-UAI). En el mismo se presentaron las disertaciones: “Sistema portuario del Gran Rosario: Intermodalidad y federalismo”, de Natalia Suñer (UNR-IDR); “Contribuciones a una re-definición de ciudad portuaria y patrimonio”, de Héctor Floriani (UNR-CONICET); y “Gobernanza portuaria regional para el desarrollo”, de Juan Venesia (UNR-IDR).

La jornada también fue el ámbito de la presentación de los siguientes libros: “Historia del puerto de San Nicolás”, de Ricardo Primo; “Santa Elena 1871-2021: Breve historia de un puerto singular en vía de extinción”, de Oscar Aníbal Fleitas; "Cidades portuárias: Novas questões e múltiplas temporalidades", de Cezar Honorato y Alcidesio de Oliveira Júnior; “El día que los puertos llegaron a la Boca”, con las Actas del IV Coloquio Internacional de Patrimonio Portuario, Buenos Aires, a cargo de Marcelo Weissel; “Los Costas, la costa y el puerto”, con las actas del VI Coloquio Internacional de Patrimonio Portuario, Campana, por Fernanda Gazzo y Gustavo Alves; y la “Cartilla para la preservación del patrimonio histórico de los puertos argentinos”, de Miguel Ángel De Marco (h) con contribuciones de Marie

Morgane Abiven, Sebastián Carrizo, Lucía Di Masso, Alicia C. Martín, Santiago Prieto, Bruno Rohou, María Emilia Sandrín, Ana C. Sellarés, Carolina E. López y Marcelo Weissel. La actividad fue coordinada por Beatriz Figallo (IDEHESI-CONICET, UCA) y María Cecilia Miguez (IDEHESI-CONICET, UBA).

Además, se llevaron a cabo mesas que específicamente trataron las modificaciones experimentadas en las globalizaciones. Una de ellas abordó la iniciada en el siglo XIX y se denominó "Puertos del carbón en la primera globalización", organizada como una actividad de extensión conexa al proyecto "Puertos del carbón", una experiencia colaborativa internacional, presentada en el Congreso de Historia Económica de París 2022, con la coordinación de Daniel Castillo Hidalgo (ULPGC) y Cézar Texeira Honorato (UFF). Otra se ocupó de las transformaciones operadas a finales del siglo XX y principios del siglo XXI. Entre los temas tratados estuvieron "La construcción reciente del *hinterland* periurbano santafesino: Actores y disputas por los usos socioeconómicos del espacio geográfico", de Martín Carné (UNL-CONICET) y Lucas Cardozo (UNL-CONICET); "Regiones portuarias y cadenas globales de valor. Una mirada crítica al potencial del Gran Rosario", de Isabel M. Raposo (UNR) y Augusto Caviglia (UNR); "Un puerto para la periferia global: Dimensiones de poder, escalas espaciales y agroindustria en la región Rosario, Argentina (1995-2021)", de Martín Scarpacci (Universidad Federal de Río de Janeiro); "La desestatización de la Autoridad Portuaria de Santos y la relación puerto-ciudad", de Adilson Luiz Gonçalves (UNISANTA); y "Reencuentro Valparaíso, ciudad y puerto", de Oscar Cárcamo Yáñez (CONICET-UNL).

Al día siguiente, ya en las instalaciones de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Católica Argentina, sesionaron comisiones que trabajaron en simultáneo sobre dos grandes ejes: patrimonio cultural portuario y paisajes ribereños, y dinámica histórica de las ciudades portuarias. Las mesas que se sucedieron durante toda la jornada fueron coordinadas por Bruno Rohou, Gustavo Chalier, María Emilia Sandrín, Santiago Prieto, Marcelo Weissel, Alicia Martín, José Luis Jofré, Rosana Obregón, María Beatriz Girardi y Carolina López.

Se resolvió la publicación de los aportes presentados a través de dos instancias. El dossier: "Patrimonio portuario y procesos de globalización: Distintas perspectivas de abordaje en tiempos, espacios y escalas variables", en la revista *Transporte y Territorio*, de la Universidad de Buenos Aires; y el libro digital con la compilación de las ponencias que aquí tenemos el agrado de compartir.

Queremos agradecer muy especialmente a todos quienes hicieron posible la valiosa actividad académica reseñada, una de las primeras efectuadas con posterioridad a la pandemia de covid-19, lo que implicó redoblar esfuerzos para poder cumplir con los requerimientos de distinta índole demandados por la presencialidad, en una coyuntura de recuperación y austeridad. Asimismo, al IDEHESI-CONICET que hace posible esta publicación, y la colaboración para su edición de la CPA. Bib. Lucía Di Masso.

A través de las siguientes páginas, el lector se encontrará con investigaciones inéditas y originales provenientes de profesionales y especialistas de centros científicos, universitarios y de gestión portuaria de diversos países y ciudades portuarias. A todos ellos nuestro más sincero agradecimiento y la invitación a participar del VIII Coloquio, a realizarse en octubre de 2024 en la ciudad de Mar del Plata.

Miguel Ángel De Marco (h)

Coordinador General del VII Coloquio de Patrimonio Portuario y I Encuentro de Ciudades Portuarias en tiempos de Globalización. Director del Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales del IDEHESI-CONICET.

PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO Y PAISAJES RIBEREÑOS

PETITS PORTS Y TRANSFORMACIÓN DE LOS PAISAJES ALUVIALES EN EL ESTUARIO DEL LOIRA (LOIRE–ATLANTIQUE, FRANCIA): VALORIZACIÓN PATRIMONIAL Y TURÍSTICA

Loïc Ménanteau
LETG–CNRS–Nantes Université, Francia
loic.menanteau@gmail.com

Laurent Pourinet
LETG–CNRS–Nantes Université, Francia
laurent.pourinet@univ-nantes.fr

Resumen

Existieron en el pasado numerosos paleopuertos a orillas de los brazos del estuario del Loira, entre Nantes y el océano Atlántico. Su tipología se establece según su estado actual: *puerto fósil*, *puerto reliquia*, sin olvidar los fondeaderos. Se presta especial atención a los *petits ports*, nombre dado en el siglo XIX.

Desde finales de la Edad Media, la sedimentación natural y, sobre todo, la creación de un único canal de navegación para facilitar el acceso de los barcos al puerto de Nantes a partir de mediados del siglo XVIII, han modificado de forma drástica las condiciones náuticas y los paisajes del estuario del Loira. Esta rápida evolución hizo que una veintena de pequeños puertos perdiera su función portuaria parcial o totalmente. Se presentan sus consecuencias para cada una de las tres secciones del estuario: encauzada, intermedia y marítima.

Se hace un balance de las acciones de valorización de los *petits ports*, ora culturales, paisajísticas o turísticas. Realizadas a diferentes niveles, se refieren principalmente a gradas y muelles, pero también al desarrollo turístico. Sin embargo, estas perspectivas de restauración y puesta en valor de sus enclaves también deben integrarse en las políticas de desarrollo sostenible y protección de los espacios naturales del estuario del Loira, mediante obras de ingeniería ecológica destinadas a restaurar la circulación hidráulica en los antiguos brazos colmatados.

Introducción

El estuario del Loira es el tramo final del río más largo de Francia (1000 km), cuya cuenca hidrográfica representa la quinta parte de la superficie del país (figura 1). El gran puerto de Nantes, situado al fondo de este estuario, a unos 60 km del mar, tuvo un papel importante de

contacto entre esta amplia cuenca y el océano Atlántico y, hasta mediados del siglo XIX, fue un punto estratégico de intercambio entre la navegación marítima y la fluvial. Pero las actividades portuarias no se limitaban a su puerto, estaban relacionadas con todo el estuario, cuyas principales características hidrológicas se dan en la figura 2. Además de los problemas de acceso de los barcos a su puerto debido a la sedimentación en los brazos del río o la presencia de bajos rocosos peligrosos, Nantes tuvo antepuertos que cambiaron de posición entre la Edad Media y la segunda parte del siglo XIX. Una veintena de puertos de menor importancia, de varias épocas, se encontraban al borde de sus brazos. Aquellos que han desaparecido se llaman *puertos fósiles* y, los que han dejado huellas aún visibles, *puertos reliquia*. Presentaremos las principales causas de su desaparición, en gran parte debidas a las obras hechas para facilitar el acceso de los barcos a Nantes, y la problemática de su valorización patrimonial y turística, con un balance de las pocas actuaciones emprendidas y las futuras posibles.

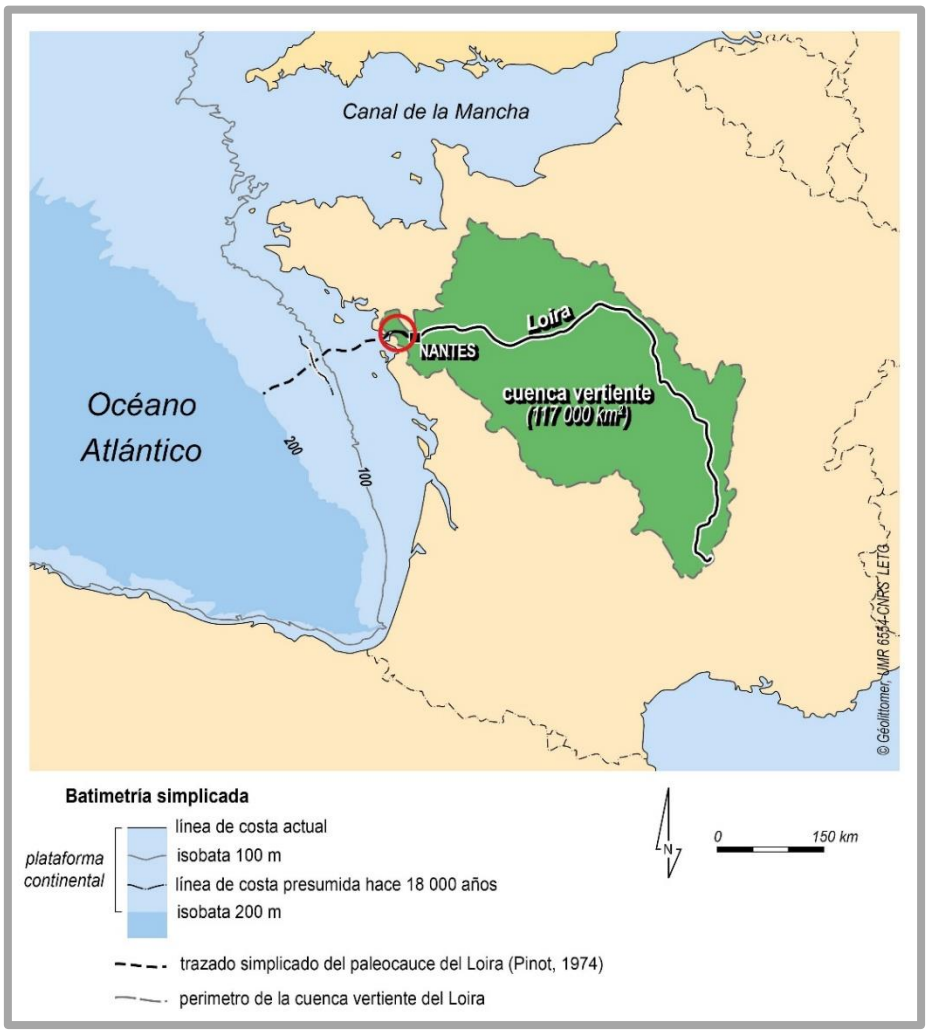


Figura 1. El estuario del Loira y su cuenca hidrográfica. Realización: Laurent Pourinet.

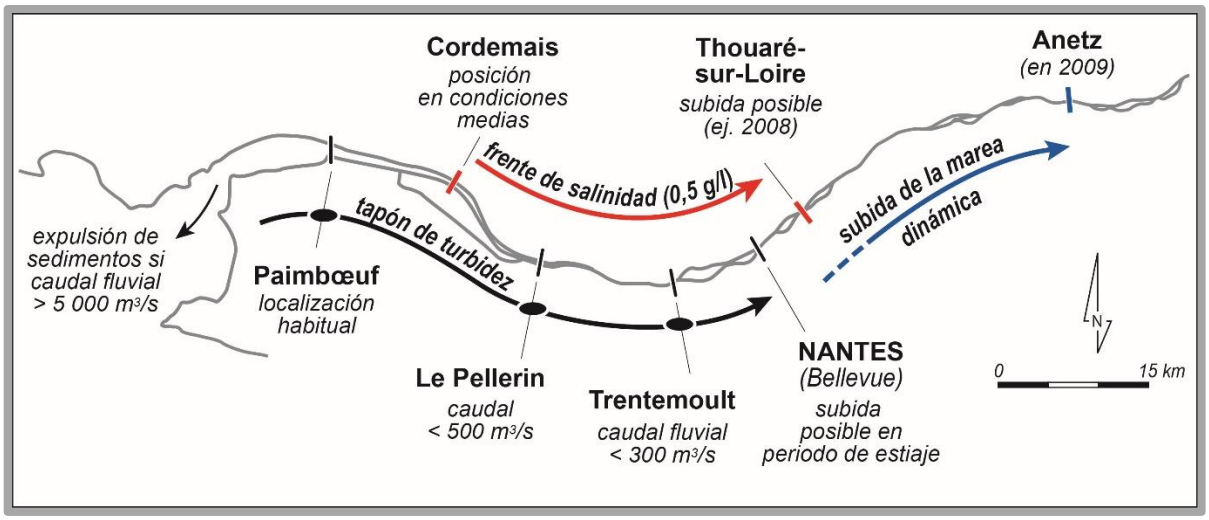


Figura 2. Varios parámetros hidrológicos del estuario del Loira: marea dinámica, salinidad y tapón de turbidez. Realización: Loïc Ménanteau y Laurent Pourinet.

Paleopuertos y *petits ports*

Ciertos estudios históricos y arqueológicos, trabajos de prospección sobre el terreno, han permitido localizar una veintena de paleopuertos entre Nantes y el mar (figura 3). Su distribución está relacionada con la antigua configuración de la llanura aluvial, el trazado de sus antiguos brazos, sus contornos –a veces muy recortados–, su brusco ensanchamiento hacia el oeste en Couëron-Le Pellerin y la presencia en su superficie de islas rocosas. Sin un análisis geoarqueológico del paisaje estuarino es difícil comprender la función y evolución de los asentamientos portuarios.

Hemos clasificado estos asentamientos portuarios en varios tipos. El primero de ellos se refiere a los puertos desaparecidos, de los que no se ve rastro en el suelo y cuya ubicación geográfica a veces es hipotética: son los puertos que hemos dado en llamar fósiles. El más antiguo sería el de *Corbilo(n)*. Un detalle sobre este puerto *mítico* del estuario del Loira es que se dio su nombre a un programa de estudios de los *petits ports* del estuario llevado a cabo por la asociación Estuarium.

Indirectamente, el griego Estrabón en su geografía (20 a.C. – 22 d.C.) relata la existencia previa en la desembocadura del Loira de un emporio llamado *Corbilo(n)* que era, junto con el de Narbona, el puerto principal de la Galia. El texto del historiador griego Polibio menciona que él mismo retoma la historia, perdida, del viaje realizado hacia el 325-300 a.C. por el marsellés Pythéas. *Corbilo(n)* fue, como *Burdigala* (Burdeos), un emporio, es decir, un puerto comercial y una ciudad de mercaderes donde se redistribuían los productos. Podemos pensar

que *Corbilo(n)* se fundó mucho antes del siglo IV a.C. El estaño procedía de las minas locales, pero también de las Islas Británicas. Los numerosos y ricos depósitos de bronce encontrados en la región, particularmente en Nantes, atestiguan su importancia. El descubrimiento de objetos revela intercambios con el mundo mediterráneo en los siglos VIII-VI a.C.

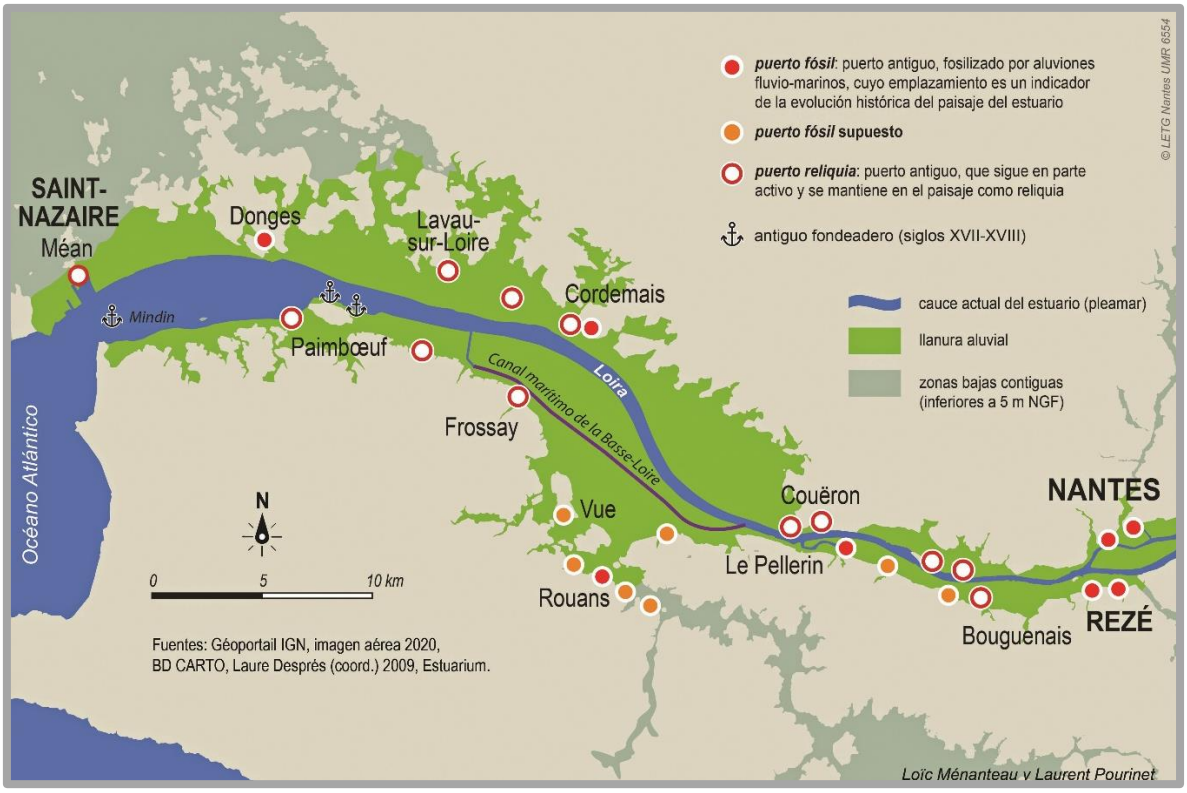


Figura 3. Tipos de paleopuertos en el estuario del Loira, entre Nantes y Donges. Realización: Loïc Ménanteau y Laurent Pourinet.

Desde el siglo XVII, numerosos historiadores han establecido hipótesis y han propuesto su ubicación, unos basados en topónimos y otros en datos históricos o arqueológicos. En nuestra opinión, dos sitios son más probables: la antigua desembocadura del Brivet, justo al este de Saint-Nazaire, y la propia ciudad de Nantes, capital de los Namnetos, cuyos niveles prerromanos aún son poco conocidos (figura 4). Sin embargo, el paradero de *Corbilo(n)* sigue siendo un misterio.

Otros puertos de la Antigüedad se encontraban en cada una de las orillas de la cabeza del estuario: en Nantes, al norte, y en Rezé, al sur. El nombre de *Portus Namnetum* y una placa de bronce del siglo II d.C. dedicada al dios Vulcano indican que existía en Nantes un puerto en esta época: *Deo Vol(kano)/pro salute/vic(anorum por(tensium) et naut(arum) Lig(ericorum)*/ "Al dios Vulcano, para el bien de los habitantes del puerto y de los navegantes del Loira".

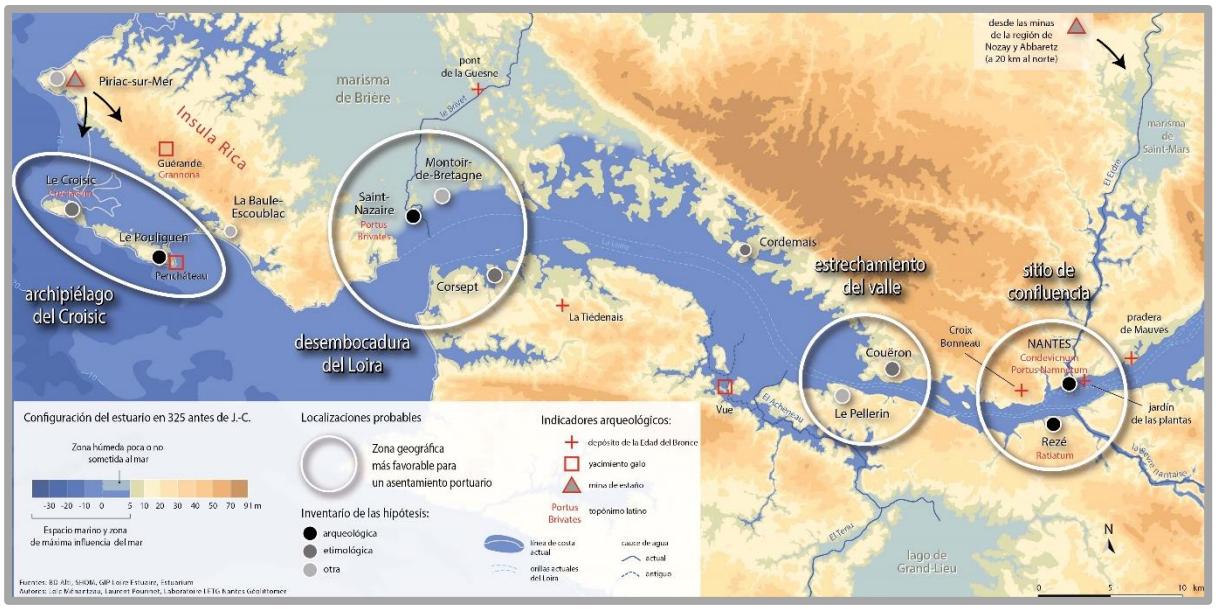


Figura 4. Problemática geoarqueológica de la localización de *Corbilo(n)* en el estuario del Loira. Realización: Loïc Ménanteau y Laurent Pourinet, 2022.

En la orilla sur de la llanura aluvial había otro puerto, el de *Ratiatum* (*Vicus Ratiatensis*), que funcionó desde el siglo I al siglo IX d.C. y, seguramente, mucho más tarde, como lo atestiguan en la orilla del Seil –antiguo brazo relictual– el muelle del Port au Blé (puerto del trigo), al oeste de Pont-Rousseau, o la presencia de anillos de amarre en Bois Chabot. En el barrio de Saint-Lupien, excavado desde el siglo XIX, se descubrió en 2005 un muelle portuario, así como estructuras portuarias de madera de época romana en 2010 (figura 5). Se supone que este puerto romano se extendía mucho más hacia el oeste, hasta el riachuelo de la Jaguière, y que la parte excavada al este sólo representa una pequeña parte de lo que existe. Al oeste de Saint-Lupien, el topónimo Goulet indica la existencia de un estrechamiento, elemento estratégico favorable para un asentamiento portuario.

Otro puerto desaparecido de origen medieval es, por ejemplo, el de la abadía cisterciense de Buzay. Fundada en 1135, fue muy importante a nivel económico gracias al comercio de la sal y el control del tráfico comercial en el estuario. En la misma orilla sur, sólo el nombre de una calle, la del "Vieux Port", nos recuerda la existencia de un puerto en Rouans. Sería necesario realizar estudios geoarqueológicos en paleopuertos fósiles como los de Port-au-Blé (Rezé), La Roche-Ballue/*Port Balu* (Bouguenais), Boiseau (Saint-Jean-de-Boiseau), La Martinière (Le Pellerin), Le Port de l'île (Frossay), Vue, Donges y Montoir. Otros siguen con localización desconocida.

Figura 5. Reconstrucción virtual del muelle y barrio portuario de *Ratiatum* (Rezé) en el siglo II d.C. © Chronographe, Rezé. Foto: muelle con estructuras de madera de *Ratiatum* (módulo n° 9), en el barrio de Saint-Lupien, descubierto en 2010 y excavado entre 2011 y 2016.

El otro tipo está relacionado con puertos en los que existen huellas que indican que tenían gran actividad en el pasado: son los *puertos reliquia*, como el de Lavau (figura 6). La mayoría de los *petits ports*/pequeños puertos pertenecen a este tipo. En el siglo XIX, los ingenieros de *Ponts et Chaussées* llamaron así a los lugares de embarque y desembarque de hombres y mercancías en los municipios ribereños del estuario del Loira, entre Nantes y Saint-Nazaire. Ello permitió a los ingenieros encargados del desarrollo portuario del estuario diferenciar claramente las infraestructuras de uso local de las relacionadas con el gran puerto de Nantes-Saint Nazaire, de escala totalmente diferente, tanto a nivel nacional como internacional. La realidad puede ser más compleja: a veces, un mismo puerto tuvo varios asentamientos sucesivos. Tal es el caso de Cordemais, cuyo puerto medieval de Saint-Nicolas es fósil desde el siglo XIX, y un puerto reliquia en La Côte a un kilómetro al oeste.

Hay que añadir los fondeaderos que son puertos naturales, sin infraestructuras portuarias, que corresponden o han correspondido en una fase de su historia, a gran parte de los paleopuertos del estuario. Un derrotero de las costas de Europa del Oeste redactado a finales de la Edad Media da sus localizaciones en el estuario del Loira y las condiciones náuticas asociadas. Los fondeaderos, que el autor ha llamado *paux*, pueden ser abrigos para esperar el flujo de la marea o cuando sopla viento contrario. También pueden ser puertos de escala o de tránsito como el de Cordemais, o lugares con astilleros. Tal es el caso de los que estaban al

oeste y al este del cabo donde se asentaba la capilla del pueblo de Saint-Nazaire (con fondos de 11,3-12,9 m en pleamar y 4,8-6,4 m en bajamar). Más al este estaban los fondeaderos de Lavau y Rohars. En la orilla sur se mencionan los fondeaderos de Saint-Nicolas de Corsept y de Paimbœuf y, río arriba, los de la Martinière y de la Télindière. En la parte hacia Nantes donde se estrecha el valle, se señalan los *paux* de Port Launay y Chantenay en la orilla norte, y Port Lavigne en la orilla sur. En Nantes se nombran varios asentamientos portuarios como los de la Fosse, la Sulsaye y la Poterne. Más tarde, en los siglos XVII y XVIII, los fondeaderos tuvieron un papel fundamental en el comercio internacional –en parte transatlántico– en la sección marítima del estuario. Así, Paimbœuf tenía tres: la Grande Rade, la Rade des Quatre Amarres y la Petite Rade y, en Mindin, a 9 km al oeste, existía una gran rada que podía acoger los grandes navíos del Rey.

Figura 6. Ejemplo de un puerto reliquia: Lavau. Todavía se ve el muelle portuario, pero ni la actividad ni los tipos de barcos corresponden a las infraestructuras visibles. Al fondo, la antigua Casa del Puerto (Maison du Port). Creative commons.

La degradación de las condiciones náuticas conllevó la presencia de depósitos de lastres de los barcos que necesitaban alijarse, como La Montagne du Lest (Montagne de Leste, Delestage, Butte des Hollandais, Gros sable) en la orilla norte, al oeste de Couëron. Los barcos extranjeros, sobre todo holandeses, que frecuentaban el Port-Launay que, con Couëron, era un antepuerto de Nantes (entre 1630 y 1740), utilizaban este depósito para soltar lastre.

Causas del declive y desaparición de los *petits ports*

La sedimentación arenosa en los brazos fluviales dificultó la navegación en el Loira y su estuario a partir de finales de la Edad Media, como mencionan textos del siglo XVI. Este crecimiento importante de los aportes de arena se debía, en parte, a problemas de erosión de los suelos en la cuenca vertiente del río, en particular en zonas de arenas terciarias atravesadas por el río, como el Bourbonnais, donde hubo una intensa deforestación para abastecer de madera la construcción naval. Obstáculos con barcos hundidos o abandonados, que a veces se figuran en mapas antiguos, intensificaron esta dinámica sedimentaria creando bajos aluviales.

Un mapa de 1665 muestra que las islas eran entonces muy numerosas en el estuario o *La Rivière de Nantes*, como frecuentemente se nombraba en esta época. En 1700, había 73 islas aluviales entre Saint-Sébastien-sur-Loire y el mar, todas ellas enumeradas en otro mapa, de Pierre Augé. Ahora solamente quedan algunas. Estas islas fueron el resultado de la fuerte dinámica hidrosedimentaria del estuario, variable en los últimos siglos (aportes sedimentarios de la cuenca vertiente más o menos significativos), y condicionada no sólo por las corrientes y los niveles de crecida fluviales, sino también por la marea dinámica dentro del estuario. Así se formaron bancos de arena o fango que, por su elevación y extensión, dieron origen a islas.

La tendencia de la evolución natural de las islas se caracteriza por una progresiva disminución de su número y por el aumento de su superficie, debido al crecimiento aluvial y la vegetalización de los bancos (*acrais*); la reunión de las islas entre ellas y, finalmente, la unión de las islas a los bordes de la llanura aluvial. A finales del siglo XVIII es muy difícil navegar en el canal de navegación de la sección marítima, desde Saint-Nazaire hasta Paimbœuf. Para muchos barcos de gran calado, era imposible continuar río arriba: tenían que transbordar sus mercancías en barcos más ligeros para que llegasen a Nantes.

Sin embargo, la verdadera y principal causa del cambio de paisaje es el encauzamiento y la rectificación del cauce estuarino realizados por ingenieros desde mediados del siglo XVIII, a fin de facilitar la navegación entre el puerto de Nantes y el mar. El principal objetivo era canalizar y profundizar el cauce. Sus obras provocaron la desaparición de islas, el relleno de brazos fluviales y desplazamientos del canal de navegación, es decir, un cambio radical en el paisaje, como lo atestiguan los muelles y las *cales* (rampas) de los puertos reliquia que tienen una desconexión física, parcial o total, con el cauce actual, convertido en un cauce artificial, muy rectilíneo y único.

Estas obras se realizaron en varias fases cronológicas y geográficas según la sección del estuario (figura 7): 1. desde mediados del siglo XVIII hasta principios del siglo XX en la sección encauzada; 2. desde 1890 hasta los años 1950 en la sección intermedia; y 3. desde 1970 en la sección marítima.

Analizaremos la evolución antrópica de cada una de estas tres secciones y sus consecuencias para los *petits ports*.

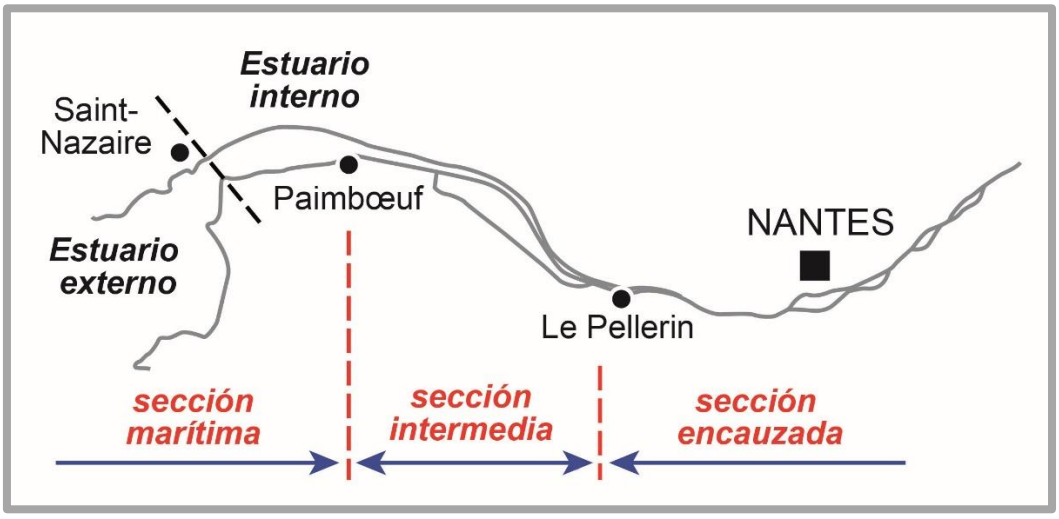


Figura 7. Esquema de las tres secciones del estuario del Loira. Realización: Loïc Ménanteau y Laurent Pourinet.

Sección encauzada: el estrechamiento del cauce

Desde mediados del siglo XVIII, los ingenieros modificaron el estuario para mejorar su navegabilidad entre Nantes y Le Pellerin. En 1756-1768, los ingenieros Michel Alexandre Magin y Armand Eustache François Fougeroux, de Blaveau, realizaron obras para cerrar los brazos secundarios del sur del río y rectificar el cauce sinuoso, convirtiéndolo en único. Uno de los diques que cerraba la entrada de la isla de Indret río arriba se utilizó para la presa del molino de marea de la *Manufacture royale d'Indret*, que fabricaba cañones para la Marina (1778-1815).

Más tarde, en 1830-1840, el ingeniero Alexandre François Lemierre emprende obras de encauzamiento que reducen la anchura del cauce a 200 m hacia Nantes y 300 m hacia Le Pellerin. En 1859-1864, el ingeniero Charles Auguste Jegou sigue estas obras río abajo de Le Pellerin, profundizando el canal de navegación de un metro. El cauce, bordeado por diques sumergibles, se convierte en artificial. Las entradas de los brazos fluviales que separaban las islas se cierran, provocando su colmatación y la pérdida de su función hidrológica. En el año 1762 y los siguientes, un "*procès-verbal de débordement*", realizado bajo la dirección del

ingeniero Michel-Alexandre Magin, estima a unos 4000 "*journaux*", es decir, a unas 1300-1900 ha, la superficie aterrada a consecuencia de la construcción de diques en Nantes y en la sección encauzada. En pocas décadas, el cauce se vuelve artificial: está encorsetado entre diques. Se desconecta del nuevo cauce toda la orilla sur desde la desembocadura de la Sèvre Nantaise, en Rezé, hasta Le Pellerin.

Puertos importantes como Port Launay, que fue un antepuerto de Nantes hasta el siglo XVIII, perdieron totalmente su función portuaria debido al cierre de la entrada del brazo que pasaba a lo largo de sus muelles. En fotos aéreas actuales, sólo se ve el alineamiento de sus casas bordeando su antiguo puerto y un brazo colmatado, pero no se ve ningún muelle, ningún barco, y el brazo se ha convertido en pradera (figura 8). Otros puertos perdieron esta función, ya fuera del todo como La Télindière, ya en gran parte como Port-Lavigne, por encenagamiento de los esteros que comunicaban con el cauce estuarino desde los años 1800, y el cierre de brazos, río arriba, como el de Boiseau para el primero.

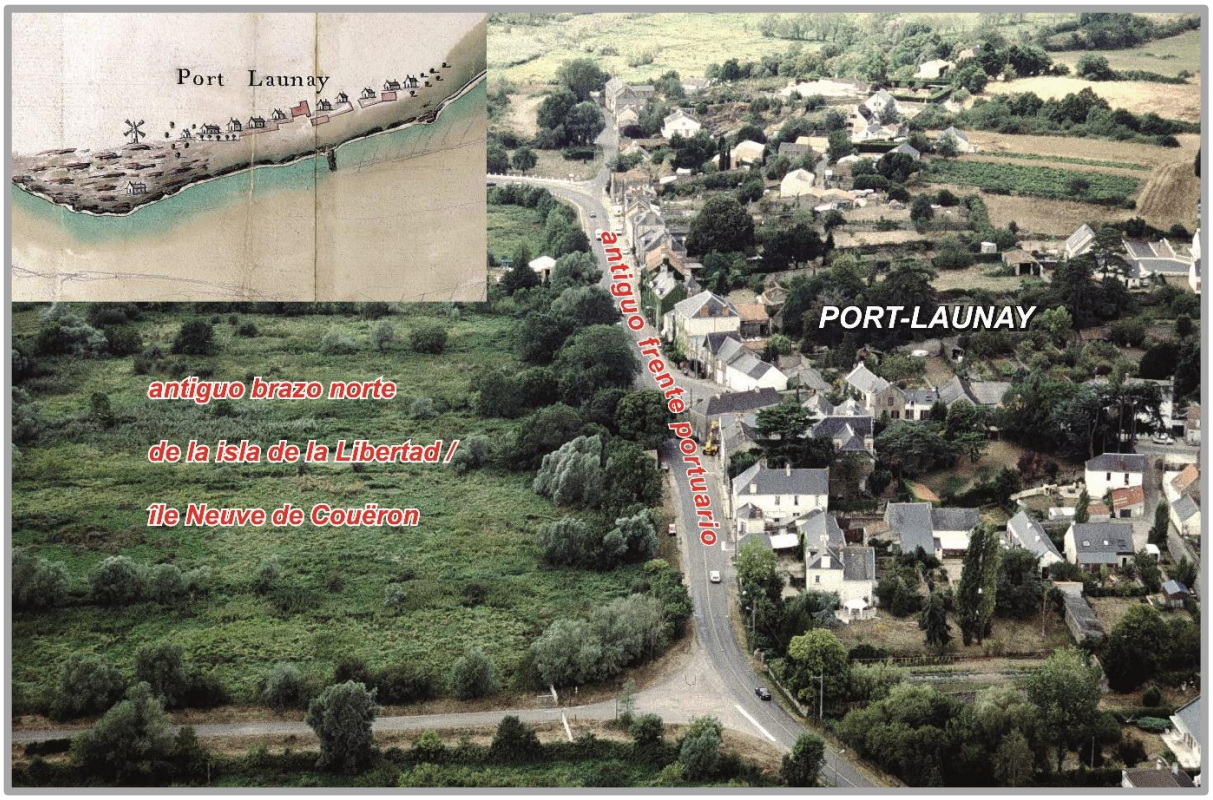


Figura 8. El *bocage* mantiene visible en el paisaje estuarino la antigua isla Massereau, rodeada de brazos colmatados colonizados por la vegetación (praderas húmedas, juncales). A la derecha, brazo del Migron, importante brazo navegable antes de la construcción del canal marítimo de la Basse-Loire o de La Martinière. Foto aérea drone: Loïc Ménanteau, 13-10-2017.

Sección intermedia: rectificación y encauzamiento del canal de navegación y desaparición de las islas y sus brazos

La mayor transformación del cauce y del paisaje aluvial se produjo en la sección intermedia. Como primera solución para resolver los problemas de navegación por el cauce, afectado por un fuerte deterioro de las condiciones náuticas, y evitar realizar obras muy difíciles y costosas, se decidió implementar un canal lateral: el *Canal maritime de la Basse-Loire* o *de la Martinière*, construido entre 1882 y 1892 al sur del cauce actual del río. De 15 km de largo, con esclusa en cada una de sus extremidades, funcionó hasta 1913, pero el aumento del calado y el tamaño de los barcos, así como la generalización del vapor, provocaron su abandono tan sólo 20 años después de su apertura.

Por ese motivo, se preparó otro proyecto basado sobre otro más antiguo (1869) del ingeniero Lechalas. Aprobado en 1903, se realizó entre 1913 y 1920. El objetivo del ingeniero Kauffmann, encargado de este proyecto, era *remplacer un chenal tortueux serpentant au milieu d'îles de formes plus ou moins quelconques, par un chenal ayant un tracé rationnel*/sustituir el tortuoso canal de navegación que serpenteaba entre islas de variadas formas por un canal de trazado racional.

Las consecuencias fueron desastrosas para el paisaje insular porque provocaron: el arrasamiento y la destrucción total de varias islas (Petite Folle, Grand Pineau, Binet, cerca de Cordemais) o destrucción parcial de otras (ej. río arriba, parte de las islas Bernard y Baracon); el cierre transversal de entradas de brazos con diques, provocando la pérdida de su función hidrológica y su colmatación aluvial (figura 9); y la unión de islas unas con otras, como el conjunto formado por las islas Sardine, Belle-Île, Maréchale y Massereau. Esta fuerte transformación de la llanura aluvial se hizo con una dinámica también transversal: al final sólo quedó un cauce rectilíneo y los brazos han desaparecido tanto entre las islas como entre éstas y los bordes continentales de la llanura aluvial.

Rohars y Lavau son dos ejemplos de las consecuencias para la navegación de la transformación del estuario entre Nantes y Saint-Nazaire, con el cierre de brazos y la desaparición de islas. El cierre del brazo norte entre Rohars, Lavau-sur-Loire y Donges (8 km al oeste) provocó la pérdida de la conexión física de estos dos puertos con el estuario (figura 10). En la actualidad, el puerto reliquia de Rohars se encuentra a varios cientos de metros del estero que permite el acceso al cauce (figura 11). En cuanto al *petit port* de Lavau, sólo se comunica con el cauce por un estero que cruza de forma oblicua el antiguo brazo de Lavau y,

transversalmente, los terrenos aluviales río abajo de las islas Lavau (*Isle Neuve*, posterior a 1750) y Pipy.

El cambio fue tan radical que cinco torres balizas, construidas para señalar bajos rocosos peligrosos, se encuentran ahora en medio de praderas o en el cauce por la erosión de la orilla. Tales son los casos de las torres de Brillantes/Briandes/Briands, Les Moutons y La Pierre Rouge, y, en la orilla sur, de Sécé.

Figura 9. Port-Launay (Couëron), antiguo antepuerto de Nantes en el borde de un brazo del río colmatado. Arriba, a la izquierda, detalle de un mapa del siglo XVIII: el puerto aparece bordeando el cauce, sin el banco de arena ("assablement") que dio origen a la isla. Foto aérea oblicua: Loïc Ménanteau, 22-08-1996.

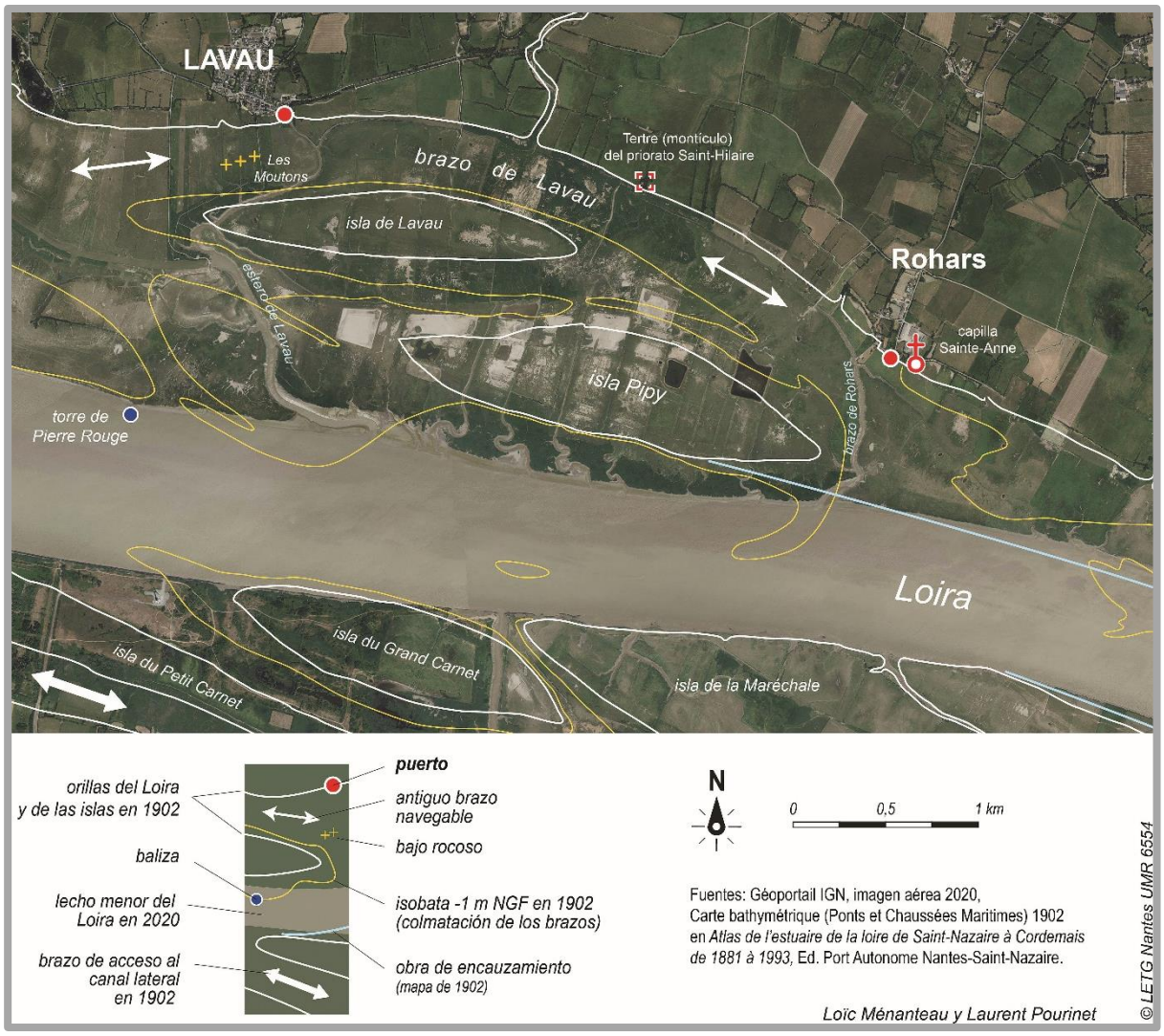


Figura 10. Puertos de Rohars y Lavau. Realización: Loïc Ménanteau y Laurent Pourinet.

Figura 11. El antiguo fondeadero del puerto de Rohars (Bouée) transformado en zona de pastos. A la derecha se ve la capilla de Sainte-Anne, patrona de los navegantes, restaurada en el 2012. Foto panorámica: Loïc Ménanteau, 26-08-2018.

Sección marítima: cambio del canal de navegación

La mayor transformación fue la desviación del canal de navegación hacia la orilla norte, realizada a partir de 1933. Esto provocó el corte y la colmatación del canal de reflujo que, de forma oblicua, unía las fosas de Donges y Mindin. Un dique cóncavo, los rellenos para el desarrollo industrial-portuario (refinería, terminal metanera, etc.), e importantes dragados transformaron totalmente el contacto de los paleopuertos de Donges y Méan con la llanura aluvial, al tiempo que se acentuó la colmatación del antiguo canal del sur entre Paimbœuf y el mar.

Valorización patrimonial y turística de los *petits ports*

La asociación Estuarium, de la cual fui presidente de 1995 a 2015, fue la primera en desarrollar un programa de estudios sobre los paleopuertos de la Basse-Loire (estuario del Loira) llamado Corbilo. Se estudiaron 18 *ports reliques*/puertos reliquia y se redactaron unas fichas de inventario patrimonial para cada uno de ellos.

El inventario de los *petits ports* es la fase previa a su protección, restauración y valorización (figura 12). En las fichas se especifican: su localización y estado general; su uso actual; su creación y la evolución de sus estructuras portuarias; y se hace una breve síntesis de su historia (tabla 1). En el siglo XIX, las actividades de los pequeños puertos estaban estrechamente ligadas a la agricultura de la llanura aluvial: heno, carrizo, madera, extracción de arena, transporte de ganado en las islas y de pasajeros en la ría, etc. Algunos, como Port-Lavigne, Méan, Cordemais, La Maison Verte y Le Migron, tuvieron actividades específicas: exportación de vino, importación de cal para abonos agrícolas, pesca invernal en el estuario, astilleros de ribera, entre otras.

El objetivo no es sólo el conocimiento científico de este patrimonio, sino también la sensibilización de las autoridades administrativas y políticas, así como de los habitantes, para su valorización patrimonial y turística. Se busca mantener en la memoria colectiva la relación entre puertos y estuario.

De forma paralela, se actuó para que los servicios de la región de los Pays de la Loire integraran los *petits ports* en el inventario del patrimonio. Otro tipo de actuación es la sensibilización sobre este tema de los habitantes y el público en general. Con tal objetivo, se realizan conferencias paseo (*conférences promenade*) como en la *cale* de Port Lavigne (Bouguenais) el 7 de mayo de 2022, se editan "Carnets de balade" como el de Port Launay, se organizan fiestas de puerto como en Lavau-sur-Loire el 15 de mayo del mismo año, etc. (figura

13). Cabe resaltar que los *petits ports* son uno de los temas de la exposición permanente del *Centre de découverte*/Centro de descubrimiento Terre d'Estuaire, abierto en 2019 con apoyo de la mancomunidad de municipios Loire et Sillon, cerca del *petit port* de Cordemais. Además de la exposición permanente, se organizan cruceros en barcos con fondos planos que salen de *petits ports*, como Cordemais y Lavau-sur-Loire (figura 13).

Existen también actuaciones que implican obras de restauración y limpieza de fangos (*dévasement*) de las antiguas infraestructuras portuarias (*cales*, muelles, etc.), como en Port Lavigne (Bouguenais), donde se realizó un proyecto de restauración de la *cale* en 2020 gracias a la financiación de varios organismos públicos (Nantes Saint-Nazaire Port, al cual pertenece la *cale*, Nantes Métropole y Voies Navigables de France) y un proyecto de reutilización por una asociación con seis anillos de amarre (figura 14). Las obras pueden tener un objetivo más global, como la valorización paisajística y turística del entorno de los *petits ports*. Tal es el caso de la Maison Verte en Corsept. Las obras, comenzadas en septiembre de 2021 y acabadas en el verano de 2022, han dado como resultado un aparcamiento, zonas de picnic, vegetalización, etc.

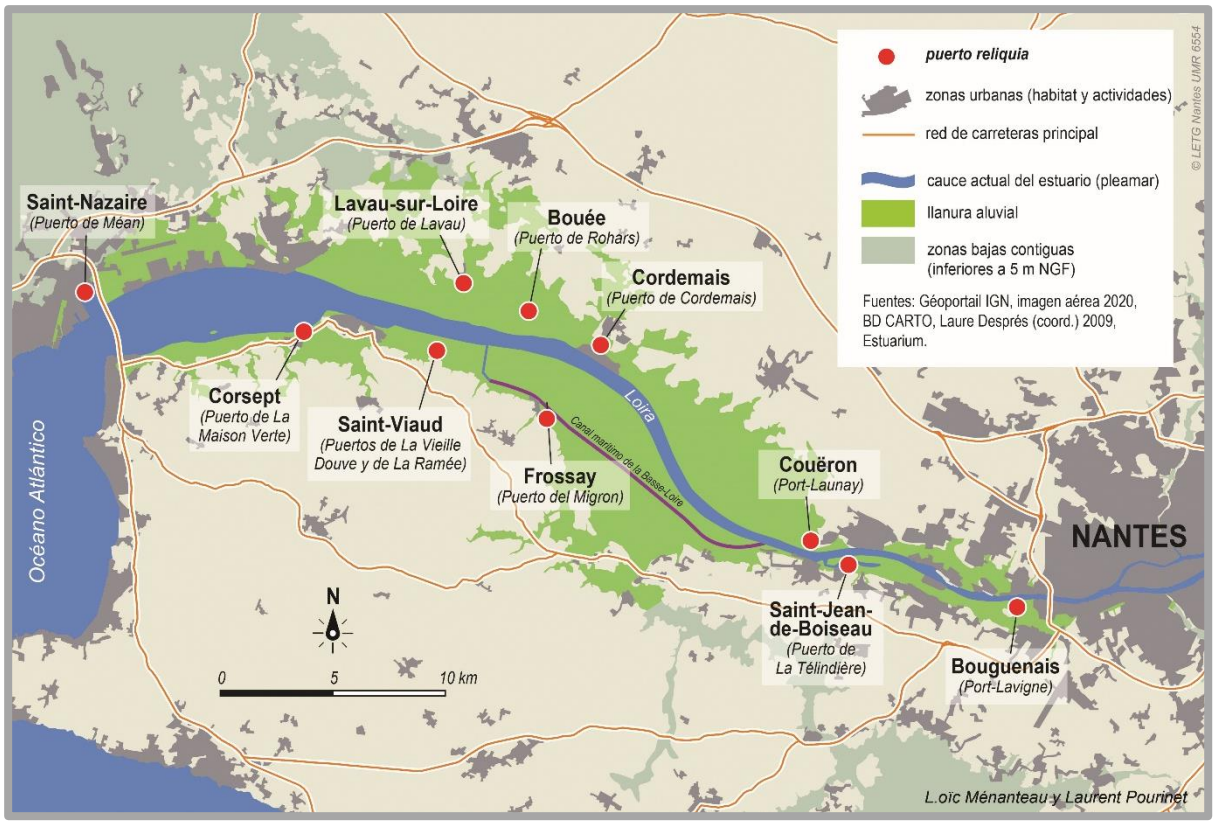


Figura 12. Localización de 10 de los *petits ports* estudiados por la asociación Estuarium. Realización: Loïc Ménanteau y Laurent Pourinet.

Figura 13. Ejemplos de sensibilización de los *petits ports* para el público: conferencia paseo, fiesta del puerto y crucero fluvial.

Figura 14. *Cale* del *petit port* de Port-Lavigne (Bouguenais), en el borde del estero del mismo nombre, colonizado por la vegetación acuática. Se hicieron obras para su valorización patrimonial y turística. Foto panorámica: Loïc Ménanteau, 26-08-2018.

Sin embargo, la manera más adecuada de mantener la actividad náutica en estos *petits ports* es reutilizarlos como puerto deportivo y/o de pesca artesanal, como ocurre en el *petit port* de Méan (Saint-Nazaire) o el de Cordemais (figura 15).

Figura 15. *Petit port* de Méan (Saint-Nazaire) que sigue en actividad con barcos de recreo y de pesca artesanal. Foto panorámica: Loïc Ménanteau, 26-08-2018.

A pesar de todas las actuaciones realizadas, esta valorización patrimonial y turística sigue siendo insuficiente. En efecto, es imprescindible que forme parte importante de las políticas de protección de la naturaleza y el ordenamiento territorial de todo el estuario. El desarrollo portuario ha de ser compatible con una mejor calidad de los paisajes y la restauración hidrológica de las zonas colmatadas. Hace falta integrar la valorización de los *petits ports* en las políticas de protección y ordenamiento territorial del estuario del Loira respetando, en primer lugar, las orientaciones de *La Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Loire*, aprobada en 2006, o de documentos regionales como el SCOT (*Schéma de cohérence territoriale*) de Nantes-Saint-Nazaire (2000), un documento de planificación estratégica a escala intercomunal pero que, desgraciadamente, no engloba la orilla sur del estuario.

Así mismo, deberían llevarse a cabo obras de ingeniería ecológica a fin de restablecer, en la medida de lo posible, la relación física de los *petits ports* con las aguas del estuario, así como el carácter insular de ciertas antiguas islas, teniendo como objetivo una mejora ambiental, cultural y turística. En el futuro, los proyectos de restablecimiento gradual de la circulación del agua en los antiguos brazos y esteros del estuario del Loira podrían permitir restaurar o mejorar

el vínculo orgánico que los pequeños puertos tenían con el río. Proyectos como la creación del parque natural regional Loire Estuaire Grand Lieu, o la prevista elevación del nivel marino en este siglo, que cambiará los modos de gestión del estuario, podrían favorecer este objetivo. La casa flotante, copia de la Maison du Port de Lavau-sur-Loire, puede resultar divertida, pero no soluciona el grave problema de la desconexión física entre los *petits ports* y las aguas del estuario (figura 16).

Figura 16. Casa flotante en el estuario de la Loire, frente a Couëron, cuyo modelo es la Maison du Port (Casa del Puerto) del *petit port* de Lavau-sur-Loire. Edificada en el marco del «Voyage à Nantes 2012», es obra de Jean-Luc Courcoult, fundador de la compañía Royal de Luxe, quien califica su obra de «realismo imaginario». Foto: Loïc Ménanteau, 18-05-2013

Tabla 1. Principales características y valorización de una decena de *petits ports* del estuario del Loira. Fuentes: Yves Le Maître y Éric Lemerle, Estuarium, 2004; Loïc Ménanteau.

Nombre del *petit port* (orilla)	**Municipio**	**Antiguas actividades portuarias**	**Antiguas infraestructuras portuarias**	**Uso actual**	**Valorización (unos ejemplos)**
Port-Lavigne (izquierda)	Bouguenais	Exportación de vino (1879, 50.000 barricas), pesca de cerco, heno y juncos.	1882-1883: rampa de 100 m de largo, con extremidades en cuarto de círculo y plano inclinado de 17 m de ancho.	Pesca fija con *carrelets*, astilleros de ribera.	Proyecto de restauración de la rampa portuaria en 1994, limpieza de fangos en 2019, restauración de la rampa portuaria en 2004 y 2022.
Port de la Télindière (izquierda)	Saint-Jean de Boiseau	Exportación de telas de lino, productos de juncos, heno, transporte de ganado, etc. Dos astilleros de ribera (para barcas), el último cierra en 1950.	1876: rampa (en Pré Commun), reparada en 1876. 1890: nueva rampa de 144 m de largo.	Ninguno	Chantier Minée (desde 1997, construcción de barcos tradicionales).
Port-Launay (derecha)	Couëron	Antepuerto de Nantes, entre los siglos XV y XVIII: descarga de mercancías sobre otros barcos con menos calado para su transporte a Nantes.	1866 y 1887: dos *cales* para el comercio local, alineamiento de las casas bordeando el muelle portuario.	Ninguno	Restauración y estudio (2007) de la Rotonde de Pierre Tamis, antiguo puesto de observación marítima para la Aduana.

La Côte (derecha)	Cordemais	Hasta los años 1950: pesca estacional de angulas. Finales del siglo XIX: exportación de trigo, juncos (1912: 100 mil fardos) y heno (1912: 6000 quintales). Transporte del ganado a las islas.	1852-1853: muelle con escaleras, rampa con terraplén. 1885: gran rampa (55 m sobre 15 m) con terraplén. 1913: nueva rampa, le Quai Neuf.	Pesca (estacional de angulas), puerto deportivo (1982: pantalanes flotantes). Limpieza de los fangos depositados en el puerto gracias al desagüe de las aguas de la central térmica de Cordemais (1970).	Sigue activo, con extensión (2008), edificio de la antigua Capitanía e importante centro de descubrimiento Terre d'Estuaire, inaugurado en 2019. Zona de carena ecológica, réplica de un barco tradicional *La Reine de Cordemais.*
Rohars (derecha)	Bouée	Siglo XIX: puerto de pesca, expedición de cereales, juncos, etc. Escala de los vapores de viajeros entre Saint-Nazaire y Nantes.	1860-1861: rampa reconstruida (89,60 m de largo y 8 m de ancho, con terraplén). 1870 y 1900: extensión de la rampa.	Caza	Restauración de la capilla Sainte-Anne de Rohars (antiguo priorato reconstruido en 1707), en 2005-2012.
Lavau (derecha)	Lavau-sur-Loire	Tráfico de pasajeros y mercancías (trigo sarraceno, colza, avena, papas, etc.). Transbordo (*bacs*) entre las orillas del estuario. Hasta los años 1900, importante flota de pesca.	1850: muelle de 12 m (orilla derecha del estero), prolongado en 1872 y ensanchado en 1878. 1925: pasarela de madera en la prolongación del antiguo muelle	Pesca, turismo fluvial	Salida de cruceros fluviales, fiesta del puerto, Maison du Port reabierta como *crêperie* restaurante.
Le Migron (izquierda)	Frossay	Productos agrícolas, piedra de canteras vecinas. Importación de cal de Montjean-sur-Loire para abonos agrícolas.	1856-1857: *cale* (36 m de largo y 14 m de ancho). 1870: extensión de la *cale* y terraplén para mercancías.	Cerca de una base de remo.	Restauración de la pasarela (1933, 255 m de largo) que franquea el antiguo brazo del Migron (2022-2023), con dos miradores.

La Vieille Douve y La Ramée (izquierda)	Saint-Viaud	Productos agrícolas	1861: calzada de La Vieille Douve (larga de 3,5 m). 1879: *cale* en La Ramée (35 m sobre 4 m). Hasta 1905, limpieza de fangos. 1922: limpieza de las esquirlas dejadas por tropas estadounidenses en 1917-1918. 1878: cuartel de aduaneros en La Ramée.	Ninguno	Ninguna
La Maison Verte (izquierda)	Corsept	Importación de cal de Montjean-sur-Loire para abonos agrícolas, arena, etc. Puerto de abrigo para barcos de pesca.	1861-1862: rectificación y ahondamiento del estero, *cales* y muelles, compuerta. 1867-1936: reparación de los muelles, limpieza del estero, etc.	Ninguno	Reordenamiento del *petit port* (2021-2022): restauración de rampas y muelles, zonas de picnic, vegetalización (árboles, vegetales, etapa de la "Loire à vélo").
Méan (derecha)	Saint-Nazaire	Puerto de tránsito para la turba o el *noir* (utilizado como fertilizante) de la Brière. Puerto de varada. Hasta los años 1890, astilleros.	1845-1874: *cale* de 34 m de largo y 5 m de ancho, rehecha en 1892 (después de su destrucción parcial por un temporal en 1891).	Pesca, recreo	Limpieza de fangos, proyecto "Places à prendre" (2020) de ordenamiento del Port de Méan en el marco del programa "Saint-Nazaire. Une ambition maritime & littorale".

Bibliographie

"708. - Les îles de la Loire et le domaine communal de Nantes." En *L'Intermédiaire Nantais pour l'année 1902 d'un Vieux Nantais*, 134-135 y 156-157. Aux Bureaux du Phare de la Loire, 1902.

Arthuis, Rémy et al. "Nouvelles recherches sur le port fluvial et les entrepôts antiques de Rezé (Loire-Atlantique)." *Æstuaria*, no. 12 (2007): 129-138.

Barbaroux, Lucien. "Évolution hydrologique et sédimentologique de la Basse Loire estuarienne depuis le début de l'ère industrielle. Poids des facteurs anthropiques." En *L'écologie et l'aménagement de la Loire*, editado por Ministère de l'Environement Mission des Études et Recherches, 15-49. Paris: Fédération Régionale des Associations de Protection de l'Environnement du Centre, 1981.

Barthélémy, Daniel. "Une cité ignorée de Loire-Inférieure : Rohars." *Bulletin de la Société Archéologique et Historique de Nantes et de la Loire-Inférieure*, no. 65 (1925): 41-59.

Chéraud, Roch. "Le port de la Maison-Verte à Corsept." *Bulletin de la Société d'Études et de Recherches Historiques du Pays de Retz*, no. 3 (1993): 8-18.

Cyprien, Anne-Laure y Lionel Visset. "Le Port à Cordemais (Loire-Atlantique) : Histoire de la végétation et anthropisation." *Revue d'Archéométrie*, no. 24 (2000): 85-93.

Fleury, Didier. "1665-1765 : Un siècle d'évolution des îles de Nantes : Les cartes, vraies ou fausses." *Bulletin de la Société Archéologique et Historique de Nantes et de la Loire-Atlantique*, no. 134 (1999): 182-186.

Gallicé, Alain y Philippe Trémel. "La navigation dans l'estuaire de la Loire à la fin du Moyen Âge." *Æstuaria*, no. 5 (2004): 253-284.

Gras, Jacques. "L'estuaire de la Loire : Une étude générale d'environnement." *Norois*, no. 109 (1981): 5-30.

Hérubel, Marcel-A. *Les origines des ports de la Loire maritime*. Paris: Société d'Editions Géographiques, Maritimes et Coloniales, 1932.

Le Maître, Yves y Éric Lemerle. "Les 'petits ports' de la Basse-Loire ou la face cachée de l'estuaire." *Æstuaria*, no. 5 (2004): 285-313.

Le Maître, Yves y Jean-Louis Kerouanton. "Cordemais en estuaire." *Itinéraires du patrimoine*, no. 104. Nantes: ADIG, 1996.

Le Maître, Yves y Loïc Ménanteau. “Les paléoports de l’estuaire de la Loire.” En *Atlas permanent de la mer et du littoral, Entre Seine et Gironde*, no. 3, 21. Nantes: Éditmar, 1997.

Le Maître, Yves. “Eau et patrimoine en pays de Retz. Le canal maritime de la Basse-Loire et les marais du Tenu. Loire-Atlantique.” *Itinéraires du patrimoine,* no. 65. Nantes: ADIG, 2000.

Ménanteau, Loïc y Alain Gallicé. “Pour une géoarchéologie des estuaires.” *Æstuaria*, no. 5 (2004): 387.

Ménanteau, Loïc y Jimmy Mouchard. “Où est *Corbilo* ? Hypothèses anciennes et actuelles sur sa localisation.” *Æstuaria*, no. 5 (2004): 81-99.

Ménanteau, Loïc y Jimmy Mouchard. “Paléogéographie alluviale et distribution spatiale des sites archéologiques : L’estuaire de la Loire en aval de Nantes.” *Æstuaria*, no. 5 (2004): 61-80.

Ménanteau, Loïc. “L’estuaire de la Loire : traits singuliers, délimitation et artificialisation.” En *L’estuaire de la Loire. Un territoire en développement durable ?*, coordinado por Laure Després, 33-51. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2009.

Ménanteau, Loïc. “L’importance du lien historique paysage estuarien / patrimoine culturel comme élément de valorisation.” En *Patrimoine et estuaires. Culture, gestion intégrée, développement. Actes du Colloque International de Blaye*, 77-100. Bordeaux: Confluences, 2006.

Ménanteau, Loïc. “La définition d’un cadre territorial pour le patrimoine estuarien : Les exemples de la Loire et du Guadalquivir.” En *Le patrimoine maritime. Construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*, dirigido por Péron Françoise, 371-379. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2002.

Michon, Bernard. *Le port de Nantes au XVIII^e siècle. Construction d’une aire portuaire*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2011. https://books.openedition.org/pur/121800

Mouchard, Jimmy y Loïc Ménanteau. “Le programme Corbilo : Exemples d’aménagements portuaires antiques et médiévaux dans l’estuaire de la Loire.” *Æstuaria*, no. 5 (2004): 101-120.

Mouchard, Jimmy, Frédéric Epaud y David Guitton. “Entre fleuve et océan, les quais à pans de bois du port antique de Rezé / Ratiatum (Loire-Atlantique).” En *Les ports dans l’espace méditerranéen Antique : Narbonne et les systèmes portuaires fluvio-lagunaires*, editado

por Corinne Sanchez y Marie-Pierre Jézégou, 247-262. Montpellier: Éditions de l'Association de la Revue archéologique de Narbonnaise, 2016. https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01801094

Pierrelée, Dominique. "Une lecture du paysage cistercien de Buzay dans le marais de Loire." *Bull. Soc. des Historiens du Pays de Retz*, no. 26 (2007): 55-68.

Pirault, Lionel. "Occupations des rives et aménagements portuaires à l'époque antique au fond de l'estuaire de la Loire." *Æstuaria*, no. 5 (2004): 121-132.

Quais et levées de Loire. Nantes: Corela, 2011. http://www.corela.org/publications/cahiers/Quais_Levees.pdf

Ricordeau, Jean-Luc. "Les atterrissements de la Basse-Loire au XVIIIe siècle." *Bull. Soc. des Historiens du Pays de Retz*, no. 6 (2007): 57-69.

Vauthier-Vézier, Anne. *L'estuaire et le port. L'identité maritime de Nantes au XIX^e^ siècle*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2007.

Verger, Fernand. *Marais et estuaires du littoral français*. Paris: Belin, 2005.

LES QUAIS DE NANTES, SYMBOLE DE LA VILLE DU XVIIIE SIÈCLE

Hélène Rousteau–Chambon
LARA–Nantes Université, Francia
helene.rousteau-chambon@univ-nantes.fr

Résumé

Dans une ville portuaire, les quais constituent un élément essential de la vie économique (construction navale, débardement des navires) et de l'urbanisme. Ce sont des ouvrages d'art comme cela est précisé dans le Dictionnaire de D'Aviler (1755), mais également des éléments fondamentaux de l'embellissement des villes, les quais larges devant être bordés de bâtiments remarquables (Blondel, Cours d'architecture, 1771). Souvent, ces quais précèdent une expansion urbaine, voire la création d'un nouveau quartier, et peuvent également accompagner le déplacement de l'activité portuaire.

A Nantes, au XVIIIe siècle, la construction des quais reflète les deux phénomènes : certains quais sont allongés ou élargis au fur et à mesure du développement de la cité, tandis que d'autres sont édifiés pour permettre la création d'un nouveau port. Ces constructions ne sont pas étonnantes puisque la cité ligérienne connaît alors un incontestable développement économique, démographique et urbain lié à son activité maritime.

A travers les exemples du quai de la Chézine et du quai Brancas, construits l'un et l'autre au cours du siècle des Lumières, je me propose d'étudier les caractéristiques constructives, architecturales et urbaines de ces quais, ainsi que les acteurs de cette évolution de la ville (commanditaire, entrepreneurs, architectes). Autant de prismes d'analyse qui permettront de saisir la nature de ces quais au XVIIIe siècle.

Introduction

En 1691, Charles Augustin D'Aviler est le premier théoricien français à définir le quai : « C'est un gros mur en talut, fondé sur pilotis & elevé au bord d'une rivière, pour retenir les terres des berges trop hautes & empecher les débordemens[1] ». La nature de ce quai et les fonctions sont ainsi présentées clairement. Or ces quais, dans les villes portuaires, constituent un élément essentiel de la vie économique (construction navale, débardement des navires, lutte contre la crue des eaux). Pourtant, malgré leur importance dans les villes maritimes et fluviales,

[1] D'AVILER Charles Augustin, *L'explication des termes d'architecture*, Paris, Nicolas Langlois, 1691.

ils ne sont que rarement étudiés. Certes Pierre Lavedan leur consacre quelques lignes dans son étude sur l'urbanisme à l'époque moderne[2], mais peu d'observations précises ont été menées, si l'on excepte les articles consacrés aux quais de Bordeaux ou de Toulouse[3].

A Nantes, comme dans toute ville fluviale et maritime, les quais reflètent le dynamisme économique de la cité et témoignent de son accroissement au cours des Temps modernes. Les premiers ouvrages bâtis en pierre à partir de 1492 restent intimement liés au port, en avant de l'enceinte urbaine, entre le château et l'actuelle place du Bouffay. Leur construction se poursuit au fur et à mesure que le port se déporte vers l'aval. Ainsi, en 1516, François I[er] ordonne la destruction des constructions en bois qui obstruaient la circulation sur la Loire au niveau de la place du Port-au-Vin située en dehors des enceintes de la ville pour que soit édifié un quai en pierre. Un siècle plus tard, en 1622, un ouvrage maçonné de 250 mètres de long prolonge cet espace, augmenté, deux ans plus tard, de 390 mètres. Pour Dubuisson Aubenay, qui visite alors la Bretagne et s'arrête dans l'ancienne capitale des ducs, « Toute cette longueur, depuis le Sanitat [à l'extérieur des enceintes] jusqu'à ladite place de Saint-Julien et porte de la ville [place du Port-au-Vin] est d'un quart de lieu. En marchant en droiteur le long de la rivière, il y a un quay continu, bien pavé et bien revestu contre la rive, de pierre de taille, avec degrés, descentes & abreuvoirs pour aller à l'eau. Allant le long dudit quay, vous voyez, du costé des maisons, qui est le costé de la terre, le penchant du costeau qui vient aboutir audit quay[4] ». Ce quai est alors admiré.

La Loire s'ensablant, et le tonnage des marchandises augmentant sensiblement dans la première moitié du XVIII[e] siècle[5], le maire de la ville, Gérard Mellier, demande, en 1724, à

[2] LAVEDAN Pierre, HUGUENEY Jeanne et HENRAT Philippe, *L'urbanisme à l'époque moderne, XVI[e]-XVIII[e] siècles*, Genève, Droz, Arts et métiers graphiques, 1982, p. 159.

[3] LESCORCE Olivier, « Les quais de Bordeaux rive gauche du XVII[e] au XX[e] siècle : espaces portuaires ou balcon urbain ? », *Des villes, des ports, la mer et les hommes, Actes du 124[e] congrès national des sociétés historiques et scientifiques*, Milieu littoral et estuaires, Nantes 1999, Paris, CTHS, 2001, p. 199-215 ; ROLLENHAGEN TILLY Linnéa, « L'édification des quais de Toulouse au XVIII[e] siècle : références architecturales régionales ? », *L'art du Sud : de la création à l'identité, Actes du 126[e] congrès national des sociétés historiques et scientifiques*, Terres et hommes du Sud, Toulouse, 2001, Paris, CTHS, 2003, p. 165-180.

[4] BAUDOT François Nicolas, sieur du Buisson et d'Ambenay dit Dubuisson-Aubenay, *La Bretagne d'après l'Itinéraire de M. Dubuisson-Aubenay*, coord. A. Croix, Rennes, Presses universitaires de Rennes, Société archéologique de Bretagne, 2006, p. 744.

[5] MICHON Bernard, *Le port de Nantes au XVIII[e] siècle, construction d'une aire portuaire*, Rennes, PUR, 2011, p. 100.

l'ingénieur du roi David Delafond de réaménager « les quais, cales, aqueducs et magasins […] pour l'utilité du public, de la navigation, du commerce de la ville de Nantes[6] ». Le quai d'Estrées ou de Chezine est ainsi bâti le long de la Loire de 1726 à 1734 tandis qu'un projet urbain est conçu le long de ces ouvrages[7]. Le chantier de construction navale y est transféré en 1728 et le port d'Estrées est aménagé. Si des quais en pierre sont bien présents à l'extérieur de la cité, il n'en est pas de même au sein de la ville, entre la place du Bouffay et la place du Port-au-Vin, le petit bras de la Loire étant fort étroit dans cet espace et les enceintes limitant la possibilité d'extension. Dans le premier quart du XVIII[e] siècle cependant, de nombreux architectes et ingénieurs - David Delafond, Jacques V Gabriel, Nicolas Portail, Joseph Abeille - souhaitent bâtir des édifices publics en avant des enceintes pour offrir une façade avenante à la cité, sur les quais, face à l'île Feydeau, en cours d'aménagement, qui elle bénéficie de quais. Il aurait été alors indispensable de construire des quais au pied des enceintes. Ces projets ne sont cependant pas immédiatement suivis d'effets. Finalement, à la suite de la destruction des enceintes de la ville et des nouveaux embellissements prévus par Pierre Vigné de Vigny et approuvés par le conseil du roi (1766), l'architecte voyer Jean-Baptiste Ceineray dessine un ensemble d'immeuble d'habitations le long de la Loire sur un quai redessiné, qui prend le nom du maréchal de Brancas, commandant en chef de la Bretagne de 1738 à 1746. Cette fois, les quais ne sont pas en lien direct avec l'activité économique mais participent à l'embellissement de la ville. A travers quelques exemples de quais nantais construits au cours du siècle des Lumières, je me propose d'étudier les caractéristiques constructives, architecturales et urbaines de ces quais, autant de prismes d'analyse qui permettront de saisir la nature de ces ouvrages d'art dont la construction va de pair avec la conception de l'urbanisme dans une ville en pleine expansion.

Une structure simple

Le quai « est un gros mur en talut, fondé sur pilotis & elevé au bord d'une rivière […] » explique D'Aviler. Il s'agit donc d'une structure simple – un mur sur pilotis – avec un pavement dans sa partie haute. Certains textes permettent d'ailleurs d'en suivre la construction. Ainsi, Delafond, en 1725 rédige un devis pour la construction du quai de la Chezine. L'ingénieur doit marquer l'emplacement précis des pilotis, et l'entrepreneur y faire planter des pilotis en chêne

[6] Nantes, Archives municipales, DD 217.

[7] Dans les années suivantes, le quai est encore allongé (quai d'Aiguillon puis quai des Salorges) et le port déplacé.

– bois imputrescible - de 9 pouces de diamètre, en couronne, le poids du mouton (qui sert à planter les pilotis) à mettre en œuvre est également indiqué. Dans un deuxième temps, toutes les pierres froides « mises debout & enfoncées à coup de masse » qui sont nécessaires au comblement de l'espace entre les pilotis sont placées « en liaison autant qu'il sera possible afin qu'elles fassent obstacle au lavage et filtration des eaux[8] ». Au-dessus des fondations, des maçonneries « de six pieds et demi de large dans la première assise et qui diminue ensuite le long du talus » doivent être réalisées en pierre de grison dans la partie basse puis en « pierre froide » noyée dans le mortier de chaux. Dans les angles, des pierres de taille apportent un aspect régulier à l'ensemble et un cordon court tout au long dans la partie haute (figure 1).

Le pavement qui couvre le quai est en pierre de grison en provenance de l'Hermitage, comme tous les pavés de la ville. Delafond entre donc dans les moindres détails quant à la construction des quais. Par ailleurs, compte tenu de la fonction de ces constructions, il est précisé que l'entrepreneur « sera tenu de sceller dans la maçonnerie les anneaux, ancres d'amarrage et autre fers s'il en est nécessaire[9] ».

Les prescriptions de Delafond sont conformes aux quais bâtis dans les mêmes années. Ainsi, à Bordeaux, Jacques V Gabriel, Premier ingénieur du roi, qui avait été appelé pour donner son avis sur les augmentations à faire dans la ville, livre un devis des ouvrages qu'il convient de faire pour la construction d'un quai le long de la rivière de la Garonne[10]. Il prend le temps, comme il ne connaît pas la région, d'examiner les différentes carrières de pierres qui se trouvent localement et, finalement, décide d'utiliser les moellons de Ribot, la pierre la plus dure dans cet espace, qui doivent être placés entre les pilotis. De même, il tient compte de l'ampleur des marées et projette de construire des quais « trois pieds au-dessus de la plus basse marée sur un caillebotis composé de racinaux reposant sur des pilotis » puisque « la partie la partie du quai la plus avancée dans la rivière, et qui s'étend au dela de la plus basse marée ne pouvait être fondée du lit de la rivière sans batardeau d'une dépense très considérable »[11]. Cette démarche ne se retrouve pas dans le devis initial de Delafond. Mais les propositions constructives sont identiques dans les deux villes. En revanche à Toulouse, les pilotis sont assemblés par des tenons et boulons de fer. De plus, la pierre y étant plus rare, le parement est

[8] Nantes, Archives municipales, DD 217.
[9] *Ibidem*.
[10] Archives départementales de la Gironde, C 4495. Cité par LESCORCE Olivier, *op. cit*.
[11] De plus, Gabriel propose d'utiliser du chêne pour les pilotis car il n'a pas confiance dans le pin, initialement prévu et qu'il ne sait pas imputrescible.

en brique foraines provenant des démolitions, et seuls les angles et cordons sont en grès des environs de Carcassonne[12].

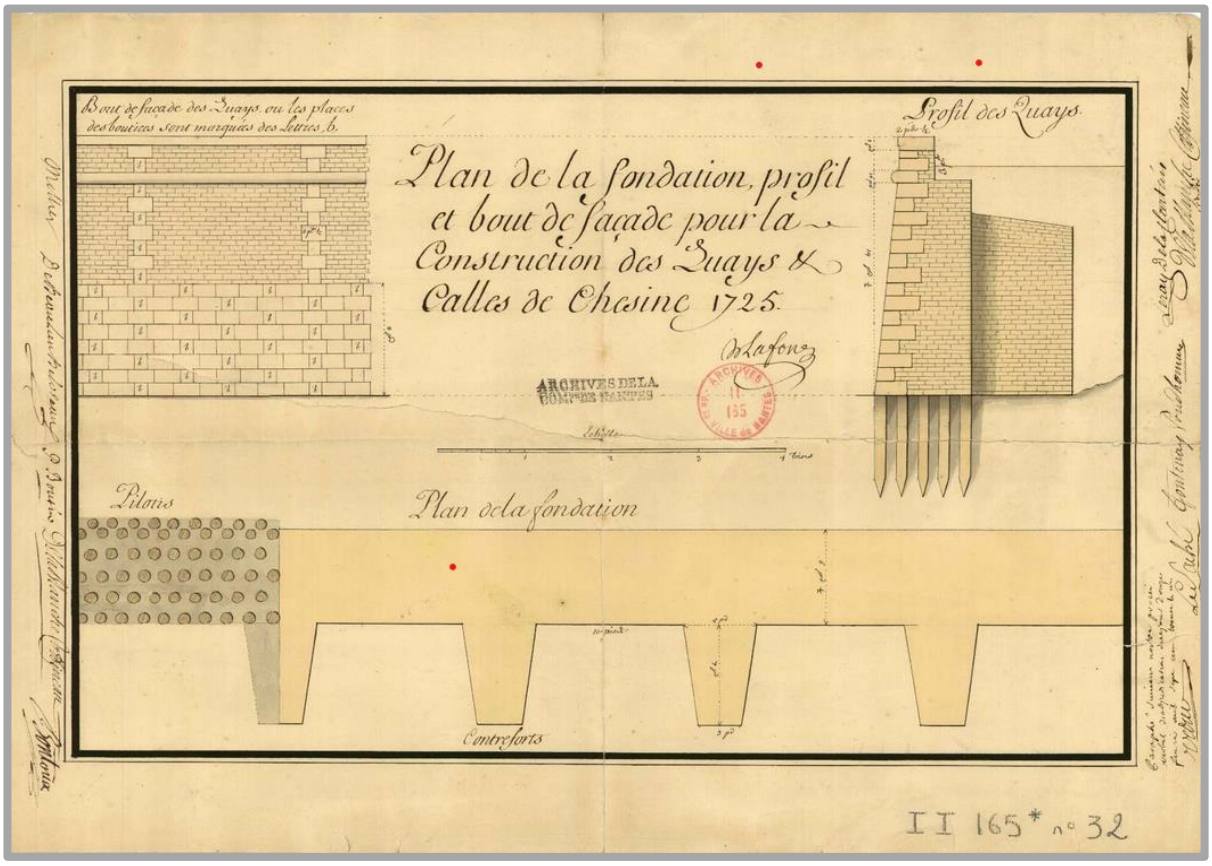


Figure 1. David Delafond, *Plan de la fondation, profil et bout de la façade pour la construction des quays & calles de Chesine*, 1725, Nantes, Archives municipales, II 165 n°32.

La construction peut être plus difficile que prévue, et l'architecte Nicolas Portail (1699-1767), en charge de la surveillance de la construction du quai, établit un nouveau devis en 1730 pour bâtir plus solidement le quai nantais : « sera fait dix huit contreforts de maçonnerie qui appuyeront la chaussée du côté des terres et seront espacés de vingt en vingt pieds tels qu'ils sont » et des « crampons ou liens de fer qui arreteront les travées dans la maçonnerie des contreforts seront de huit livres et ceux qui lieront les poteaux aux murs de la chaussée pezeront six livres[13] ». Nous retrouvons la même préoccupation qu'à Toulouse : parvenir à bine lier les pierres entre elles dans un environnement complexe. Il ne faut pas oublier qu'édifiés le long des cours d'eau, les quais doivent supporter des poussées, et pallier à la puissance des eaux en

[12] ROLLENHAGEN TILLY Linnéa, *op. cit.*, p. 170.
[13] Nantes, archives municipales, DD 220.

cas de crue. Ils ont, à ce titre, de nombreux points communs avec les ponts. Il n'est donc pas étonnant que les membres de l'Académie royale d'architecture, fondée à partir de 1671 pour dire les normes architecturales, se soient intéressés aux quais dans leur étude plus générale sur les ponts. Ainsi le 17 mars 1684, après avoir étudié les fondations des ponts, ils se penchent sur celles des quais[14] et quelques années plus tard (21 juin 1721), toujours après avoir examiné les ouvrages d'art, ils s'intéressent plus particulièrement aux différentes terres dans lesquels sont fondés les quais[15] avant de présenter la manière de les bâtir (28 juin), sujet sur lequel ils reviennent à nouveau de manière précise et concrète deux ans plus tard[16]. De même que pour les ponts, les membres de l'Académie ne s'intéressent plus aux principes constructifs de ces quais dans les années suivantes ; ils reviennent en revanche régulièrement sur quelques quais, parisiens notamment, en cours de construction. Dans les premières années du XVIII^{e} siècle également, Philippe de La Hire, dans le cours qu'il dispense aux élèves de l'Académie royale d'architecture, explique simplement dans un chapitre consacré aux ponts et aux quais : « Pour ce qui est des quais, on les doit construire de même que les pilles des ponts et l'on doit prendre les memes précautions pour les arches que l'on y fait qui donnent passages à des ruisseaux ou à des petites rivieres[17] ». Il précise simplement à la suite : « Il faut tacher dans la construction des quais d'éviter autant qu'il est possible en byaisant les coudes de la riviere où l'eau heurte rudement contre le mur du quay, car autrement, il sera ruiné en très peu de temps[18] ». Ces ouvrages d'art répondent donc aux mêmes principes constructifs.

Une fois construits, ces quais ont également besoin d'un entretien constant. Le 22 juillet 1762 par exemple, l'architecte voyer Nicolas Portail (1699-1767), note que sur la place du Port-au-Vin, il serait bon « de rejointer à chaux le ciment quelques assises de grison[19] ». De même, dans cet alignement, sur le quai de la Hollande jusqu'à la chapelle Saint-Julien (Bourse des marchands), les tablettes du quai sont attachées par une barre de fer courante scellée et boulonnée et certaines sont détachées. Par ailleurs, « l'encoignure de la rampe [de la cale Saint-Julien] qui baigne dans l'eau est absolument dégradée sur la longueur de 9 pieds ainsy que la

[14] *Procès-verbaux de l'Académie royale d'architecture (1671-1793)*, Henry Lemonnier (éd.), Paris, J. Schémit, 1912, t. II, p. 48.
[15] *Ibidem*, t. IV, p. 224.
[16] *Ibidem*, t. V, p. 73 [9 avril 1731].
[17] Einsiedeln, Bibliothek Werner Oechslin, *Cours d'architecture que j'ay transcrit au Louvre sur les leçons publiques de M. de la Hyre, professeur royal*, [v. 1714], f° f°191v.
[18] *Ibidem.*
[19] Nantes, archives municipales, DD 182.

plus grande partie du pavé de cette calle[20] ». Il importe donc d'y remédier. Ces quais restent des structures simples mais qu'il convient de bâtir avec une grande attention et ces constructions ne sont pas exempte de conflits. Ainsi, pour les quais de la Chezine il s'agit d'indemniser les différents propriétaires, dont le nom est rappelé dans l'arrêt du conseil royal de 1725. La construction des quais de Bordeaux ou de Toulouse a également fait l'objet de longs débats qui s'est terminé par le dédommagement des propriétaires. Lorsque le quai Brancas est construit et que la ville envisage de faire construire des immeubles sur les quais, pour éviter toute spéculation, elle adopte une démarche plus économique : avant même que Ceineray propose le dessin d'une nouvelle façade, la ville achète la chapelle Sainte-Catherine, très ancienne fondation de la commanderie de Malte, et les maisons qui s'appuient contre les murailles. On le voit, les municipalités n'ont de cesse de s'investir dans la construction des quais.

Des acteurs multiples

La construction de quais en pierre s'impose peu à peu dans toute la France. Il s'agit véritablement d'un investissement important et les municipalités s'emparent le plus souvent de leur financement. A Nantes, un autre acteur tient un rôle déterminant : le commandant en chef de la Bretagne et gouverneur de Nantes. Le maréchal d'Estrées (1726-1738) pousse ainsi à la réalisation de l'extension vers l'ouest – le port porte d'ailleurs son nom – et agit auprès du roi pour qu'un arrêt soit bien pris en faveur d'une telle construction. C'est lui qui recommande également David Delafond (1673-1757) car pour lui Nantes est une ville « méritant bien d'avoir un ingénieur qui en fasse sa principale occupation, M. de Lafond qui a été choisi par M. d'Asfeld comme un des meilleurs que le roi entretient et me l'a donné uniquement pour me faire plaisir [...][21] ». David Delafond devient alors ingénieur en chef du département de Nantes. Il n'empêche que cette recommandation va rendre la tâche du maire complexe puisqu'un ingénieur civil, Jacques Goubert (1685-1762), exerce aussi ses talents dans la ville. Ce dernier travaille à la surveillance de la reconstruction du pont de Pirmil (1715-1748) à la demande de l'intendant Ferrand, et la municipalité lui confie la conduite de ses ouvrages publics (1715-1736). Un autre commandant en chef tient un rôle clef : Emmanuel Armand de Vignerot du

[20] Nantes, archives municipales, DD 182.

[21] Lettre du Gouverneur au Maire du 15 juillet 1721, dans *Arrêts, ordonnances, règlements et délibérations expédiés sur les principales affaires de la ville et communauté de Nantes, pour deux ans à partir du 1er juillet 1720*, Nantes, Nicolas Verger, 1723.

Plessis, duc d'Aiguillon (1720-1788) qui attache une grande importance au développement économique de la Bretagne, et plus particulièrement aux voies de communication et à la modernisation de certaines cités, dont Nantes. Le duc sollicite en effet un architecte parisien, Pierre Vigné de Vigny (1690-1772) pour que soit proposé un plan d'embellissement de la cité ligérienne. Ce projet est adapté à la situation locale par l'architecte voyer, Jean-Baptiste Ceineray (1722-1811), homme de l'art parisien installé à Nantes depuis 1750 qui s'occupe, depuis 1760, de la gestion quotidienne de la voirie, de la programmation des transformations de la ville et de la canalisation de l'Erdre, rivière qui se jette dans la Loire à Nantes.

Outre l'action de ces commandants en chef, les intendants exercent également un rôle important dans la construction des quais, en témoignent les nombreux courriers échangés entre l'intendant Feydeau de Brou (1716-1728) et son subdélégué à Nantes, Gérard Mellier (1710-1729), ou encore l'envoi par l'intendant Pontcarré de Viarmes (de 1735 à 1753) de l'ingénieur Joseph Abeille (1673-1752), ingénieur ordinaire du roi en 1703, qui occupe la fonction d'ingénieur en chef en Bretagne de 1730-1742 et qui, à Nantes, mène une étude en vue d'améliorer la navigabilité de la Loire (1738), expertise le pont de Pirmil (1744), et apporte des modifications aux projets de Nicolas Portail pour le quai Brancas (1750). L'implication « des hommes du roi », qu'ils soient intendants ou commandant en chef de la province montre clairement combien ces quais sont essentiels à la vie économique du royaume.

Une particularité apparaît dans cette action : les hommes de l'art sollicités pour la construction de ces quais sont essentiellement des ingénieurs. Il est vrai que les ingénieurs militaires, comme David Delafond, sont chargés des ports et disposent donc de réelles connaissances dans l'hydraulique, et l'ingénieur civil consulté, Joseph Abeille, est spécialisé dans les travaux hydrauliques et a beaucoup œuvré dans toute l'Europe[22]. Il ne manque d'ailleurs pas de reprocher à Portail, pour le quai Brancas, des constructions sur pilotis imparfaites, les entrepreneurs travaillant à trop bas prix et économisant sur les fondations[23]. Le rôle des architectes devient alors secondaire. Certes, l'architecte Nicolas Portail apporte

[22] BIENVENU Gilles, *De l'architecte voyer à l'ingénieur en chef des services techniques : les services d'architecture et d'urbanisme de la ville de Nantes du XVIII^e siècle au XX^e siècle,* thèse sous la direction de G. Monnier, Paris 1, 2013.

[23] BIENVENU Gilles, *op. cit.*, précise à son sujet : « Force est de constater cependant le manque de précision technique des devis de Portail, qui apparaît ici comme un homme de chantier se réservant la possibilité d'aviser sur le tas, attitude opposée à la pratique de l'ingénieur ou de l'architecte moderne pour lequel le temps du chantier est celui de la mise en œuvre des décisions préalables consignées dans des plans et des devis précis. », p. 75.

quelques compléments au quai de la Chézine, mais il est avant tout chargé de suivre les travaux exécutés par Delafond. Un changement s'opère en 1761, lorsque la ville décide de lotir le quai Brancas agrandi. Cette fois, l'architecte voyer est choisi. Les enceintes qui constituaient un obstacle à l'agrandissement de la ville vers la Loire, sont démolies et des quais réguliers dessinés. Il convient alors d'ouvrir le plus possible la ville pour la faire entrer dans la modernité et les quais doivent former une ligne droite continue depuis la Bourse des marchands jusqu'à la confluence de la Loire et de l'Erdre. L'architecte voyer Jean-Baptiste Ceineray est alors chargé par la ville de régulariser le cours de la Loire, et de ce fait, parvient à gagner des terrains le long du fleuve. Non seulement un quai unique est dessiné depuis la Bourse de commerce jusqu'à l'Erdre mais le quai peut se poursuivre au-delà jusqu'au château en suivant le cours du fleuve (quai Flesselles). Est-ce parce que Ceineray avait été formé à Paris et qu'il connaissait les grands principes tant architecturaux que techniques ? Cela reste l'hypothèse la plus probable car, par ailleurs, la séparation entre ingénieurs et architectes devient de plus en plus formelle à la suite de la création de l'Ecole des Ponts et Chaussées (1748), pour les ingénieurs civils, et de l'Ecole du Génie de Mézières (1750) pour les ingénieurs militaires.

Un quai « qui sert à éviter les débordements »

La construction des quais correspond à de nombreux besoins : éviter les débordements et donc donner une plus grande salubrité à la ville, permettre un développement économique et urbain pérenne, et donner une belle image de la ville. Dans une ville en pleine expansion démographique, dont l'extension reste encore bloquée par la topographie – collines d'un côté et bras de Loire nombreux et larges rythmés par des îles marécageuses -, il est en effet important de pouvoir gagner des terres. Delafond, en charge des travaux hydrauliques pour la ville, projette ainsi de canaliser la Loire entre le mur de la ville et l'île Feydeau et de construire, dès 1725, non pas un quai unique, mais une suite de quais séparés par des ponts depuis la Porte de la Poissonnerie jusqu'à la Bourse de commerce en avant des enceintes et des tours[24]. Il s'agit pour lui d'étendre la ville et d'améliorer la circulation entre le quai et la cité par la création de nouvelles portes percées dans le mur d'enceinte. Dans le même temps, les quais participeraient à canaliser la Loire, à augmenter le flux du fleuve et provoqueraient son « nettoiement ». L'ingénieur œuvrerait ainsi à apporter une plus grande salubrité à la ville (figure 2).

[24] BIENVENU Gilles, « Architectes et ingénieurs à Nantes au XVIIIe siècle », *Jacques V Gabriel, un architecte du roi dans les grandes villes de la façade atlantique*, Nantes, Mémo, 2002, p. 62-64.

Ce projet, fortement critiqué par Jacques V Gabriel lors de sa venue à Nantes (1727), n'est pas exécuté, du fait de l'absence d'une ligne régulière des quais et de la présence de maisons en bois, que prévoyait également Delafond, qui dépareraient l'ensemble. L'idée de gagner des terres et d'accroître la salubrité persiste cependant et, dans les années 1740, une partie des fossés est comblée et un quai est construit en avant des enceintes. Surtout, lorsque les enceintes peuvent être finalement démolies (1762), un nouveau quai régulier peut être bâti et des maisons construites à l'emplacement des murailles.

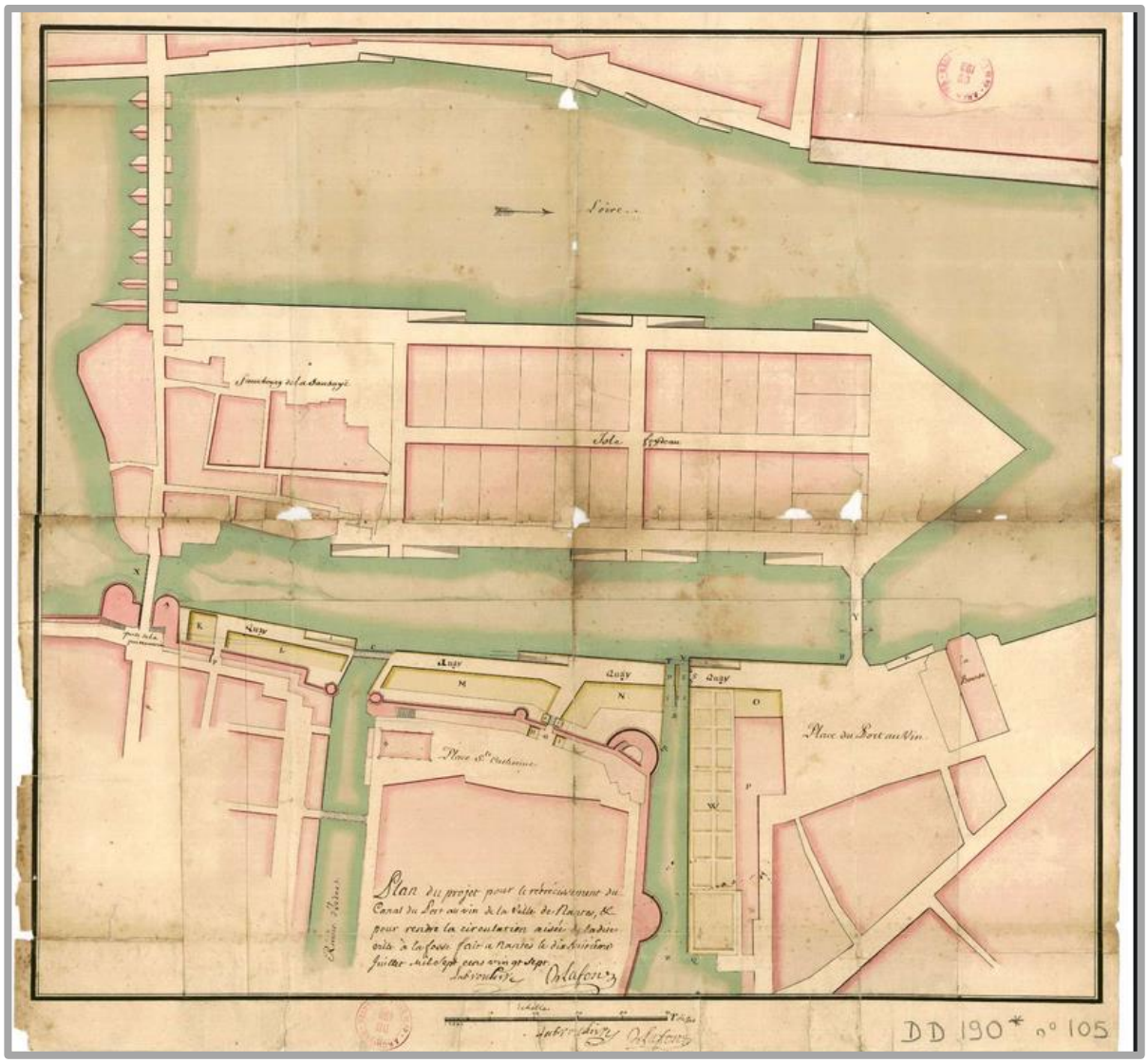


Figure 2. David Delafond, *Plan du projet pour le rétrécissement du canal du Port-au-Vin de la ville de Nantes & pour rendre la circulation de ladite ville à la fosse*, 18 juillet 1727, Nantes, archives municipales DD 190 n°105.

Cette volonté de gagner des terres se retrouve également dans les premières décennies du XVIII[e] siècle lorsque le quai de la Chézine est construit. Les marais le long de cette rivière sont alors asséchés, la rivière busée jusqu'à son débouché dans la Loire, et des terres remblayées en arrière des quais d'accostage et de déchargement des marchandises, à construire. Dans ces exemples, des immeubles sont construits sur ces quais pour accueillir des logements ou des activités commerciales. Ainsi David Delafond est officiellement sollicité par les échevins de Nantes pour créer un lotissement dans lequel s'inscrirait un bâtiment (« hôtel et magasins ») dédié à la compagnie des Indes, le magasin étant implanté depuis 1720. Les édifices sont bâtis le long du quai et sont donc à proximité immédiate du port d'Estrées, aménagé parallèlement. Onze maisons installées sur des parcelles régulières, toutes identiques, très longues (105 mètres de profondeur) et assez larges (25 mètres), accompagnent ce projet qui est validé dans un arrêt du conseil du roi (29 mai 1725) « concernant la construction des quays, calle, aqueducs, maisons & magazins, sur les emplacements désignez dans le terrein de Chezine[25] ». La façade dessinée par Delafond adopte une apparence simple et régulière. L'ensemble est constitué de trois niveaux auquel s'ajoute un étage de comble. Le premier niveau est subdivisé en deux, le deuxième constituant un entresol ou « second étage de magazins ». Les deuxième et troisième niveaux sont liés par des pilastres ioniques scamozziens à chute. Des garde-corps en ferronnerie décorent les fenêtres du deuxième étage et suivent le rythme de la façade. Delafond accorde une importance plus grande au centre de la façade puisque au-dessus du portail d'entrée sont placées trois fenêtres, tandis que de part et d'autre de ce portail se situent les portes des magasins, inscrites dans une arcade en plein cintre au-dessus desquels sont présentes deux fenêtres. A l'extrémité de la façade, les portes sont simplement délimitées par un linteau droit et au-dessus de cette baie n'est prévue qu'une fenêtre. La façade reste sobre et seul le cartouche semble désigner la fonction d'une grande partie de l'édifice : magasin de vente de la compagnie des Indes (figure 3). Ce projet ne voit cependant jamais le jour et les terrains sont vendus à des investisseurs qui construisent des maisons sur des parcelles trois fois plus grandes que ce qui était prévu initialement ; les façades sont simplement alignées de 1750 à 1760. Le magasin de vente pour la compagnie des Indes est également bâti, les marchands renâclant cependant à l'idée de financer une telle construction et c'est l'ingénieur Delafond qui doit argumenter pour leur faire entendre raison (février 1727). Il avance ainsi que conserver les marchandises dans un édifice en pierre et non en bois, permettrait de mieux les préserver, et que regrouper toutes

[25] Nantes, Archives Municipales, DD 212.

les marchandises dans un seul lieu serait plus pratique surtout, à proximité immédiate du nouveau port d'Estrées.

Figure 3. David Delafond, *Dessein qui sera suivi pour les façades des maisons et magazins qu'on construira sur les emplacemens de la Chezine de Nantes*, [1725], Nantes, archives municipales, DD 212*n°5.

Dans cet exemple, édifices publics et immeubles d'habitation sont conçus parallèlement. Il devient en effet fondamental de bâtir des édifices publics qui permettent d'inscrire la ville dans la modernité. Il n'est donc pas étonnant que l'architecte voyer Nicolas Portail propose à la ville de construire un grenier à blé selon une façade ordonnancée en avant des enceintes sur le quai Brancas régularisé (1742). L'édifice prévu est simple : il a deux étages, le premier constitué de grandes arcades en plein cintre et le second rythmé par des fenêtres en attique. Il est également rythmé par des avant-corps latéraux de deux travées tandis que la porte Brancas, placée au centre de la composition, modernisée, se trouverait au fond d'une petite

place en hémicycle[26] (figure 4). Il s'agit alors d'une petite mise en scène urbaine qui n'est pas exécutée.

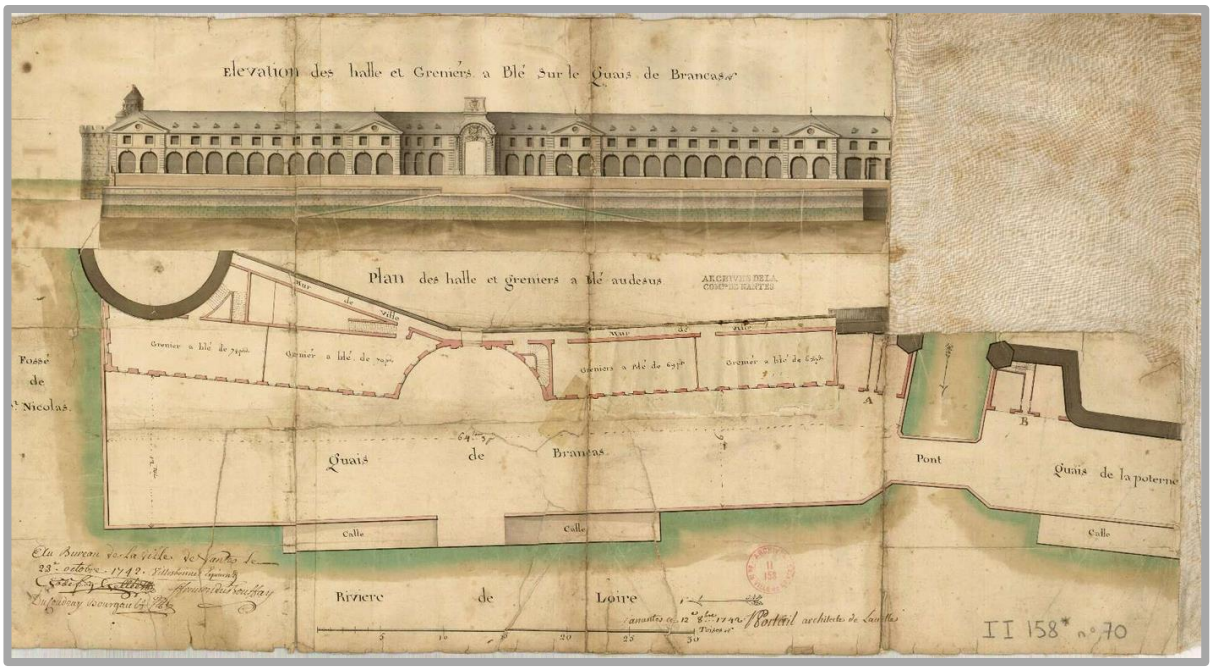


Figure 4. Nicolas Portail, *Plan des halles et greniers à blé [au-dessus] des quais de Brancas*, Nantes, archives municipales, II 158 n°70.

En 1750, l'ingénieur Abeille reprend l'idée de Portail, les décors étant dessinés plus précisément[27]. Surtout, l'ingénieur projette de déplacer la halle aux poissons, qui se trouvait à proximité de la porte de la Poissonnerie, et une halle au blé, implantée depuis le XV^{e} siècle sur la rive gauche de l'Erdre. Cette fois, l'édifice est commencé mais les travaux étant de mauvaise facture, doivent être arrêtés (1754). Finalement, après la destruction des enceintes cette fois, la communauté de ville charge l'architecte voyer de fournir des plans pour la construction d'immeubles. De la place du Port-au-Vin à l'Erdre, sur le quai Brancas, la construction ne doit former qu'un seul corps de logis et masquer sept lots formant des rectangles vendus à des particuliers à partir de 1762. Seules les parcelles placées aux extrémités ont des angles légèrement obtus car l'architecte doit tenir compte des restes du fossé Saint-Nicolas à l'Ouest, et de l'Erdre à l'Est. Mais les propriétaires acquièrent des parcelles de taille toutes différentes (figure 5). Ainsi, Guillaume Grou achète-t-il une très grande parcelle quadrangulaire tandis que « M. Pinneau » en négocie une plus petite. Avec ces lieux d'habitation, il s'agit de « rapprocher

[26] Nantes, Archives municipales, II 158/70.
[27] Nantes, Archives municipales, II 158/24.

le commerce de la ville en l'y confondant, seul moyen de faire cesser les divisions qui lui font tort[28] ». Le 4 juillet 1764, tous les lots sont vendus. Les deux premières maisons sont habitées dès 1764 mais il faut attendre 1771 pour que les constructions soient achevées. En effet, il fallait commencer par détruire les tours, le rateau de l'Erdre - une grille séparant les deux rives de l'Erdre - et la chapelle Sainte-Catherine. Les sept immeubles du lotissement forment une seule façade monumentale : un semblant de « palais urbain » qui relie La Fosse à la ville, rythmé par les saillies d'avant et arrière-corps. L'ensemble est composé d'un avant-corps central de trois travées surmonté d'un fronton triangulaire et de deux pavillons d'angle de trois travées également. Les deux arrière-corps sont percés de huit travées chacun.

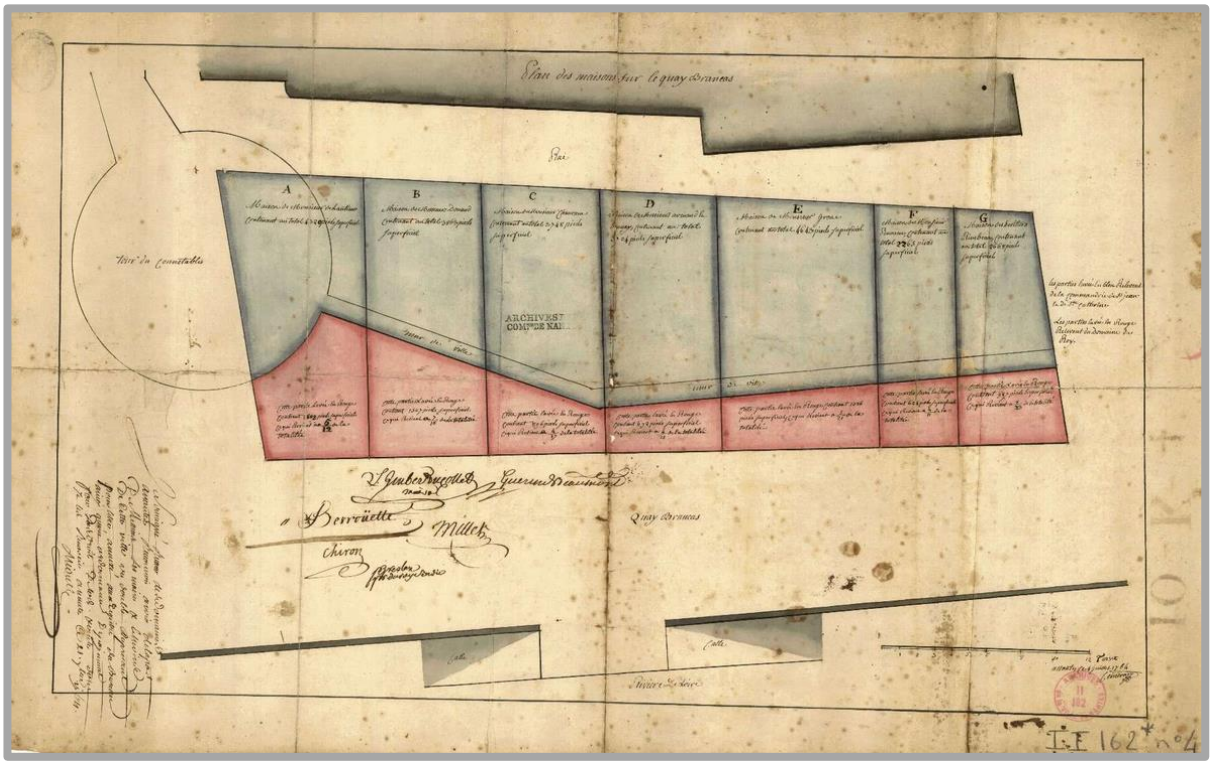


Figure 5. Nantes, archives municipales, II 162, n°4.

La mixité des fonctions est conservée : rez-de-chaussée, entresol, deux étages égaux et un niveau de combles agrémenté de lucarnes. Les avant-corps sont animés par des pilastres ioniques et chaque arcade porte un mascaron allégorique et un cartouche rocaille. De simples garde-corps en ferronnerie pour les baies sous les arcades et des petits balcons complètent l'ensemble (figure 6).

[28] Nantes, Archives municipales, BB 95.

Figure 6. Allée Brancas aujourd'hui (le bras de la Loire a été comblé et les quais ont disparu).

Ce quai animé par des immeubles réguliers est admiré par certains visiteurs comme l'exprime Louis-Charles Desjobert en 1780. Pour lui, « le quai est fort beau ; le long de la Loire, il y a une rangée d'arbres entre les maisons très bien bâties et la rivière, ce qui ressemble un peu aux villes de Hollande[29] ». Cette organisation procure également à la ville un véritable embellissement comme Desjobert le précise encore quelques pages plus loin : Nantes « est une des plus belles du royaume, les maisons des particuliers sur les quais de Brancas, de La Fosse sont supérieures à ce que nous avons en ce genre à Paris et d'une grande solidité[30] ». Pour Desjobert comme pour beaucoup de voyageurs, les immeubles des quais, plus que tout autre partie de la cité, constituent la vitrine de la cité mais ce ne sont pas les ouvrages d'art qui intéressent le visiteur mais bien ce qui est construit sur ces quais, les immeubles.

Pour compléter cet ensemble quelques années plus tard, en 1779, après la destruction de la tour des Espagnols qui défendait l'angle sud-ouest de la ville, le nouvel architecte voyer, Mathurin Crucy (1749-1826) est chargé de construire une halle légèrement en retrait de la Loire

[29] « Notes d'un voyage en Bretagne effectué en 1780 », *Revue de Bretagne*, t. 42, p. 154.
[30] *Ibidem*, p. 222.

à l'extrémité de ce lotissement (édifice disparu aujourd'hui). Les plans du bâtiment sont dessinés en 1786 et présentent un édifice assez simple qui établit un lien visuel entre la place du Port-au-Vin et le lotissement. Nous retrouvons ici ce qui était déjà conçu pour le lotissement de la Chézine : l'union entre des immeubles de rapport et un édifice public. Cette caractéristique, qui devient fondamentale au XVIII^{e} siècle, siècle au cours duquel ce type d'édifices se développe, se retrouve à Toulouse. Si deux monuments ponctuent la Garonne, la Bourse de commerce et le monastère de la Daurade, ce sont les logements avec des boutiques dans la partie basse de la construction qui longent le fleuve en une ligne quasi continue sur environ un kilomètre (dessin de Saget en 1773).

Conclusion

Les quais en pierre sont fondamentaux dans les villes portuaires du XVIII^{e} siècle. Ils constituent le signe de l'extension des cités, et participent directement à les faire entrer dans la modernité comme le montrent les exemples nantais. Ils sont également directement liés aux embellissements urbains, des édifices privés ou publics étant bâtis parallèlement à la construction ou au réaménagement des quais. Cependant quais et édifices sont incontestablement différents dans leur usage et dans leur forme architecturale. Les premiers restent des ouvrages d'art, avant tout utiles, à la construction difficile mais simple dans leur décoration, tandis que les seconds sont bâtis souvent plus aisément et surtout, avec gout. Pourtant, au XVIII^{e} siècle, pour les théoriciens de l'architecture, ils sont intimement liés, les quais n'ayant d'intérêt que parce qu'ils portent une architecture. Une fonction se développe parallèlement : les quais sont également des espaces de promenade, et alors appréciés pour eux-mêmes, car ils sont des espaces de dégagement dans la ville, ouvrant sur le spectacle de la Loire. Mais n'en est-il pas de même aujourd'hui comme le montrent les aménagements des quais de Brdeaux et de Toulouse, le long de la Garonne, ou ceux de Nantes en cours de réaménagements ? De lieux avant tout maritimes et commerciaux, les quais deviennent des espaces de loisirs, tendance constante aujourd'hui dans le monde.

Bibliographie

Sources

Archives départementales de la Gironde

C 4495, Embellissements de Bordeaux.

Archives municipales, Nantes

BB 95, Administration communales, registres des délibérations, 1755-1757.

DD 182, Propriétés communales et travaux publics, quais et calles, 1681-1775.

DD 212, Propriétés communales et travaux publics, quai de Chezine, 1724-1726.

DD 217, Propriétés communales et travaux publics, Mémoire historique concernant les travaux de construction des quais et du Port-d'Estrées, 1730.

DD 220, Propriétés communales et travaux publics, quai de Chezine, 1730.

II 158/24, Plans d'édifices publics, XVIIIe siècle.

II 158/70, Plans d'édifices publics, XVIIIe siècle.

Archives privées

Einsiedeln, Bibliothek Werner Oechslin, *Cours d'architecture que j'ay transcrit au Louvre sur les leçons publiques de M. de la Hyre, professeur royal,* [v. 1714].

Sources imprimées

Arrêts, ordonnances, règlements et délibérations expédiés sur les principales affaires de la ville et communauté de Nantes, pour deux ans à partir du 1er juillet 1720. Nantes: Nicolas Verger, 1723.

Baudot, François Nicolas, sieur du Buisson et d'Ambenay dit Dubuisson-Aubenay. *La Bretagne d'après l'Itinéraire de M. Dubuisson-Aubenay*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, Société Archéologique de Bretagne, 2006.

D'Aviler, Charles Augustin. *L'explication des termes d'architecture*. Paris: Nicolas Langlois, 1691.

Desjobert, Louis. "Notes d'un voyage en Bretagne effectué en 1780." *Revue de Bretagne*, t. 42.

Procès-verbaux de l'Académie royale d'architecture (1671-1793), sous la direction de Henry Lemonnier, t. II, 48. Paris: J. Schémit, 1912.

Etudes

Bienvenu, Gilles. "Architectes et ingénieurs à Nantes au XVIIIe siècle." Dans *Jacques V Gabriel: Un architecte du roi dans les grandes villes de la façade atlantique,* 62-64. Nantes: Mémo, 2002.

Bienvenu, Gilles. "De l'architecte voyer à l'ingénieur en chef des services techniques: Les services d'architecture et d'urbanisme de la ville de Nantes du xviiie siècle au XXe siècle." Thèse sous la direction de Gérard Monnier, Paris 1, 2013.

Lavedan, Pierre, Jeanne Hugueney et Philippe Henrat. *L'urbanisme à l'époque moderne, XVIe-XVIIIe siècles*. Genève: Droz Arts et Métiers Graphiques, 1982.

Lescorce, Olivier. "Les quais de Bordeaux rive gauche du XVII^{e} au XX^{e} siècle: Espaces portuaires ou balcon urbain ?" Dans *Des villes, des ports, la mer et les hommes, Actes du 124e Congrès National des Sociétés Historiques et Scientifiques, 'Milieu littoral et estuaires', Nantes, 1999,* 199-215. Paris: CTHS, 2001. www.persee.fr/doc/acths_0071-8440_2001_act_124_1_5935

Michon, Bernard. *Le port de Nantes au XVIIIe siècle, construction d'une aire portuaire*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2011.

Rollenhagen Tilly, Linnéa. "L'édification des quais de Toulouse au XVIII^{e} siècle : Références architecturales régionales ?" Dans *L'art du sud : De la création à l'identité, Actes du 126e Congrès National des Sociétés Historiques et Scientifiques, 'Terres et hommes du sud', Toulouse, 2001*, 165-180. Paris: CTHS, 2003. www.persee.fr/doc/acths_0000-0001_2003_act_126_2_4969

LE CHEMIN DE HALAGE (1848-1905) : UN INDICATEUR PERTINENT DE L'HISTOIRE TECHNIQUE DU PORT DE PONT-L'ABBÉ ?

Thomas Le Page
CFV–UBO, Francia
thomas.le-page@saint-gabriel.fr

Résumé

En France et notamment en Bretagne au XIX[e] siècle, l'amélioration des conditions de navigation dans les estuaires et les rias a constitué un défi majeur et un vaste champ d'expérimentation pour les ingénieurs des Ponts et Chaussées. Ces derniers ont tenté d'aménager les "rivières à marée" pour faciliter l'accès des navires marchands de forts tonnages aux villes-ports de fond d'estuaire afin d'en pérenniser les activités portuaires. Néanmoins, l'hydrodynamisme particulier des estuaires, soumis aux courants de flot, de jusant, aux mascarets et aux crues a compliqué la réussite des ouvrages techniques réalisés provoquant des effets parfois nuls, voire opposés aux buts recherchés. Ils furent souvent controversés, modifiés ou démontés, témoignant ainsi des difficultés rencontrées par les ingénieurs pour régulariser le chenal de navigation.

Port modeste, situé au fond d'une ria s'envasant, le bourg-port de Pont-l'Abbé a bénéficié d'aménagements réalisés par les Ponts et Chaussées pour en améliorer la navigation commerciale. Ce port sud-finistérien d'origine médiévale est situé au fond d'une ria nommée "rivière de Pont-l'Abbé", paysage caractéristique du littoral de la Bretagne occidentale. L'histoire technique de ce port est inédite. Les aménagements réalisés sont encore bien visibles et remarquablement conservés (quais et chemin de halage), signe de la qualité et du soin apportés à leur construction. D'autres (épis rocheux) se font plus discrets dans le paysage portuaire et leur fonction technique en est plus difficilement interprétable au premier abord.

L'article se propose d'écrire l'histoire technique du port de Pont-l'Abbé en étudiant le cycle de vie d'un indicateur pertinent[1] de son paysage portuaire : le chemin de halage (ainsi que

[1] Le centre François Viète de Brest travaille sur la thématique « Histoire comparée des paysages culturels industriels et Humanités numériques ». C'est dans ce cadre qu'une méthodologie spécifique a été mise en place par Bruno Rohou (2018) et validée. Le méta-modèle ANY-ARTEFACT et ses deux composantes, le modèle d'activité et le modèle HST-PORT permettant d'étudier les cycles de vie d'un artéfact.

les artéfacts qui lui sont associés[2]). Ce dernier a été sélectionné afin de périodiser l'activité du port dans l'espace et le temps.

1. L´aménagement des ports au XIX^e siècle : contexte général

Le XIX^e siècle s'accompagne d'une modernisation nécessaire des ports fluvio-maritimes. Celle-ci met en jeu différents aspects à la fois politique, économique et technique.

1.1. Une implantation estuarienne ancienne

L'installation portuaire, à l'époque médiévale, en fond d'estuaire répondait à un triple avantage. Le temps de transport terrestre des marchandises vers l'intérieur des terres était réduit en remontant l'estuaire. Des ports prospères furent ainsi fondés au seuil de rupture de charge à l'endroit où les navires devaient arrêter leur progression à l'intérieur des terres pour céder leur marchandise aux bateaux fluviaux (estuaire) ou aux transports terrestre (rias). Cette position nodale fut renforcée par la présence d'un pont dans la partie la plus étroite de l'estuaire ou de la ria permettant ainsi de relier les axes de communication maritime et terrestre[3]. L'estuaire offrait aussi une zone facilement contrôlable permettant une protection contre d'éventuelles flottes ennemies en particulier Vikings très actives notamment en Bretagne aux IX^e et X^e siècles[4]. Enfin, l'estuaire procurait un abri contre les dangers de la navigation liés aux mauvaises conditions climatiques. A l'époque médiévale, les marins, soucieux de leur sécurité, relâchaient dès que possible sur une côte sécurisée. Séjourner dans un lieu protégé, bien défendu contre les ennemis, sont les souhaits rencontrés à l'époque dans les demandes d'aménagement portuaire ou dans la construction d'un ouvrage de navigation[5]. Le commerce maritime développé dans les estuaires et la ria a permis l'installation de bourgeoisies locales prospères d'armateurs, de négociants et de manufacturiers ayant contribué à la richesse du patrimoine architectural des villes portuaires.

[2] En particulier les épis rocheux et les digues.

[3] Mathias Tranchant. « Les ports maritimes en France au Moyen Âge ». In : *Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public* (2004), p. 21-31.

[4] Attaque de Nantes en 843, attaque et pillage de l'abbaye de Landévennec, alors la plus importante fondation monastique de Bretagne occidentale en 913.

[5] Jean Pierre Leguay. « Un aspect de l'histoire et de l'économie urbaines bretonnes : les petits ports des abers et des rias au XVe siècle ». In : *Mondes marins du Moyen Âge* (2006).

1.2. Une adaptation nécessaire

Les mutations techniques et commerciales du XIX[e] siècle ont néanmoins rendu nécessaire une adaptation des ports de fond d'estuaire. Accessibles uniquement à marée haute, ces ports entraînent une rupture de charge importante. Le tonnage des navires augmentant, ceux-ci rencontrent de grandes difficultés pour remonter les estuaires et parfois les descendre en fonction des vents. A ce problème, s'ajoute les contraintes de temps, les navires disposant d'un certain nombre de jours pour effectuer leur livraison ou leur chargement. Les projets de création d'avant-ports mieux situés en aval sont encore très rares au début du XIX[e] siècle, les communautés et autorités portuaires (chambres de commerce) redoutant l'installation de ports concurrents (comme Saint-Nazaire pour Nantes ou Le Havre pour Rouen à titre d'exemples)[6]. Les ingénieurs eux-mêmes étaient réticents à ce sujet, critiquant des projets jugés dispendieux, difficiles à réaliser[7] où susceptibles d'entraîner la ruine de cités riches et prospères[8]. La régularisation des estuaires semble aussi moins coûteuse et plus facile à réaliser. Un ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussée décrit, dans un rapport de 1861, le port de Quimper comme un *[...] port placé dans d'excellentes conditions, parfait abri, de régime stable que l'on cherche à réaliser à grands frais dans d'autres ports* [9]. De fait, le XIX[e] siècle est celui d'une optimisation des conditions de navigation des estuaires menée par les Ponts et Chaussées. Cette apogée technique se matérialise par la construction d'épis, de digues, de bassins à flots, de bassins de chasse, de chemins de halage ainsi que par des dragages plus efficaces.

1.3. Les politiques nationales d´amélioration des ports

Les politiques nationales successives en matière d'investissement portuaires montrent une augmentation des dépenses afin de moderniser les ports et leur permettre de faire face à la mondialisation des échanges issue de l'ère industrielle. De grands programmes de travaux publics destinés aux infrastructures de transport ont lieu en France, notamment à partir de la signature du traité de commerce franco-britannique de 1860 (traité Cobden-Chevalier). Les crédits affectés aux travaux des ports et d'équipement des côtes connaissent alors une

[6] Philippe Fournet. « Les grands estuaires français : organisation, aménagement, environnement ». In : *Travaux du Laboratoire de Géographie Physique Appliquée* 24.1 (2005), p. 25-32.
[7] Rapport de l'ingénieur en Chef concernant la proposition de Mr Lorière d'établir un avant-port à l'embouchure de la Rivière de Morlaix-AD 29, 4 S 49.
[8] Rapport de l'ingénieur ordinaire en 1867 concernant la concurrence entre les ports de Loctudy et Pont-l'Abbé-AD 29, 4 S 1452.
[9] AD 29 4 S sup 1454.

progression substantielle, puisqu'ils passent de 10,4 millions de francs en 1853 à 15,9 millions en 1857, puis à 18,3 millions en 1861, pour culminer à 20,5 millions en 1866[10]. D'après les calculs effectués par l'ingénieur des Ponts et Chaussées Alfred Picard, le montant des travaux autorisés entre 1857 et 1870 atteint 228 millions de francs. L'ingénieur Colson indique lui une dépense totale de 545 millions avant 1876 puis une dépense de 368 millions entre 1876 à 1877 pour l'amélioration des 184 ports français (comprenant jusqu'à des criques ou le mouvement n'est de quelques tonneaux). Le financement des travaux neufs repose, sous l'Empire comme sous la République, sur le budget de la nation assisté du concours systématique des intéressés, qui sont le plus souvent les chambres de commerce ou les villes portuaires. Parmi les grandes politiques d'aménagement du territoire, citons ici la loi Frecynet (ou plan Frecynet de 1879) qui prévoyait, grâce à un financement d'un milliard et demi de francs, un développement rapide et centralement organisé des ports, canaux et chemins de fer, de manière à rattraper le retard pris par la France sur les autres pays européens après la défaite de 1871. Les travaux portuaires portent alors sur l'allongement des quais, la création de bassins, l'approfondissement des chenaux et l'interconnexion avec le chemin de fer. Le plan Frecynet suit une logique Saint-Simonienne[11] selon laquelle seule une ambitieuse politique de travaux publics était capable de restaurer le lien social, menacé par l'individualisme croissant, en enserrant le territoire et ses habitants dans un maillage serré de réseaux de communications[12]. Entre 1814 et 1900, les crédits extraordinaires destinés à la réalisation d'ouvrages nouveaux se répartiront comme suit : 48,2 % pour les ports de première catégorie, 24,6 % pour les ports de seconde catégorie et enfin 27,2 % pour les ports de troisième catégorie.[13] Jusqu'au début des années 1880, les "petits ports" vont donc profiter d'une politique d'investissements nationale pour s'équiper en infrastructures devant permettre une augmentation de leurs trafics commerciaux. L'ingénieur et professeur d'économie politique Colson défendra cette politique : *[...]l'amélioration des petits ports, réalisée le plus souvent moyennant une dépense minime, présente une grande utilité pour la population de marins et de pêcheurs dont la conservation est un intérêt national*

[10] Bruno Marnot. « La politique des ports maritimes en France de 1860 à 1920 ». In : *Histoire, économie et société, no 3* (1999), p. 643-658.

[11] Doctrine socio-économique et politique inspirée de Claude-Henri de Saint-Simon.

[12] Antoine Picon. « De l'utilité des travaux publics en France au XIXe siècle ». In : *Culture Technique* 26 (1992), p. 122-127. url : https://hal-enpc.archives-ouvertes.fr/hal-00757191

[13] Stephane Becuwe et Bertrand Blancheton. *L'économie maritime en France. Histoire enjeux perspective*. Ellipses, mai 2020. url : https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02860792

de premier ordre, non seulement au point de vue commercial, mais encore au point de vue militaire, pour le recrutement de l'armée de mer[14].

A l'échelle locale, les interactions sont parfois conflictuelles entre les élus locaux (municipaux et généraux) se posant en porte-paroles d'une population, les commissions (mixte et nautique) chargées d'étudier l'intérêt des travaux et l'État par le biais de l'administration des Ponts et Chaussées et du Préfet[15]. Les communes qui manifestent alors par un "sacrifice d'argent" l'intérêt qu'elles attachent aux améliorations étudiées pour leur port obtiennent la priorité dans l'allocation des crédits...[16] L'hydrodynamisme particulier des estuaires a compliqué la réussite de ces ouvrages entraînant des controverses sur leur efficacité et des remises en causes de ceux-ci jusqu'au début du XX^{e} siècle.

1.4. Des aménagements controversés

Certains projets d'aménagement (inaboutis pour des raisons techniques ou financières) furent parfois ambitieux et hardis. Ils pouvaient prévoir, par exemple, le barrage complet des estuaires pour en faire de grands biefs de navigation (un projet de barrage spectaculaire fût proposé par l'ingénieur en chef du département de l'Eure, De Lescaille en 1823 : il s'agissait alors de construire un barrage rectiligne de 5 km de longueur en amont de Honfleur (à l'emplacement actuel du pont de Normandie) composé d'une partie centrale avec deux grandes écluses à sas pour le passage des navires, reliées à chaque berge par des digues transversales de 20 m de large. Ces digues devaient empêcher l'entrée de l'océan dans l'estuaire et permettre construire "une grande route sûre et commode" dans la baie de Seine), l'établissement de canaux latéraux sur des distances supérieures à 100 km ou l'endiguement complet des rives. L'estuaire, milieu naturel, dynamique (bancs mouvants de sable ou de vase, chenaux divaguant) fut alors le lieu de tentatives d´aménagements afin d'obtenir un chenal profond, linéarisé et stabilisé. Cette solution technique l'emportant sur l'établissement de canaux latéraux. Toutefois, l'étude des cours de construction des ouvrages portuaire ou destinés à établir la navigation en rivière donnés à l'école des Ponts et Chaussées montre que les problématiques associées à la construction sont traitées de manière empirique et descriptive. Les principes des

[14] Clément Colson. *Transports et tarifs, Précis du régime des routes et chemins, Ecole nationale des ponts et chaussées, Bibliothèque nationale de France*, 2020-192627,1890, p 55.
[15] Laurent Le Gall. « L'élu et l'ingénieur : aménagements civils littoraux et politique en Bretagne (vers 1890-vers 1930) ». In : *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest. Anjou. Maine. Poitou-Charente. Touraine* 121-2 (2014), p. 151-167.
[16] Avant- projet de l'ingénieur ordinaire en 1881-AD 29, 4 S 1468.

constructions reposent sur l'expérience d'ouvrages ayant ou non remplis leur fonction. Il faut consulter l'expérience acquise, mettre à profit l'étude des ouvrages, les succès et les fautes de ses devanciers. L'ingénieur devra ainsi beaucoup observer, étudier l'environnement portuaire local, ce qui a été fait et de ce qui est advenu avant d'entreprendre la construction des ouvrages[17] car *« On ne doit changer le régime d'une côte qu'avec réserve*[18]*. »* Enfin, notons que les professeurs indiquent que la réalisation des ouvrages ne peut se faire *« qu'avec le concours des marins*[19]*. »*

La Loire fut ainsi aménagée par l'ingénieur de la marine Mangin. Il y établit 1800 m d'ouvrages de différents types (digues, barrages et épis) au XVIII[e] siècle. Le but était alors de créer un seul chenal dans le fleuve en fermant les étiers et les bras secondaires, chenal dont le dragage serait fait naturellement à chaque marée par les courants de flot et de jusant[20]. Ces aménagements furent jugés responsables des vastes atterrissements et l'ingénieur Lemierre proposa en 1829 de les remplacer par un système d'endiguement du fleuve. Une partie seulement des digues du projet initial fut construite sur une seule rive. Elles provoquèrent les mêmes effets, certaines îles émergeant même dans le lit du fleuve après les travaux. Un nouveau projet fut dressé par l'ingénieur Watier en 1851. Il comprenait la construction de digues longitudinales formant un chenal continu s'évasant vers l'aval et des dragages. Une seule partie de 16 km fut réalisée entre Nantes et La Martinière. Si elle donna des résultats satisfaisants soit par l'action des digues, soit par l'action des dragages avec une profondeur augmentant de plus d'un mètre dans cette section, elle provoqua à l'inverse l'exhaussement du chenal entre La Martinière et Paimboeuf provoquant la disparition des mouillages pour les navires et, ici encore, l'apparition de nouvelles îles.

Les expériences sont donc parfois négatives et les résultats contraires aux buts recherchés : le changement de régime dans certaines rivières à marée, constaté lors du flot et du jusant, provoquant une réduction de la puissance du courant de marée en réduisant son volume (problème constaté sur la Loire entre la Martinière et Paimboeuf et dans l'estuaire de la Seine) ou directement dans le chenal artificiel (problème rencontré sur la Clyde où les digues durent être d'avantage espacées voire supprimées en amont). L'amélioration de la navigation

[17] Notes prises aux cours de ports de mer, p. 30, Frissard, 1844. ENPC héritage.
[18] Cours de construction des ouvrages hydrauliques, Minard, p.65, 1846. ENPC héritage.
[19] Cours de construction des ouvrages hydrauliques, Minard, p.83, 1846. ENPC héritage.
[20] Ouvrages exécutés par Mangin entre 1758 et 1768, p. 255 à 261, Ports maritimes de la France : Tome cinquième, De Saint-Nazaire à Ars-en-Ré / ENPC héritage.

par endiguement est toujours une œuvre incertaine en 1859[21]. La construction des épis est sujette à controverse ou hésitation chez les ingénieurs dès le début du XIX^e siècle : *[...] mais comment pourra-t-on atteindre ce but (l'amélioration de la navigation) par des constructions de digues transversales ? C'est un problème dont l'état actuel de nos connaissances en hydraulique, ne nous donne pas la solution rigoureuse, et cependant je suis bien loin de penser que l'expédient des digues transversales doive être rejeté*[22].

En 1892, il est préconisé avant de faire un projet d'endiguement, d'étudier à l'aide d'un modèle à petite échelle, réalisé avec autant de précision que possible, les résultats des différents alignements des digues sur la fixité du chenal et la destruction des atterrissements[23]. L'ingénieur Vernon-Harcourt construisit ainsi un modèle réduit de l'estuaire de la Seine au 1/40 000^ème à partir d'une carte marine de 1834 et y ajouta les digues construites par la suite pour en mesurer les effets. On note dans les cours de l'école des ponts[24] que le recours aux petits modèles est utile et avantageux, bien qu'il soit difficile de reproduire avec exactitude les courants de flot et de jusant.

1.5. Choix et rationalité économiques

Au XVIII^e siècle se développe dans la société française les notions d'intérêt général et de bien public remplaçant ainsi les exigences ordonnées par des seigneurs ou des corporations. Les travaux à entreprendre sont évalués à l'aulne de l'intérêt collectif, et l'ingénieur se doit d'être impartial vis à vis des édiles et des autres fonctionnaires, et désintéressé, dans les avis qu'il rend dans ses rapports. Ces notions d'un ingénieur défenseur de l'intérêt général et possédant des qualités morales devant lui permettre d'être légitime dans ses choix[25]. Les devis, cahiers des charges et analyse des prix établis par les ingénieurs mettent en avant le souci d'économiser ainsi que la volonté de construire des ouvrages de qualité. L'ingénieur doit démontrer l'utilité des projets et les bienfaits que le commerce peut en attendre, en cernant les

[21] Charles-Joseph Minard. *De l'Endiguement de la Seine jusqu'à Honfleur et du port du Havre*. Ecole nationale des ponts et chaussées, 4°5020/C285, 1859.
[22] Archives départementales d'Indre-et-Loire, S 2088, Prony, Note sur les projets présentés pour la réunion du canal latéral au canal de Briare, 20 août 1831.
[23] Compte-rendu sommaire du congrès international de navigation, 1892. ENPC héritage.
[24] Émile Quinette de Rochemont. *Cours de travaux maritimes professé à l'École nationale des ponts et chaussées, par le Baron Quinette de Rochemont, ... et M. Henry Desprez, ... Tome 1er*. Ecole nationale des ponts et chaussées, 8°21365/Tome 2, 1900.
[25] Bruno Marnot. « Les politiques d'aménagement du territoire sous la Troisième République ». In : (2003). Conférence du 10 octobre

coûts de manière fine qu'autrefois. Dans ce contexte, les ingénieurs évaluent de la qualité des matériaux de revêtement des ouvrages, les coûts de main-d'œuvre, les problèmes d'approvisionnement en matériaux et les coûts de transport.

Comme le relève Louis Chauris dans son article sur Pont-l'Abbé [26], si les pierres utilisées doivent être de bonne qualité ("les plus dures possible et sonnant clair sous le marteau"), celles-ci doivent avoir une origine proximale afin de réduire les coûts de transport. Ainsi, les pierres de tailles proviendront de carrières de leucogranite (Pont-Guern, La Magdeleine Goarem-Guenon et Kernivin) situées au maximum à 2000 m du lieu des travaux. Pour les moëllons et les pérrés ceux-ci proviennent des rochers à proximité de la cale Férec.

La carrière de Pont-Guern est ainsi proposée pour les travaux du quai de cette cité en 1832 et en 1846 ; Goarem Guéon, juste à l'ouest de Pont-l'Abbé, est exploitée pour les aménagements portuaires de cette ville en 1874 et 1877. Les extractions à proximité de la ria sont moins fréquentes mais l'on relève l'extrémité de la presqu'île de Bodilio en bordure de la rivière de Pont-l'Abbé par l'entrepreneur Maubras puis par les Ponts et Chaussées[27]. Le sable nécessaire à la confection des mortiers provient des bancs de sable de la rivière à proximité de l'île Chevalier (ce sable doit être sec, exempt de matière terreuse, "criant à la main" et ne s'y attachant pas). Les remblais nécessaires à la construction de chemins de halage ou de quais provient des curages entrepris dans la rivière ou du délestage des navires. Les matériaux sont aussi réutilisés lors de la modification des ouvrages existants (transformation du chemin de halage en quai) [28].

2. Le contexte particulier du port de Pont-l'Abbé

Les contraintes environnementales associées à la remontée de la ria de Pont-l'Abbé rendent nécessaire un aménagement de celle-ci pour répondre aux nouvelles exigences du commerce maritime, en particulier avec l'Angleterre.

[26] Louis Chauris. « Aménagements du port et du chemin de halage à Pont-l'Abbé au XIXème siècle. » In : *Bulletin de la Société archéologique du Finistère* Tome CXXXIV (année 2005) (2007). ISSN : 0249-6763, p. 125-130.

[27] Louis Chauris. *Pour une géo-archéologie du Patrimoine : Pierres, carrières et constructions en Bretagne*. Revue archéologique de l'Ouest,32, 2015, p. 415-447.

[28] AD 29, 4S sup 1452, 4S /48/49/50 et 4S 1468.

2.1. Situation géographique

Située au sud de la Cornouaille, la ville de Pont-l'Abbé est établie au fond d'un vaste estuaire, comprenant deux anses (Pouldon et Rosquerno), séparées de l'océan Atlantique par une embouchure étroite entre les villes de Loctudy et de l'Ile-Tudy. La rivière de Pont-l'Abbé constitue un lien entre la ville (le port) et l'anse de Rosquerno qu'elle rejoint au niveau de l'étranglement formé par les pointes de Rosquerno et de Bodillo. Le pont-barrage de Pont-l'Abbé se situe à environ 6 km de la mer et constitue aujourd'hui la limite administrative de celle-ci. D'une longueur d'environ 2,5 km et orientée NNW-SSE, la rivière offre un tracé sinueux et une profondeur naturelle faible. Le chenal, partie du lit qui n'assèche pas à marée basse, a une largeur variable entre 15 et 30 m.

Elle est soumise au phénomène naturel d'alluvionnement fluviomaritime.

Figure 1. Vue générale de la rivière.

Dans le chenal et à l'entrée de la rivière les fonds sont sablonneux, plus en amont vers le port, ils deviennent plus vaseux du fait de courants plus faibles et d'une moindre agitation, formant une slikke découverte à marée basse.

C'est aujourd'hui un port d'intérêt patrimonial présentant un ensemble d'ouvrages portuaires homogène et un patrimoine bâti lié aux anciennes activités portuaires de manière indirecte (maisons de commerçants, négociants, notaires, etc...).

2.2. Le XIX[e] siècle : Mutations socio-économiques et développement du commerce portuaire avec l'Angleterre

Pour l'ancien port de grains [29], la fin des guerres révolutionnaires et napoléoniennes marque le début d'une période de bouleversements. Le fonctionnement hérité de l'ancien régime doit être remanié pour faire face aux révolutions maritime (augmentation du tonnage et du trafic des bateaux) et ferroviaire (développement des lignes d'intérêt général et local en Bretagne)[30]. La ville devient ainsi un nœud de communication avec l'arrivée d'une ligne de chemin de fer d'intérêt général (ligne Quimper-Pont-l'Abbé en 1884) puis plus tard par la création de deux autres voies ferroviaires d'intérêt local : la ligne Pont-l'Abbé -Saint-Guénolé (1907) et la ligne Pont-l'Abbé-Audierne (1912). L'hinterland agricole se modifie aussi profondément avec l'introduction de la culture de la pomme de terre vers 1830 qui deviendra la plus rémunératrice du canton. Les tubercules ainsi que l'amidon [31] produit dans les féculeries locales sont exportés vers Angleterre et l'Ireland (dont les productions patatières sont, à partir de 1845, affectées par le mildiou). La première féculerie de Bretagne est créée à Loctudy dans le canton de Pont-l'Abbé en 1831. Une autre est créée à Pont-l'Abbé en 1835. La municipalité doit aussi faire face à l'augmentation significative de la population passant de 1884 habitants en 1800 à 6158 en 1901 [32]. De nouvelles industries (minoterie, féculerie, scierie, usine de production de soude de varech [33] et conserveries utilisant le charbon s'installent. Les actes de francisation des navires indiquent que les entrepreneurs locaux (Le Bleis, Rio, Pierre, Huard...) sont propriétaires de navires (parfois à plusieurs), allant de 20 à 131 tonneaux, attachés au port de Pont-l'Abbé pour le cabotage [34].

Le charbon provient des ports de Cardiff et de Newport au pays de Galle[35]. Les navires français ou anglais, repartent avec des chargements de pommes de terre et de poteaux de mines. Le port de Pont-l'Abbé exporte alors principalement de la pomme de terre et ses dérivés vers

[29] Coïc, Youenn. Le régime des grains et la prépondérance de la bourgeoisie de Pont-L'Abbé dans la ville et le pays bigouden au XVIIIème siècle. Mémoire de maîtrise d'histoire moderne soutenu à Brest, 1970.
[30] Jean-Pierre Nennig. *Le chemin de fer de Bretagne sud*. JPN éditions, 2008.
[31] L'amidon intervenant dans la fabrication des colles notamment.
[32] AD 29, 6M675-680.
[33] La soude de Varech contient notamment du carbonate de sodium utilisé en verrerie. On peut aussi y extraire de l'iode utilisé en pharmacie.
[34] AD 29, 5 P 644.
[35] Tableau des exportations de charbon vers les ports Français. Une aventure maritime et économique oubliée, Hubert Chémereau, Bécédia, juillet 2018.

l'Angleterre. Il importe toujours du vin, des épices, du sel, des métaux et de la houille. Le mouvement du port de Pont-l'Abbé indiqué dans la presse donne une idée du commerce avec l'Angleterre : entre le 5 juillet 1872 et le 3 avril 1873, 37 navires effectuent des échanges entre Pont-l'Abbé et les ports anglais de Swansea, Cardiff et Newport. La période entre les mois de juillet et septembre est la plus chargée, on compte 18 navires à destination de l'Angleterre avec des chargements de pommes de terre. 5 navires anglais entrent dans le port : 2 chargés de houille et 3 sur lest [36].

2.3. Les conditions de navigation au début du XIX[e] siècle dans la ria

La remontée de la rivière pour un navire de commerce à voile caractéristique du XIX[e] siècle, de type sloop, lougre ou goélette, peut alors s'avérer difficile notamment en raison des risques d'échouage sur les bancs vaseux et les roches présentes à proximité du chenal. En 1787, la gabarde La Marie-Jeanne avec son chargement de 15 tonneaux s'échoue contre l'île Chevalier [37]. Le 22 janvier 1840, le dogre Courrier de Rouen avec son chargement de pommes de terre à destination des côtes africaines s'échoue à la pointe de Rosquerno malgré la présence d'un pilote à Bord [38]. En 1875, le navire Dona-Maria resta échoué 15 jours sur un banc en face de Rosquerno.

La remontée et la descente sont aussi difficiles par vent debout (exemple : le Noroît- vent fort et froid pouvant atteindre jusqu'à 100 km/h, apparaissant fréquemment au printemps et à l'automne) : *Il est impossible par vents de NO à NE de remonter la rivière depuis la pointe de Rosquerno et de la descendre par les vents S-SO et SE.*

Autre difficulté, les quais situés à proximité du château ne sont accessibles qu'aux grandes marées pour ces bateaux dont les tirants d'eau avoisinent les 2/3 mètres en moyenne. Au XIX[e] siècle, la remonté s'effectue au moyen des *[...] embarcations des navires montées par un certain nombre de rameurs ou par touage sur ancre mouillée. Cette opération est difficile principalement quand les vents soufflent debout.*

Les bateaux de plus de 80 tonneaux doivent se faire piloter dans l'estuaire (en 1777, les bourgeois délibérants, marchands et anciens syndics adressaient une demande à l'amirauté pour

[36] Mouvement du port de Pont-l'Abbé entre le 5 et le 12 septembre 1872. Le Finistérien. AD 29, collection numérisée.
[37] Déposition de Madame La Fourcade devant Me Verrye notaire à Pont-l'Abbé. AD 29, 4E21377 40. Rapport du commandant Roussel devant le juge de paix du canton de Pont-l'Abbé- AD 29-53U5/42.
[38] Délibération du conseil municipal en 1884-archives municipales.

avoir dans le port un pilote juré, celui-ci sera nommé en 1788). Les vapeurs ne fréquentent pas le port : un seul entrera dans celui-ci entre 1871 et 1876 (Le vapeur "Mathilde" de 92 tonneaux venant charger 95 tonnes de soude de Varech à destination du Havre), un second en 1881.

Un autre problème émerge au XIX[e] siècle : la ria s'envase, fait qui semble nouveau, important et dont l'origine est mal expliquée *: la vase recouvre le sable ; la vase recouvre l'ancien lit de graviers*. Les origines de l'envasement sont alors liées à la multiplication d'« herbes marines », aux rejets de la féculerie installée sur le pont, aux débris solides qui descendent de la ville et à la présence d'anses naturelles favorisant les « atterrissements de matière. » Des tentatives de faucardement des herbes sont notamment entrepris en 1861. Cet envasement de la rivière sera un sujet de préoccupation important pour les élus (en témoigne les multiples demandes de curage : 1853, 1865, 1866, 1881, etc…) et les ingénieurs des Ponts et Chaussées chargés des travaux d'amélioration. Le maire de Loctudy dans un courrier adressé au Préfet (pour la demande de construction d'un quai dans sa ville en 1850) écrira, de manière sans doute un peu sournoise, à propos de Pont-l'Abbé *[...] un port dont la rivière s'envase de manière effrayante et dont les capitaines de navires ne sont jamais sûrs de ressortir* [39].

Face aux conditions de navigation difficiles dans la ria, les élus vont demander à l'administration des aménagements permettant aux navires d'atteindre plus facilement les quais. L'hinterland agricole, le port et l'activité portuaire associée sont essentiels aux habitants de Pont-l'Abbé, classes bourgeoise et ouvrière confondues. La pugnacité avec laquelle les mairies successives ont demandé l'amélioration du port et de la rivière au préfet se comprend aisément. La municipalité engage ainsi de multiples demandes auprès du Préfet du Finistère pour obtenir des travaux d'"amélioration" de la rivière et du port. Ces travaux deviennent un enjeu politique pour le chef-lieu du canton : pétitions des commerçants et négociants, tracts électoraux.), etc... Ils sont aussi l'occasion de fournir du travail à un *[...] grand nombre de manœuvres et d'ouvriers au chômage.*

En 1905, une délibération du Conseil municipal indique qu'il y a urgence à démarrer les travaux de la ligne de chemin de fer Pont-l'Abbé - Saint-Guénolé et le prolongement du chemin de halage vers la pointe de Rosquerno qui occuperaient les ouvriers sans ressources.

Les travaux vont durer une soixantaine d'années et seront marqués par l'allongement des quais rive droite et leur prolongement par un chemin de halage ainsi que par la création de nouveaux quais rive gauche. Ces aménagements seront complétés par des campagnes de curage

[39] AD 29, 4S 220.

de la rivière, le redressement du chenal (pour le rapprocher de la rive droite) et par le barrage de plusieurs anses naturelles suspectées de favoriser l'envasement. Le bourg-port de Pont-l'Abbé a donc bénéficié d'aménagements d'ampleur limitée, pour en améliorer la navigation commerciale, le rangeant dans la catégorie des « petits ports ».

3. Méthodologie : Choix et justification des artéfacts retenus pour décrire l'évolution spatio-temporelle du port de Pont-l'Abbé

Le méta-modèle ANY-ARTEFACT et ses deux composantes, le modèle d'activité et le modèle HST-PORT [40] permettent d'étudier l'évolution d'un port en tant que macro-système technique en décrivant les activités humaines à partir des rapports entre artéfacts, acteurs et savoirs.

3.1. Les modèles d'évolution portuaire

Le paysage culturel portuaire de Pont-l'Abbé est le résultat d'un processus évolutif dépendant d'exigences à la fois sociale, économique, administrative et qui a atteint sa forme actuelle par association et en réponse à son environnement naturel. C'est un paysage à la fois "relique" ayant subi un processus évolutif qui s'est arrêté et "vivant" par les nouvelles activités s'y développant en particulier liées au tourisme et aux loisirs sans toutefois que de nouveaux ouvrages y soient construits. Pour comprendre cette évolution, l'étude d'ouvrages techniques comme les ouvrages portuaires et ceux conduisant à l'artificialisation des estuaires mérite d'être la plus ouverte possible de manière à éviter une histoire centrée uniquement sur l'ouvrage lui-même. Les différents points de vue (économique, social et technique) doivent permettre de décrire les rapports fondamentaux entre ces réalisations, l'homme et le milieu. L'objet technique s'inscrivant dans un contexte historique à la fois local, national et international. Cette démarche doit permettre une compréhension de l'évolution spatiale et temporelle de l'ancienne activité portuaire et commerciale de Pont-l'Abbé. Il s'agit donc de comprendre l'évolution de l'artéfact sélectionné en lien avec les contraintes socio-économiques des époques concernées et environnementales afin de pouvoir dégager une périodisation de l'histoire portuaire. L'étude

[40] Bruno Rohou. « Modélisation des ports de Brest (France), Rosario et Mar del Plata (Argentine) en tant que macro-systèmes technologiques complexes : application à la modélisation des connaissances pour l'histoire des sciences et des techniques ». Thèses. Université de Bretagne occidentale - Brest, déc. 2018. url : https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-02106927

d'un paysage culturel portuaire en tant que macro-système technologique complexe et a pour objectif de bâtir une histoire technique du port en s'appuyant sur des indicateurs pertinents.

3.2. Choix du modèle

Le problème s'est donc posé de savoir quels étaient les artéfacts, vraiment pertinents pour décrire l'évolution spatio-temporelle du paysage portuaire de Pont-l'Abbé. La diversité des infrastructures présentes (de production, de communication et d'aménagement), nous a incité à sélectionner les artéfacts améliorant la navigation dans l'estuaire : chemin de halage, épis rocheux et barrages. Leur évolution (construction et développement) ainsi que les activités de curage du chenal associées devront permettre une périodisation intéressante de l'activité du port dans le contexte du XIX^{e} siècle. Ainsi, la construction du chemin de halage est contemporaine de l'apogée de la marine à voile et la coexistence de celle-ci avec l'apparition d'une marine motorisée. Cette périodisation en lien avec les changements de l'hinterland, l'apparition d'un avant-port concurrent, apporte aussi un éclairage sur les interactions se développant entre les différents acteurs de l'aménagement portuaire (municipalité, Ponts et Chaussées et État).

3.3. Sources primaires étudiées

La recherche, le dépouillement et l'étude des sources primaires s'est effectuée principalement aux archives départementales du Finistère à Quimper et aux archives municipales de la ville de Pont-l'Abbé. Les ressources numérisées de l'école des Ponts et Chaussées ont aussi constitué une source d'information importante. La consultation des archives départementales du Finistère (AD 29) concernant directement le port de Pont-l'Abbé sont notamment les séries 4S sup 1452 (Pont-l'Abbé – port maritime n°34, travaux portuaires), 4S 139 (Ports maritimes de commerce : tableaux statistiques du mouvement de la navigation, du tonnage des marchandises transportées, du nombre de bateaux chargés d'engrais marins et du tonnage de ces produits pour les années 1816 et 1844 à 1900), 4S 251 (Pont-l'Abbé - Travaux maritimes et portuaires (1828-1938)), construction d'un nouveau quai (1886-1887)). Complétées par l'étude des archives municipales de la ville de Pont-l'Abbé et de la presse locale, celles-ci ont permis d'obtenir un certain nombre d'indications sur le rôle économique, l'originalité du port de Pont-l'Abbé et d'établir un historique des aménagements portuaires réalisés au XIX^{e} siècle dans ce port. La presse locale en particulier 'Le Finistérien' décrit les mouvements du port de Pont-l'Abbé (type, nombre de bateaux et chargements en 1873). Ces

articles permettent d'étudier aussi les principales exportations et importations du port (la cargaison des navires est mentionnée). Les actes de déclaration de construction et de francisation des bâtiments de mer de la série 5 P (643 à 652) concernant le port de Pont-l'Abbé pour la période correspondant au XIX[e] siècle permettent de retrouver le tonnage et les propriétaires des navires attachés au port de Pont-l'Abbé. Les manifestes de cabotage de la série 5 P (664 à 667) indiquent la nature des cargaisons, la nationalité, le tonnage des navires et donc l'ampleur des échanges maritimes entre le port et d'autres ports français ou européens pour les années 1906 et 1909.

4. Périodisation du port : Chemin de halage, épis, barrages et activités de curage comme indicateurs de l'évolution du port

L'étude du cycle de vie du chemin de halage (modèle HST-Port), des activités (modèle Any-Artefact) et autres artéfacts associés a permis de périodiser l'histoire du port de Pont-l'Abbé (figure 3) et cinq générations (figure 2) de l'artéfact "chemin de halage". Cette évolution est indissociable du développement de l'avant-port de Loctudy et de l'arrivée du rail.

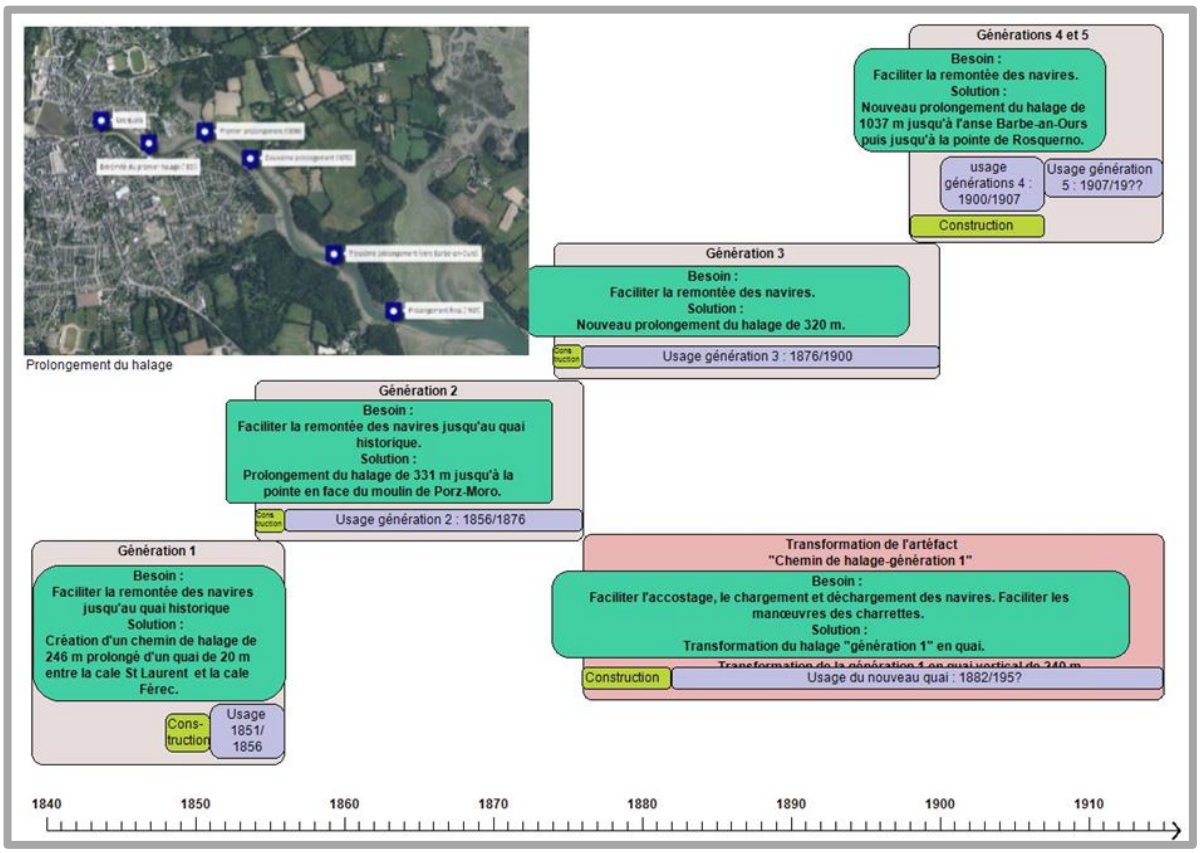


Figure 2. Cycle de vie du chemin de halage.

4.1. 1848-1884 : Une période favorable aux aménagements portuaires

Durant cette période, les Ponts et Chaussées répondent favorablement aux demandes d'équipements portuaires de Pont-l'Abbé, qui doivent permettre une augmentation du trafic maritime. Cette période correspond aux générations 1, 2 et 3 de l'artéfact. Elle est marquée au niveau international par le traité franco-anglais de libre-échange (1860) et une demande grandissante de l'Angleterre en pommes de terre pour nourrir sa population, en forte croissance, présente dans les villes industrielles. L'Angleterre est en effet privée en partie des ressources agricoles de l'Irlande ruinées par le mildiou et privilégie son industrie au détriment de son agriculture. Au niveau local, la période correspond à l'émergence du port de Loctudy dont les aménagements sont fortement restreints par les choix ministériels : les demandes de quais sont acceptées mais les longueurs sont réduites de moitié par rapport aux projets initiaux.[41] La population de Loctudy, essentiellement paysanne, est alors disséminée dans des hameaux et exploitations agricoles. Loctudy ne constitue pas encore une véritable ville. Il faudra attendre la fin du XIX^{e} siècle pour voir se développer un centre urbain comprenant une poste et des écoles autour du port de Loctudy, la population atteindra 2 154 habitants en 1881[42] [43].

En 1860, les Ponts et Chaussées établissent un rapport sur la navigation à Pont-L'Abbé à la demande de son excellence le ministre de l'Agriculture, du commerce et des travaux publics et pour donner suite aux demandes d'aménagements sollicitées par le conseil municipal. Il s'agit alors de *[...] prolonger le chemin de halage au-delà de l'anse de Trévannec et d'entreprendre le curage de la rivière, continué chaque année et sans interruption jusqu'à l'obtention des résultats escomptés.*

La plupart des demandes municipales - création ou prolongement de quais, prolongement du chemin de halage et curage de la rivière - vont recevoir un avis positif de la part des ingénieurs des Ponts et Chaussées. Ceux-ci y voient la possibilité d'augmenter le trafic du port : *Ce mouvement augmenterait, croyons-nous, si les améliorations réclamées pour le port et la rivière de Pont-l'Abbé étaient exaucées [...] ce marche pied rend de grands services à la navigation et il serait très avantageux de le prolonger [...].*

[41] AD 29, 4 S 220.
[42] Voir à ce sujet l'article de Marie Monfort Rouzeau dans la revue communale "estran" n°57 accessible en ligne.
[43] Recensement et dénombrement de la population. AD 29, 6M-675.

Toutefois les travaux ne débuteront que 14 ans plus tard... En août 1867, les notables, commerçants et industriels, conscients du danger que représente le développement de Loctudy, adressent une pétition au ministre des Travaux publics pour demander le curage et le prolongement du chemin de halage *[...] couverte d'un nombre considérable de signatures et par presque tous les commerçants et industriels du pays.* Les pétitionnaires dénoncent *[...] un fait dont les proportions menaçantes deviennent un danger des plus sérieux pour le commerce de consommation et de détail du Chef-lieu de canton : A l'embouchure de la rivière sur le littoral de la fertile commune de Loctudy se trouve un point des mieux abrités et des plus convenables pour les navires. L'administration des Ponts et Chaussées y a fait construire un embarcadère [...] Des milliers de tonneaux de marchandises qui convergeaient autrefois vers Pont-l'Abbé s'embarquent maintenant à la cale de Loctudy [...] nous avons en aucune façon la pensée de faire entendre d'injustes et vaines doléances sur les avantages topographiques de la commune susnommée [...] mais nous ne pouvons pas rester dans un état d'infériorité notoire...pour que la rivière de Pont-l'Abbé soit l'objet de sérieuses études [...].*

En novembre 1867, l'ingénieur en chef écrit l'avis suivant *[...] depuis plusieurs années, la ville de Pont-l'Abbé ne cesse de réclamer le curage du chenal (déjà effectué en 1857) qui s'envase de plus en plus et le prolongement du chemin de halage demandes appuyées par le conseil général. Nous sommes d'avis qu'il convient de donner satisfaction à ces vœux plusieurs fois renouvelés... pour répondre au besoin du commerce maritime.* L'ingénieur ordinaire notait déjà en octobre 1867 pour donner suite à la pétition des notables de la ville de Pont-l'Abbé pour effectuer des travaux de curage et de prolongement du chemin de halage que *[...] la ville de Pont-l'Abbé traversant une période critique [...] une partie du commerce du pays tendant à se déplacer vers un petit port situé à l'extrémité de la rivière.* Il indique aussi qu'il y a *[...] un intérêt sérieux à arrêter ce mouvement qui entraînerait la ruine de Pont-l'Abbé* [44]. Les travaux de curage devront alors *[...] permettre alors aux navires de 120 à 200 tonneaux et tirant de 3 à 3,8 m de parvenir jusqu'au port lors des vives eaux ce qui est impossible aujourd'hui. Les navires à destination de l'Angleterre ou de l'Irlande sont arrêtés à 300 m du vieux quai aux environ de la cale Ferec* [45]. Une partie du chemin de halage sera transformée en quai entre la cale Ferec et la cale Saint-Laurent pour permettre aux charrettes chargées de pommes de terre

[44] Rapport de l'ingénieur ordinaire, 1867. AD 29, 4S 1452.
[45] Rapport de l'ingénieur en chef, 1867. AD 29, 4S sup 1452.

d'effectuer leurs manœuvres et à six navires d'accoster sans difficulté. La mairie participe aux frais engagés pour les différents travaux.

4.2. 1884-1892 : Le temps des doutes

Cette période courte marque un tournant et correspond à l'arrivée du chemin de fer à Pont-l'Abbé et au développement important du port de Loctudy. Elle correspond aussi à une crise financière provoquant un ralentissement des investissements portuaires (krach de 1882, crise du crédit public). Le plan Frecynet est critiqué, notamment la répartition des crédits, par les partisans d'une concentration des efforts budgétaires sur les grands ports. Les méthodes de construction des ingénieurs des Ponts et Chaussées sont elles aussi critiquées. Elles sont jugées trop chères et inadaptées aux évolutions rapides des ports : *Il ne faut pas faire des travaux pour un avenir trop long, attendu qu'ils devront être forcément modifiés dans un certain nombre d'année* [46]. Le tonnage total des marchandises progresse légèrement entre 1872 et 1891. Face aux nouvelles demandes de la municipalité (notamment de curage), les ingénieurs opposent une fin de non-recevoir notamment en raison de l'arrivée du chemin de fer à Pont-l'Abbé et du développement de l'avant-port de Loctudy *[...] de création relativement récente, à l'embouchure de la rivière et qui lui fait sérieusement concurrence pour l'exportation de produits agricoles.*

Loctudy peut ainsi recevoir des bateaux d'un tonnage plus élevé, ainsi que de grands vapeurs faisant service régulier pour l'exportation de denrées alimentaires. En s'arrêtant à Loctudy, ils gagnent le temps de remonte de la rivière et les sujétions (contraintes) qu'elle entraine. De même, L'ouverture de la ligne Quimper-Pont-l'Abbé porte aussi préjudice au port : ainsi du 1er janvier au 15 octobre 1892, la gare de Pont-l'Abbé a expédié 1 630 tonnes de pommes de terre, d'autant moins pour l'exportation du Port. Concernant les importations, les autres ports dont celui de Quimper sont plus avantageux que celui de Pont-l'Abbé qui ne peut importer que pour la consommation locale [47].

[46] Charles Le Cour, chambre des député, séance du 2 février 1887. Cité par Bruno Marnot.
[47] Rapport de l'ingénieur ordinaire en 1893. AD 29, 4S sup 1452.

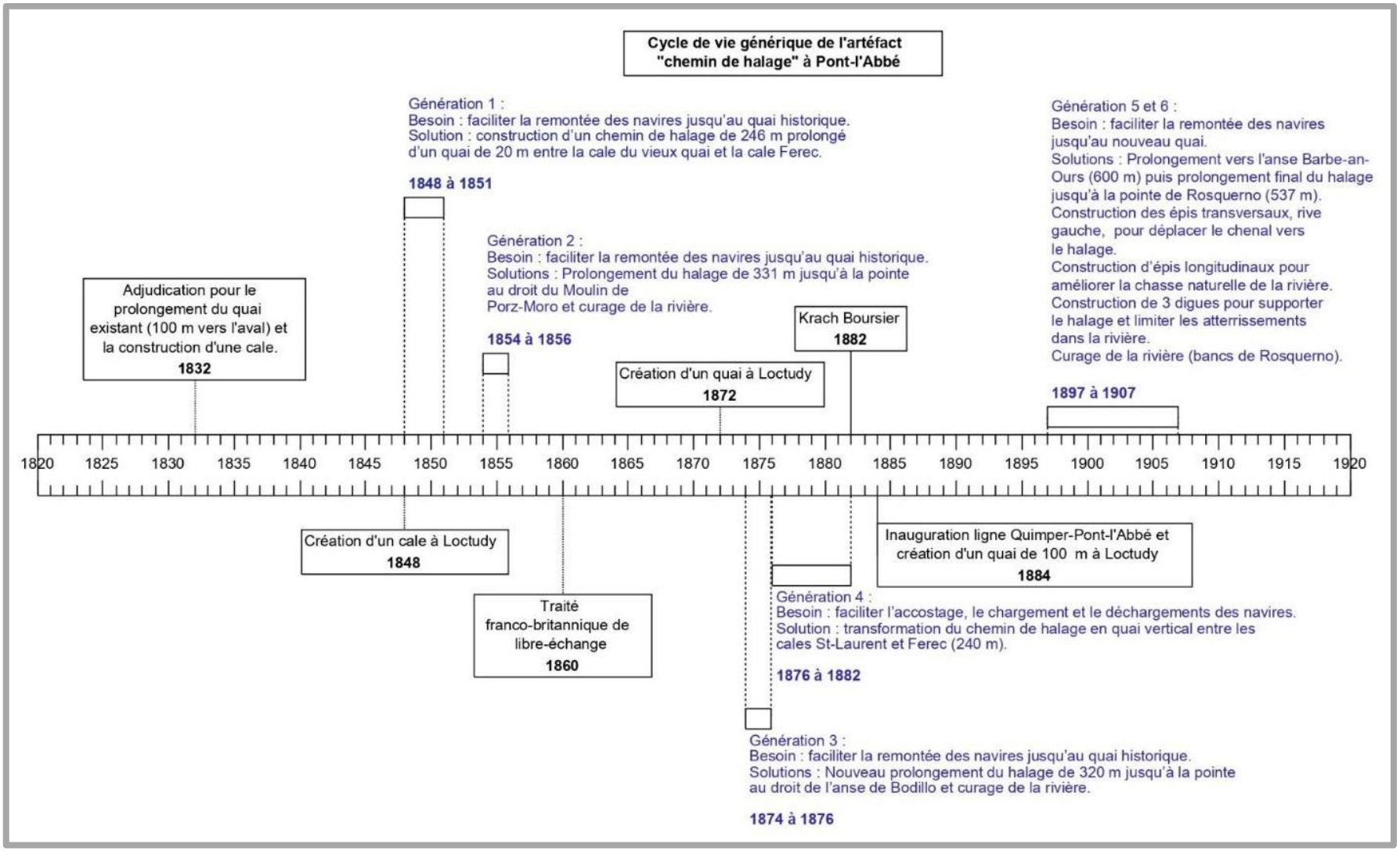


Figure 3. Cycle de vie du chemin de halage et périodisation.

En 1872, les membres de la commission de surveillance des chemins vicinaux constataient déjà *[...] qu'une partie des marchandises autrefois destinées au port étaient transportées à charrettes vers la gare de Quimper du fait de la facilité et du prix réduit qu'offrent le chemin de fer.*

Le 31 octobre 1885, il y a un refus ministériel [48] de poursuivre, dans l'immédiat, les travaux d'amélioration de la rivière et du port de Pont-l'Abbé en raison du *faible trafic du port et des conséquences qu'aurait pour ce trafic l'ouverture du chemin de fer de Quimper à Pont-l'Abbé.* Ces travaux (d'une valeur de 36 000F) comprenaient l'enlèvement de 3 bancs de sable dans le chenal et dans la baie de Rosquerno, le prolongement du chemin de halage sur 230 m vers l'anse de Trévannec et le prolongement du quai rive gauche sur 40 m.

En 1887, les ingénieurs refusent encore d'approuver de nouveaux travaux de curage malgré les demandes répétées du conseil municipal. Ils privilégient l'endiguement des anses et d'attendre les effets de ces endiguements. L'ingénieur relève aussi en 1892, que *Les opinions les plus divergentes règnent à Pont-l'Abbé sur l'envasement de la rivière : le doyen des pilotes qui fréquente la rivière depuis 40 ans et un capitaine de navire qui la fréquente depuis 25 ans déclarent que la situation ne s'est pas aggravée* [49]. Il conclut en indiquant que la décadence du port de Pont-l'Abbé est liée à d'autres causes que l'envasement de la rivière.

4.3. 1892-1907 : L'aboutissement des travaux

A partir de 1892, les ingénieurs et le Conseil général des Ponts et Chaussées reconsidèrent leur positionnement. De nouveaux avant-projets moins onéreux sont établis (10 000F). En 1898, le prolongement du chemin de halage jusqu'à la pointe de Rosquerno sera reconnu d'utilité publique et l'ouvrage terminé en 1907. Les demandes municipales ayant été *[...] appuyées par le conseil d'arrondissement et le conseil général* [50].

La construction se fera sur la berge pour limiter les dépenses et non plus dans le lit de la rivière. L'ouvrage est complété par la création d'épis rocheux perpendiculaires à la rive gauche, afin pour déplacer le chenal vers la rive droite et le barrage des anses de Trévannec, Barbe-an-ours et Rosquerno suspectées de favoriser l'envasement. Deux longs épis formant entonnoir à l'embouchure de la rivière devaient aussi permettre une meilleure « chasse » de la rivière à marée descendante. Celui de Rosquerno sera transformé en môle.

[48] Archives municipales de Pont-l'Abbé. Lettre du directeur général des Ponts et Chaussée au Préfet.
[49] Délibération du conseil municipal, 3 juin 1892. Archives municipales.
[50] Rapport de l'ingénieur ordinaire en 1890. AD 29, 4S sup 1452.

5. Conclusion

Le modèle HST-port a permis de périodiser l'histoire technique du port de Pont-l'Abbé à partir d'un artéfact sélectionné : le chemin de halage, lien entre les quais et la mer. Sa construction s'est effectuée dans un contexte local de concurrence avec le port émergent de Loctudy, mieux situé, et l'arrivée du chemin de fer. Le modèle a permis d'identifier cinq générations de l'artéfact et trois périodes pour l'histoire du port. La première période est marquée par l'émergence du port concurrent (Loctudy) pour l'exportation de la pomme de terre avec la création d'une cale et d'un premier quai. Cette période correspond à l'allongement du halage, aux travaux de curage de la rivière et à la modification d'un marchepied en quai vertical. La deuxième correspond à un questionnement des ingénieurs sur l'utilité réelle des travaux, le port concurrent se développant avec un nouveau quai pouvant accueillir des vapeurs et une partie des marchandises étant captée par la nouvelle voie ferrée. Enfin, une dernière période marquée par des choix techniques controversés au sein des ingénieurs (épis, barrages) mais moins coûteux, conduisant à la réalisation complète de l'ouvrage, sous l'action des élus locaux. L'étude du cadre social, économique et politique des travaux portuaires du XX^{e} siècle a permis de mettre en valeur que les travaux réalisés à Pont-l'Abbé sont aussi le résultat d'une convergence de plusieurs éléments.

- Une politique française de travaux portuaires volontariste qui s'est traduite au XIX^{e} siècle par une augmentation des crédits accordés pour l'amélioration des ports. L'apogée de cette politique étant atteinte par le lancement du plan Frecynet en 1878.
- Une vision politique Saint-Simonienne de l'aménagement du territoire qui a conduit à une certaine dispersion des crédits alloués vers les « petits ports ».
- Des édiles locaux très actifs dans les demandes d'aménagement du port et de la rivière.
- Des ingénieurs attentifs aux solutions techniques efficaces et peu onéreuses tout en fournissant de l'emploi à la population locale.
- Un trafic commercial avec l'Angleterre favorisé par un traité de libre-échange et impliquant des navires de 200 tonneaux.
- L'apparition d'un avant-port concurrent à partir de 1848.

Bibliographie

Becuwe, Stephane et Bertrand Blancheton. *L'économie maritime en France: Histoire enjeux perspective.* Paris: Ellipses, 2020.

Chauris, Louis. “Aménagements du port et du chemin de halage à Pont-l’Abbé au XIXème siècle.” *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, t. 134 (2007): 125-130.

Chauris, Louis. “Pour une géo-archéologie du Patrimoine : Pierres, carrières et constructions en Bretagne.” *Revue Archéologique de l’Ouest*, no. 32 (2015): 415-447. https://doi.org/10.4000/rao.3147

Colson, Clément. “Transports et tarifs. Précis du régime des routes et chemins, canaux et rivières, ports de mer, chemins de fer…” *Ecole nationale des ponts et chaussées, Bibliothèque Nationale de France*, 2020-192627, 1890.

Fournet, Philippe. “Les grands estuaires français : Organisation, aménagement, environnement”. *Travaux du Laboratoire de Géographie Physique Appliquée*, no. 24 (mai 2005-2006): 25-32. https://doi.org/10.3406/tlgpa.2005.1028

Le Gall, Laurent. “L’élu et l’ingénieur : Aménagements civils littoraux et politique en Bretagne (vers 1890-vers 1930).” *Annales de Bretagne et des Pays de l’Ouest*, no. 121-2 (2014): 151-167. https://doi.org/10.4000/abpo.2788

Leguay, Jean Pierre. “Un aspect de l’histoire et de l’économie urbaines bretonnes : Les petits ports des abers et des rias au XVe siècle”. Dans *Mondes marins du Moyen Âge,* sous la direction de Chantal Connochie-Bourgne, 297-315. Aix-en-Provence: Presses Universitaires de Provence, 2006. https://books.openedition.org/pup/3850

Marnot, Bruno. “La politique des ports maritimes en France de 1860 à 1920.” *Histoire, Économie et Société 18*, no. 3 (1999): 643-658. https://doi.org/10.3406/hes.1999.2053

Marnot, Bruno. “La politique portuaire de Charles de Freycinet.” *Bulletin de la Sabix*, no. 58 (2016): 31-38. https://doi.org/10.4000/sabix.1549

Marnot, Bruno. “Les politiques d’aménagement du territoire sous la Troisième République.” Conférence du 10 octobre 2003. https://www.archives-orales.developpement-durable.gouv.fr/docs/Manifestation/0000/Manifestation-0000012/Texte_de_la_confe rence.pdf

Minard, Charles-Joseph. “De l’Endiguement de la Seine jusqu’à Honfleur et du port du Havre.” Paris: E. Thunot et Cie., 1859.

Nennig, Jean-Pierre. *Le chemin de fer de Bretagne sud*. JPN éditions, 2008.

Picon, Antoine. “De l’utilité des travaux publics en France au XIXe siècle.” *Culture Technique*, no. 26 (1992): 122-127.

Quinette de Rochemont, Émile et M. Henry Desprez. *Cours de travaux maritimes professé à l'École nationale des ponts et chaussées*, t. 1. Paris: Librairie Polytechnique Ch. Béranger, 1900.

Rohou, Bruno. "Modélisation des ports de Brest (France), Rosario et Mar del Plata (Argentine) en tant que macro systèmes technologiques complexes : Application à la modélisation des connaissances pour l'histoire des sciences et des techniques." Thèses, Université de Bretagne Occidentale, 2018. https://theses.hal.science/tel-02106927

Tranchant, Mathias. "Les ports maritimes en France au Moyen Âge". Dans *Actes des Congrès de la Société des Historiens Médiévistes de l'Enseignement Supérieur Public, La Rochelle, 5-6 juin 2004*, 21-31. Paris: Publications de la Sorbonne, 2005.

LA NAVIGATION SUR LE FLEUVE NIGER : ENTRE LIBERTÉ ET LIMITES

Mamadou Nientao
USJPB, Malí
mamadounientao84@yahoo.fr

Résumé

La navigation fluviale, lacustre ou maritime constitue un canal important par lequel les pays reliés par un réseau des cours d'eau assurent les échanges commerciaux entre eux. Pour ce qui concerne les fleuves africains, particulièrement le Niger, la navigation était au cœur des activités économiques des puissances colonisatrices.

L'objet de la navigation fluviale est double : il s'agit de transporter des personnes qui voyagent pour leur travail, pour faire du commerce, ou simplement en touristes; et des marchandises échangées entre régions différentes. Le nombre de passagers transportés, le volume du fret varient selon le type de navigation utilisée, navigation lourde ou traditionnelle.

La navigation sur le fleuve Niger a connu des périodes différentes.

L'accession des États africains à la souveraineté internationale et la formation par ces États de leur propre système de relations ne pouvaient manquer d'influencer le statut d'un grand nombre de fleuves et lacs internationaux du continent. En effet, concernant le fleuve Niger, il fut étendu à la liberté de navigation par plusieurs instruments, comme principe, il est important de rappeler qu'en droit international, cette liberté de navigation a des limites.

Dans le cadre de cette communication, nous allons mettre en lumière le contour de la liberté de navigation sur le fleuve Niger et rappeler les limites dans une perspective juridico-sociologique.

Spécifiquement, elle vise à définir le statut des moyens de navigation, des villes portuaires, les relations entre les populations et le fleuve, l'histoire et l'impact de la navigation sur le fleuve Niger.

Introduction

Le fleuve Niger, hier comme aujourd'hui est un Bassin qui a vu naitre plusieurs générations, au-delà de son caractère transfrontalier, puisque nous avons noté neuf Etats africains en sont tributaires, est un fleuve international par excellence.

Si les cours d'eau ont aidé à former la plupart des civilisations du monde, c'est évidemment grâce à l'usage que les habitants en font.

Le terme de navigation est susceptible de deux acceptions.

Dans une première interprétation restrictive la navigation se ramène à la circonstance des bâtiments (avec leurs passagers et leurs cargaisons) sur les voies navigables. Dans cette conception la portée du principe de la liberté de navigation se réduit à la garantie du libre transit direct. Cette thèse a notamment été soutenue aussi bien à la conférence de Barcelone qu'a la conférence de Paris pour l'élaboration du Statut du Danube. Elle sera reprise quelques années plus tard par la Roumanie devant la CPJI lors de l'affaire de *la compétence de la Commission européenne du Danube*[1].

Au point que la navigation[2] a dominé le droit des gens, certains auteurs ont été amenés a parlé de droit de navigation fluvial. En Europe, la régulation de la navigation est fort ancienne, elle sera étendue aux fleuves africains progressivement, dans l'entreprise de la colonisation.

L'accession des États africains à la souveraineté internationale et la formation par ces États de leur propre système de relations ne pouvaient manquer d'influencer le statut d'un grand nombre de fleuves et lacs internationaux du continent[3].

Paragraphe 1 : la liberté de navigation sur le fleuve Niger

D'abord il faut situer l'origine de la notion ''liberté de navigation'', elle a été conçue à l'origine comme un principe de droit naturel (selon Grotius, *De jure belli ac pacis*[4]) dont la

[1] Rousseau, C, Droit international Public, les compétences, Tome III, Sirey, 1977 p. 495.

[2] Quant à l'interprétation extensive, elle fut confirmée par la Cour dans son arrêt du 12 décembre 1934 relatif à l'affaire Oscar Chinn (nous revenons sur la portée de cette affaire dans les développements qui suivent). Selon la thèse extensive, la liberté de navigation implique, à côté de la liberté de mouvement pour les bateaux, de la liberté de charger, de transporter et de débarquer des passagers et des marchandises, la liberté du commerce. En d'autres termes la liberté de la navigation comprend par définition, à côté de la liberté de circulation sur les voies d'eau, l'activité économique qui en est le corollaire (embarquement, débarquement, transbordement, mise en magasin, voire conclusion de contrats relatifs à ces diverses opérations. De cette interprétation, les navires battant pavillon d'un Etat riverain peuvent naviguer librement sur toute l'étendue navigable d'un cours d'eau international.

Non loin de cette position, sur la définition de la navigation, Lucius Caflisch fonde sa pensée selon quoi, la liberté de navigation comprend le libre déplacement des navires, y compris le transit, pour des motifs commerciaux ou autres, sauf s'il s'agit de navires chargés de l'exercice de la puissance publique; dans cette derniére hypothése, le principe de la territorialité reprendra le dessus.

[3] Kamto, M, *le droit international des ressources continentales africaines*, AFDI, 1990, vol. 36, n°1, p. 874.

[4] V. Glotius, H, *De jure belli ac pacis, On the Law of war and peace*, traduit de l'orginal en latin par, Campbell, A-M, AC, ed, Kitchner, 2001, accessible sur https://socialsciences.mcmaster.ca/econ/ugcm/3ll3/grotius/Law2.pdf

justification, elle-même tirée du droit romain, résidait dans l'impossibilité d'appropriation des choses liquides. Plusieurs tendances au fur de l'histoire vont révoquer cette pensée.

Ainsi, Grotius[5] s'écarte toutefois du droit romain en ce qu'il admet l'existence d'un droit de souveraineté (*imperium*) au profit des Etats riverains à l'égard des fleuves coulant sur leur territoire.

Dans la période antérieure à la colonisation, le fleuve Niger, ne connaissant pas de problème au sujet de la navigation, car nous l'avons indiqué ci-haut, les communautés africaines étaient organisées suivant des pratiques admises de tous.

Quand bien même que ces règles n'étaient pas écrites, elles émanaient de la volonté soit des rois ou du peuple lui-même.

Pendant la colonisation, la liberté de navigation du fleuve Niger a connu deux périodes, elle a passé d'une reconnaissance totale à une reconnaissance sélective (A) avant de connaitre une reconnaissance totale et entière jusqu'à nos jours (B).

A. La liberté de navigation du fleuve Niger, entre une reconnaissance totale et une reconnaissance sélective

Le principe de la liberté de navigation a été d'abord consacré par le droit naturel, avant de gagner le terrain du droit positif.

Nous avons rappelé que la navigation a été le premier domaine de règlementation en ce qui concerne les cours d'eau internationaux. Au point que le professeur Vladmir Koutikov[6] parle de droit de la navigation[7].

Cette unicité de l'usage et de la règlementation a été beaucoup développée en Europe. Dans la première partie de cette étude, nous avons noté que l'Acte final du congrès de Vienne est le premier traité multilatéral à reconnaitre un tel fait.

De façon général, en Afrique la situation est autant difficile. Les fleuves internationaux africain, comme le Nil, le Congo et le Niger ne relevait pas du même régime international.

[5] Sur la question de la liberté de navigation et de commerce des fleuves internationaux, voir la pensee de Grotius dans, Van Ittersum, M-J, profit and principle, Hugo Grotius, Naturel rights theories and the rise of dutch power in the east indies, Brill's studies in intellectual history, vol. 139, Leiden-Boston, 2006.

[6] Titulaire de la Chaire de Droit International et d'Histoire des relations internationales à l'Université ''Clément d'Ochrida, de Sofia. Membre de la Cour Permanente d'Arbitrage.

[7] En Droit International classique, les auteurs dans la plus part des cas ne parle pas d'autres usages que celui de la navigation.

Le fleuve Niger et Congo avait les mêmes régimes (même là, nous avons constaté que pour ce qui concerne le Niger, cette internationalisation concernait et le cours du fleuve, ses affluents et aussi ses défluents tel ne fut pas le cas du Bassin conventionnel du Congo), le Nil, le Zambèze, le Sénégal, la Volta, s'en diffèrent. Par la suite, le fleuve Zambèze sera sur la liste du même phénomène d'internationalisation.

Les premiers cas, le fleuve Niger et le Congo, la raison était politique et géographique. Politique, par ce qu'au moment de la colonisation, la puissance occupant le fleuve Congo (la Belgique) était un allié des deux puissances occupant le fleuve Niger.

La Belgique entendait garder jalousement le Bassin du Congo et ne voulait pas partager avec d'autres puissances comme fut le cas du Bassin du Niger. Par ailleurs, la raison géographique était liée du fait que ces deux grands fleuves africains se jettent tous deux dans l'Océan Atlantique.

Pour ce qui concerne le fleuve Niger, en particulier, le régime d'internationalisation fut consacré par l'Acte général de Berlin de 1885 pour la première fois.

A cet effet, Jean-Claude Gautron dit ceci : « *dès 1885, le droit fluvial international avait mis l'accent sur la principale qualité des fleuves internationaux : la navigabilité*[8] ». C'est ce critère d'ailleurs qui est retenu par une grande partie de la doctrine classique pour définir un cours d'eau international. Parmi cette littérature abondante, nous donnons ici l'observation du professeur Koutikov. Tout cours d'eau multinational peut faire l'objet d'une règlementation internationale, fixant en entier ou en partie son régime juridique conformément à la volonté commune des Etats riverains. Cela ne suffit cependant pas pour en faire un cours d'eau international.

Nous attribuons cette dernière qualification aux seuls cours d'eau présentant les traits distinctifs suivant :

1. d'être navigable ;
2. de communiquer directement avec une mer ;
3. de traverser ou de séparer deux ou plusieurs Etats ;
4. d'être ouverts à la navigation commerciale (voyageurs et marchandises), de tous les Etats riverains ou non riverains sur la base d'un accord international[9].

[8] V. du même auteur*, l'aménagement du Bassin du fleuve Sénégal*, AFDI, 1976, p. 690.
[9] Rapport et Travaux : les cours d'eau internationaux, conférence sur le droit international, *op. cit.*, p. 11.

Cette catégorisation reflète en majorité plusieurs positions textuelles au nombre desquelles, l'Acte final du Congrès de Vienne, la convention de Barcelone, les règles d'Helsinki, la CNY.

Nous avons signalé à ce titre que le régime international du Niger, du Congo était assimilé au régime du Rhin. A ce titre, le traité de Paris du 30 mai 1814 posa, dans son article 5, le principe de la liberté de navigation sur Rhin et prévit qu'il serait examiné et décidé de même, dans le futur congrès (celui de Vienne), de quelle manière, pour faciliter les communications entre les peuples et les rendre toujours moins étranger les uns aux autres, la disposition ci-dessus pourra être également étendue à tous les autres fleuves qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents Etats[10]. De même, un autre traité de Paris, du 30 mars 1856, décide que dans les eaux du Danube « les pavillons de toutes les nations seront traités sur le pied d'une parfaite égalité[11] ».

En effet, le fleuve Niger avec son vaste réseau navigable s'est déjà révélé important pour le transport, à une époque où la traite négrière était encore un symbole de puissance pour les États qui participaient à cette entreprise criminelle dénoncée encore aujourd'hui.

L'arrivée des marchands européens vers la fin du quinzième siècle, fait entrer l'Afrique dans les échanges intercontinentaux. Avec la traite négrière, un axe commercial va se développer vers le seizième siècle le long du fleuve Niger.

Mais d'ores et déjà, la navigation du Niger y est de par l'Acte de Berlin du 26 février 1885, déclarée librement ouverte au commerce de toute les nations. La question qui a lieu de se poser, est ce qu'un navire de guerre jouit-il à cet égard des mêmes immunités qu'un bâtiment de la marine marchande. Ensuite, il est notoire que la liberté absolue de la navigation est certainement aujourd'hui le droit commun des fleuves internationaux.

Nous verrons dans les lignes qui suivent qu'au moment de la colonisation, le Bassin du Niger a connu plusieurs systèmes en ce qui concerne la liberté de navigation. Dans la tractation entre les différentes puissances aux sujets des deux grands fleuves africains, le Congo et le Niger, l'Acte général de Berlin règle les questions linaires et fixe la navigation comme libre et ouverte à tout Etat.

[10] Ruzié, D, *le régime juridique de la Moselle*, AFDI, 1964, p. 795.

[11] V. Rolland-Villemot, B, *la guerre de Crimée et le traité de Paris : un enjeu géopolitique en Méditerranée*, cahiers Slaves, 2016, V. 14, n°1, p. 123 à 133, accessible sur : www.perser.fr

Ces divergence, notamment sur le fleuve Niger était entre Anglais et Français. Même si nous avons une réserve des écrits des auteurs français aux sujets de l'ensemble des évènements au moment de la colonisation, néanmoins nous produirons ici les vues d'Albert Duchêne sur le droit de la navigation dans le Niger[12].

S'il a joué un rôle capital dans la formation et le développement des Etats du Soudan occidental au XVIème siècle, c'est seulement à la fin du XIX, par l'Acte de Berlin ci-dessus dénommé que le fleuve a reçu son statut juridique, bien que, comme on l'a noté précédemment, ne comporte pas de Commission internationale (comme le Bassin du Congo) par la suite de l'opposition britannique[13].

Cette anomalie n'était pas faite pour assurer à la liberté de navigation une application paisible et indiscutée. Jusqu'ici, le principal exploitant du fleuve, la Compagnie à la charte britannique *Royal Niger Company*, avait unilatéralement fixé le régime de la navigation sur le fleuve Niger par le règlement du 19 avril 1895, dont plusieurs dispositions se conciliaient mal avec le principe de liberté, telle l'obligation pour les navires utilisant le Niger de se soumettre au contrôle douanier institué par la compagnie, avec plombage des marchandises, apposition des scellés, ect[14]. Sans oublier la mise en égard des populations africaines dans la règlementation de leur propre ressource auquel il ne s'indigne pas, voici l'observation du professeur Rousseau concernant, le traitement de la France par les anglais[15] : « *il arriva à plusieurs reprises aux navires français d'être soumis à un traitement discriminatoire*[16] ». Il ajoute que la règlementation de la navigation, effectuée par voie bilatérale, corrigea ces errements (accord franco-britannique du 9 juin 1898). Avant cette date, rappelons le règlement

[12] Duchêne, A, *le droit de la navigation dans le Niger*, RGDIP, 1895, p. 439 à 447.
[13] Rousseau, C, *op. cit.*, p. 550.
[14] *Ibidem*.
[15] A ce sujet, Duchêne dit ceci, au mois de novembre 1894, un officier de la marine française, le lieutenant de vaisseau d'Agoult, commandant l'aviso d'Ardent, projette de remonter avec son navire une partie du cours du fleuve. Sans autorisation préalable du gouvernement britannique, il fait pénétrer dans les eaux du Bas-Niger, ou bientôt il s'échoue (10 décembre) le bâtiment de guerre dont il a le commandement. V. le *Times* du 11 mai 1895 : « la France et l'Angleterre sur le Niger. L'attitude extraordinaire agressive des expéditions françaises qui, ce qu'on rapporte, ont franchi la frontière des territoires du Niger et qui sont en train de conclure des traités avec les chefs locaux, ou de fortifier des postes dans l'intérieur de la sphère britannique, serait à peine croyable, n'était l'agression déjà connue de la canonnière d'Ardent dans les eaux anglaises du Bas-Niger, agression pour laquelle le gouvernement français a présenté des excuses et qu'il a répudiée ».
[16] Rousseau, C, *ibidem*.

de navigation en date du 19 mai 1894 applicable à tous les bâtiments qui pénètrent dans ce que le *Times* appelle *''* les *eaux anglaise du Bas-Niger''*.

Ainsi, les auteurs de ce règlement sont ingéniés à accumuler les formalités (déclaration de transit, autorisation écrite pour transport d'armes et de munitions), à limiter les ports d'entrées, les postes de douanes, les dépôts de bois, ect[17]. Mais ces restrictions elles-mêmes, manifestement contraires selon nous, à l'esprit de l'Acte de Berlin, ils ne les appliquent qu'aux bâtiments de la marine marchandes (*merchant vessels, merchant ships*).

Il ne semble pas concevoir que l'Acte général ait pu viser d'autres navires, les bâtiments des navires militaires. La seule présence de ces derniers dans les eaux du Niger constitue pour eux une grave incorrection. Tout au plus l'exclusivisme de la compagnie sur ce point pourrait-il, par une tolérance exceptionnelle, fléchir devant une autorisation humblement sollicitée[18].

Le texte de Berlin introduit la liberté de navigation et pour les navires marchands tant bien que pour les navires militaire pour le fleuve Congo.

Beaucoup de juristes ont émis des avis concernant la divergence des opinions relatives aux deux fleuves. Il ressort que cette même possibilité n'est reconnue concernant la navigation du Congo.

Deux dispositions de l'Acte général de Berlin, il s'agit l'article 21 et 22, il résulte de ces deux articles que « les bâtiments de guerre des puissances signataires » de la convention ont accès dans les eaux du Congo. Nous cherchons vainement pour le Niger une disposition analogue.

Alors, d-où vient cette lacune et comment devons-nous interpréter à cet égard le silence de l'Acte général.

Il est notoire en droit international, comme nous avons évoqué que certaines restrictions sont connues a tout principe, la preuve, c'est le principe mère, la souveraineté.

En examinant successivement ce qui caractérise d'ordinaire, dans un cours d'eau à plusieurs Etats, la liberté de la navigation, puis ce qu'est cette même liberté lorsqu'il s'agit des deux grands fleuves de l'Afrique dont se sont occupés les plénipotentiaires de la conférence de Berlin.

[17] Duchêne, A, *op. cit.*, p. 441.
[18] *Ibidem*.

Cette divergence, on rappelle dans cette thèse, n'est nullement liée à des raisons relatives aux caractères des deux grands fleuves mais plutôt une stratégie diplomatique orchestrée de toute pièce.

La question n'est pas ici la liberté de navigation sur le Niger, elle est plutôt liée à la nature juridique de cette liberté.

Pour le Niger, cette liberté à un moment donné fut relativisée.

Apres la première guerre mondiale, les puissances alliées se sont retrouvées cette fois-ci a Saint-Germain-En-Laye, le texte issus de cette conférence limite la liberté de navigation seulement aux puissances signataires, pas à toutes nations.

De ce fait, le Bassin serait interdit à tous Etats en occurrence l'Allemagne, de naviguer sous peine de s'opposer à ladite convention.

Là, encore on porte atteinte a un principe cher en droit international a valeur coutumière et relevant du droit naturel. Cette relativité renvoi à la neutralité du bassin pour tout Etats non-signataires de la convention de Saint-Germain-En-Laye de 1919.

Il ressort une question centrale, c'est la situation des populations riveraines africaines vis-à-vis de cette liberté ambiguë de navigation sur le fleuve Niger.

A présent, nous allons nous intéresser à l'époque ou la reconnaissance de la liberté de navigation du Niger est devenue totale.

B. la liberté de navigation du fleuve Niger : l'époque de la reconnaissance totale et entière

La question de la navigation est indissociable du droit fluvial international.

En cela, on peut dire que le principe de la liberté ou plutôt de la nécessité de commerce pour les nations, forme une des bases fondamentales du droit international de notre époque[19].

Nous avons rappelé pour cette occasion qu'au cours de l'époque antique, aucun peuple ne prétendait à la souveraineté de la méditerranée, seule mer dont l'histoire nous soit connue, ce n'est qu'au moyen-Age que les villes commerçantes Italienne, Gene et Venise élevèrent la prétention de dicter des lois.

En ce qui concerne le Bassin du Niger, jusque-là, nous étions avec le régime colonial, les textes qui régis les africains mais adoptés par les européens.

Désormais, le régime des fleuves africains sera défini par les africains eux-mêmes.

[19] Carathéodory. E, *Du droit international concernant les grands cours d'eau*, F.A. Brockhaus, leipzig, 1861, p. 8.

La dénonciation du régime antérieur à l'indépendance ne s'est pourtant pas traduite par une renonciation absolue à toute référence à des principes du droit fluvial colonial.

Au contraire, certains principes fondamentaux qui gouvernaient le droit fluvial en Afrique depuis la Conférence de Berlin, notamment la liberté de navigation et ses corollaires, ont été repris dans la plupart des conventions postérieures à l'indépendance[20].

L'Acte relatif à la navigation et à la coopération économique entre les États du Bassin du Niger signé le 26 novembre 1963 lors de la deuxième Conférence de Niamey des Etats relevant de ce Bassin en remplacement de la convention de février non entrée en vigueur, maintient en son article 3 l'entière liberté de navigation sur le Niger, ses affluents et sous-affluents pour le transport des marchandises et des voyageurs, ainsi que celui de la parfaite égalité de traitement pour les navires et embarcations de toutes les nations.

L'Accord relatif à la Commission du fleuve Niger, à la navigation et aux transports sur le fleuve Niger, ses affluents et sous-affluents, signé le 25 novembre 1964 à Niamey, ne revient pas sur le principe de la liberté de la navigation reconnue aux Etats riverains du Bassin par l'Acte de 1963. A propos de la navigation, il précise seulement en son art 13 que les taxes et droits payables par les navires et les marchandises utilisant le fleuve, ses affluents et sous-affluents seront proportionnels aux services rendus à la navigation même et ne seront en aucune manière discriminatoire. Surtout, il considère comme faisant partie intégrante du fleuve Niger les routes, chemins de fer et canaux qui pourront être construits afin de contourner la non-navigabilité du fleuve.

Ici, nous pouvons évoquer la consécration de l'internationalisation totale du fleuve Niger par les Etats riverains.

Il s'agit d'une étape importante de la vie du Bassin, car comme précédemment évoqué, la liberté de navigation ou le statut même du Bassin était flou et diversifié. Par ces actes, les Etats africains à travers les riverains du fleuve Niger signent leur entrée dans l'émergence d'un droit nouveau pour eux, le droit fluvial international.

Cette internationalisation répond à un besoin sociologique de son temps, toutefois, il est nécessaire que toute règle de droit soit fondée sur un besoin réel[21].

Son contenu doit être également déterminé en fonction de l'étendu de celui-ci.

[20] *Ibidem*.
[21] Dinh, N-Q, *op. cit.,* p. 7.

Aussi bien dans son principe que dans ses modalités, l'internationalisation nouvelle du régime juridique du fleuve Niger est conditionnée par le caractère international de ce fleuve.

On pouvait lire dans les lignes du professeur Rousseau ceci : « *la caractéristique essentielle de l'évolution du droit fluvial international au XIXème siècle est la tendance à une internationalisation croissante*[22] ».

L'idée répond mieux aux perspectives de développement souhaité par ces Etats nouvellement venus sur la scène internationale.

C'est la conséquence d'une utilisation innocente étendue ici sur tous les Etats riverain du Bassin du Niger.

Ce principe « utilisation innocente » signifie évidemment que l'utilisation ne doit pas être préjudiciable à un autre Etat.

La doctrine a formulé depuis longtemps un tel principe qui constitue la limite du principe de souveraineté territoriale. Il est, par sa manifestation, un corollaire de la liberté de navigation.

Les voies navigables du fleuve Niger, ont été considérées comme stratégique au point de vue militaire ou commercial par les colonisateurs comme une option prioritaire des aménagements à réaliser sur le Bassin.

Avec l'Afrique indépendante, les cours d'eau fut placés également dans les agendas des grandes politiques pour le développement de la région.

Pour ce qui concerne le Bassin du Niger, cette tradition demeure encore, que ce soit dans les « produits attendus » de tel ou tel aménagement hydraulique, dans les accords de l'ABN qui prévoient même que *« les canaux, voies terrestres destinées à relier deux biefs, écluses, font partie de la voie navigable,… accessible à tous pour le même droit de péage »*, ou dans des projets de réhabilitation du réseau hydrométrique[23].

En effet, nous venons de confirmer plusieurs points de vue sur l'utilité des fleuves dans la communication des populations, à travers ces biefs, les Etats riverains, à l'interne et aussi l'international se joint. La mobilité est établit pas seulement pour les personnes mais aussi pour des biens, désormais, le commerce peut se fortifier.

Néanmoins, le droit de navigation n'est pas absolu, il a des limites.

[22] Rousseau. C, *op. cit.*, p. 489.
[23] Olivry. J-C, *op. cit.*, p. 22.

Paragraphe 2 : les limites de la liberté de navigation en droit international

La liberté de navigation selon la doctrine grotienne suppose la liberté de passage. Il s'agit en plus d'une liberté de commerce a exercé une influence considérable en droit fluvial international.

Les navires et embarcations de toutes nations seront à tous égards traités sur un pied de parfaite égalité ».

Malgré cet état de fait, dans la pratique internationale, la liberté se heurte à des limitations.

En effet ces limites sont temporelles (A), et matérielles (B).

A. les limitations temporaires à la liberté de navigation

Considéré pendant longtemps comme une règle coutumière, le principe de la navigation a aujourd'hui des fondements conventionnels comme nous venons de l'approuver.

Il est probablement vain de chercher à justifier rationnellement un principe dans lequel la doctrine a vu tour à tour une conséquence du *jus communicationis,* un principe de droit naturel, un corollaire du principe général de la liberté de la mer comme des fleuves, ou une application de la théorie des servitudes internationales.

Il faut prendre ce principe comme une donnée fondamentale de l'ordre juridique international sans laquelle l'utilisation des espaces maritimes et fluviaux ne serait qu'un leurre.

En ce qui concerne le libre passage, la manifestation d'emblée de la liberté de navigation, il décrit aussi comme « un reste de la communion primitive, dans laquelle la terre entière était commune aux hommes, et l'accès libre partout à chacun suivant ses besoins. Personne ne peut être entièrement privé de ce droit, mais l'exercice en est restreint par l'introduction du domaine et de la propriété ».

Il s'agit ici d'une remarque pertinente, puisque depuis cette introduction, on ne peut en faire usage qu'en respectant les droits propres d'autrui. Ainsi, l'effet de la propriété est de faire prévaloir l'utilité du propriétaire sur celle de tout autre[24].

C'est suivant ce postulat qu'on parle du concept de servitude internationale des fleuves internationaux en droit des gens.

[24] *Op. cit.*, p. 1066.

En effet, rappelons pour la circonstance que si dans la pratique internationale, en temps de paix, la liberté de navigation ne fait pas d'entrave, il n'en demeure pas moins en cas de conflit armé.

D'ores et déjà voyons ce que dit la CNY concernant l'utilisation des cours d'eau internationaux en cas de conflits armés : « les cours d'eau internationaux et les installations, aménagements et autres ouvrages connexes bénéficient de la protection accordée par les principes et règles du droit international applicables aux conflits armés internationaux et non internationaux et ne sont pas utilisés en violation de ces principes et règles[25] ».

De ces lignes, la convention prévoit une marge de protection pour les cours d'eau en période exceptionnelle, mais sans dire concrètement d'où vas cette protection, comment elle s'exécute et qui pour le faire.

C'est pourquoi, certains auteurs un peu plus sceptiques, soulignent le manque de clarté et de force de la CNY qui serait à l'origine de la difficulté qu'elle a eue à rassembler un minimum de pays pour permettre son entrée en vigueur et remettent en question les prémisses sur lesquelles le droit international de l'eau est construit[26].

Cette question comme autant reste les problèmes juridique que la pratique internationale est confrontée.

Toutefois, la Charte de l'eau ne dit rien sur la situation du Bassin en temps de conflit armé.

Ainsi rappelons pour la circonstance que le problème du principe de navigation des mers comme des fleuves n'est pas lié aux Etats riverains eux-mêmes, il dépasse ce cadre, car l'accès à l'eau cette fois-ci est libre pour tout Etat riverain ou non-riverain.

Dans la plupart des cas, comme celui du Niger, les Etats sont frontaliers, et il existe d'autres rapports de voisinage en dehors même du fleuve qu'ils ont en commun.

La grande difficulté réside lorsqu'il y a un autre Etats non-riverain, qui présente des navires sur l'eau relevant de la juridiction autre que la sienne.

---

[25] Article 29 de la CNY.

[26] Paquerot, S, « *Ressources en eau : les différentes facettes des conflits internationaux* » (2007) 12 :2 Lex Electronica. En ligne, https://papyrus.bib.umontreal.ca/xmlui/bitstream/handle/1866/9323/articles_20.pdf, Voir aussi, Abdoul Wahab Abdoulaye Moussa, « *Le Nicaragua introduit à son tour une requête devant la Cour Internationale de Justice contre le Costa Rica* » (2012) 288 Bulletin Hebdomadaire Sentinelle. En ligne : http://www.sentinelle-droit-international.fr/bulletins/a2012/20120108_bull_288/sentinelle_288.htm#101, [Abdoulaye Moussa, cité dans Frédéric, L, Vega Cardenas, Y, *op. cit.*, p. 90.

Ensuite vient la question des riverains eux-mêmes, souvent Etat d'amont, Etat d'aval ou encore Etat de la partie supérieure et Etat de la partie inférieure.

Dans ce cas d'espèce, les habitants du cours supérieur d'un fleuve tiennent le droit de passage innocent de la nature même.

Ce n'est, il est vrai qu'un droit imparfait, en tant que fixation des conditions de son exercice dépend dans une large mesure de la complaisance de la nation par le territoire de laquelle doivent passer les bateaux descendant de l'amont[27].

Le consentement toute fois ne peut être ni refusé si ce n'est dans l'intérêt vital du pays d'aval ni subordonné à des conditions propres à entraver son exercice.

En nous fondant sur la *summa divisio* opérée par R. Bystricky et reprise par B. Vitanyi, établissant trois catégories de bénéficiaires (les Etats riverains ; les Etats-parties à un accord d'eau, et tous les Etats), nous pensons qu'il existe deux conceptions en matière de liberté de navigation.

Le défi du principe de la liberté de navigation n'est pas seulement lié à des limitations temporelles comme nous avons rappelé ici, dans la pratique internationale, il faut aussi soulever la question substantielle qui suscite d'ailleurs tant de débat au niveau de la doctrine.

B. les limites matérielles du principe de la liberté de navigation : **les conditions tenant aux moyens de navigation**

Il est important de signaler que les textes actuels régissant le Niger ne donnent pas de précision sur cette question sensible.

Dans cette liberté de circulation des navires sans distinction, il n'est pas admissible, sous peine de complications nouvelles, qu'un fleuve international, même sur les bases d'un accord qui serait trop facilement désavoué, puisse être considéré simplement comme la propriété indivise des Etats dont il traverse le territoire.

La liberté de navigation ne saurait atteindre complètement son but sans tourner à l'avantage commun de toutes les nations. C'est vers cette doctrine plus radicale, selon notre analyse que logiquement la diplomatie africaine devait tendre concernant l'aménagement des voies d'eau internationales.

[27] Vitanyi. B, *op. cit.*, p. 1070 à 1071.

Cette liberté absolue de navigation est certainement aujourd'hui le droit commun des fleuves internationaux[28].

La question pouvait avoir moins d'effets juridique si elle concernait que les eaux interne, mais telles n'est pas le cas. Les eaux qui traversent ou séparent différentes juridictions sont aussi concernées. Ici, la circulation sur le fleuve international est une affaire qui va au-delà des seuls nationaux.

Alors, là y a une tractation nécessaire, c'est la situation respective des Etats riverains, leurs intérêts réciproques, le respect mutuel de leur droit qui, selon nous, rend à la fois nécessaire et légitime le principe de la navigation fluviale.

Il est important d'envisager la nature juridique de ces moyens de navigation et du statut des personnes sur les fleuves internationaux de façon générale. Le moyen de navigation par excellence sur les mers ainsi que les fleuves est les navires.

Avant de donner une signification à la notion de navire, nous tenons à rappeler que le mot navire utilisé dans cette présente thèse inclus à la fois des bateaux bien aussi des pirogues.

A présent, nous notons ici que la question fondamentale est liée aux navires, ainsi leurs natures, statuts et nationalités.

D'ores et déjà, il faut faire le *distinguo* entre les navires privés[29] et les navires publics[30].

Les premiers, utilisés pour le transport des personnes et des marchandises, ainsi que pour la pêche, jouent un rôle économique.

Les seconds sont un instrument de la défense nationale de l'Etat dont ils portent le pavillon et mettent en jeu la compétence relative aux services publics[31].

Là encore, il faudra signaler qu'il n'existe pas de définition conventionnelle générale des navires de guerre. A cet effet, le tribunal arbitral franco-hellénique, dans sa sentence du 27 juillet 1956 relative à l'affaire des phares a mis l'accent plutôt sur l'objectif recherché, c'est-à-dire la finalité militaire des bâtiments de guerre.

---

[28] Duchène. A, *op. cit.*, p. 443.

[29] La dénomination navire privé est assimilée aussi é navire commerciale ou marchandes.

[30] Il s'agit ici des navires de guerre ou navire d'Etat, cette distinction est fondamentale, puisque la question des navires de guerre a suscité un débat houleux, une première tendance, au quelle nous avons une préférence est favorable é l'interdiction des navires de guerre sur les cours d'eau internationaux en temps de guerre, la seconde tendance soutient la liberté de circulation en toute circonstance et à tout moment.

[31] V. sur cette question, voi, Fedozzi, « *la condition juridique des navires de commerce* », RCADI, 1926, et Van Slooten, « *la convention de Bruxelles sur le statut juridique des navires d'Etat* », RDILC, 1926.

Nous délivrons ici les termes du tribunal : « un navire de guerre de type normal est caractérisé par son affectation réelle à des buts militaires de combat ». On peut ajouter que de cette définition, de tels bâtiments doivent être susceptibles de participer effectivement, grâce à leur armement, aux opérations militaires. La cause militaire ne peut pas être dissociée des navires de guerre, c'est le premier et l'élément fondamental. Nous retenons ici la définition de l'IDI admise par l'opinion générale.

Ainsi, un navire de guerre se reconnait aux caractères suivant, il doit :

a. Faire partie de la marine militaire de l'Etat, être inscrit sur le rôle officiel ou la liste officielle de la flotte de guerre ;
b. Etre commandé par un officier du service actif de la marine de l'Etat ;
c. Etre monté par un équipage de la marine militaire ;
d. Etre autorisé à porter le pavillon et la flamme de la marine militaire[32].

Cette définition est reprise aujourd'hui par le droit positif de nombreux pays notamment concernant le traité du 7 septembre 1977 entre les Etats-Unis et le Panama relatif à la neutralité perpétuelle du canal de Panama.

A côté des navires de guerre, les nations ont une autre catégorie de moyen de transport sur les eaux internationales, il s'agit des navires d'Etats, ils se distinguent de ceux de guerre, les navires d'Etat, sont aussi des propriétés de l'Etat et sont exploités par lui, ils sont affectés a un service gouvernemental sans toutefois prendre part à des hostilités.

Ils servent entres autres de transport militaires, dragueurs de mines, remorqueurs, pétroliers, yachts d'Etat, navires de surveillance, navires hôpitaux, navires de ravitaillement. Il s'agit des navires appartenant à l'Etat affectés exclusivement à un service public[33].

La pratique internationale a révélé que certains Etat utilisent ces navires à des fins commerciales, et pourtant nous avons souligné que la finalité est l'élément fondamental du régime juridique des navires sur la mer ou un fleuve international.

[32] Rousseau. C, *op. cit.*, p. 288.

[33] La pratique internationale a révélé une autre connotation de ces navires, depuis 1917, en U.R.S.S et dans les Etats socialistes, des navires d'Etats effectuant un service commercial dans les mêmes conditions que les navires privés des Etats capitalistes et qui ne sauraient évidemment bénéficier du régime exceptionnel applicable aux navires d'Etat affecté à un service gouvernemental.

On peut le constater, en définitive, des textes internationaux d'une telle importance ne pourraient être invoqués catégoriquement ni pour, ni contre l'idée d'une « nationalité » des navires fluviaux[34].

Au fond, en dehors de cette discussion, le fait principal est le suivant : tout bateau fluvial doit posséder le pavillon, car c'est sur la base de ce pavillon que le bateau pourra invoquer la protection d'un Etat et être rattache à une législation nationale donnée. Mais pour obtenir le pavillon, il faut passer par la procédure administrative de l'immatriculation[35].

Selon le professeur Rousseau, l'expression est consacrée par l'usage et il n'est pas déraisonnable d'expliquer par-là la relation juridique qui s'établit entre le navire et l'Etat dont il porte le pavillon, pourvu que cette assimilation ne soit pas forcée. Partant de là, il note que la détermination de cette nationalité présente de l'intérêt à un triple point de vue, à savoir, a) le navire sera protégé par l'Etat dont il a la nationalité ; b) il pourra faire appel à la protection diplomatique ou consulaire ; c) application lui sera faite des traités conclus par l'Etat dont il relevé[36].

La nationalité est indiquée par le pavillon. Ajoutons toutefois que les conditions de l'immatriculation, la procédure à suivre en matière d'immatriculation, les effets juridiques de l'immatriculation dépendent de la loi du pays qui l'opère. Ainsi, les conséquences de l'immatriculation, quant au pavillon, les conditions du pavillon, le rôle de la nationalité des propriétaires en matière d'attribution de pavillon, toutes ces questions dépendent également de la loi du pays opérant l'immatriculation.

Nous arrivons par la suite à l'aspect qui nous intéresse le plus, le statut juridique des bateaux. En effet, la base du statut juridique des bateaux une fois passée avec l'acte d'immatriculation surgissent de nombreuses autres questions sur les point notamment, la propriété, les droits réels, les privilèges, la saisie concernant les bateaux ect… Nous avons mentionné ci-haut, la primauté de la loi du pavillon mais néanmoins, cette position devrait être nuancée. Prenons l'exemple sur quelques éléments ci-dessus cités.

D'abord, la propriété, il faut noter que les bateaux ne peuvent pas être perçus purement et simplement comme des immeubles corporels ordinaires. Admettons par la suite que la vente, le gage, la donation l'échange, le partage, la prescription acquisitive sont régit par la loi du

[34] Koutikov V, *les problèmes du droit international privé fluvial*, RCADI, vol. 127, 1969, p. 316.
[35] *Ibidem*.
[36] Rousseau. C, *op. cit.*, p. 289 a 290.

pavillon. Tel est le système de l'ensemble des Etats du Bassin du Niger suivant l'héritage colonial. La difficulté juridique serait ici liée à la question du transfert.

En cas de transfert de la propriété et de gage sur les bateaux appartenant à des organisations coopératives, à des organisations publiques, à d'autres personnes juridiques possédant la nationalité d'un pays ou à des citoyens de celui-ci, il est nécessaire d'avoir un acte écrit avec des signatures authentifiées par voie notariale. Par contre, dans le cas où l'acheteur ou le créancier gagiste est un étranger, le propriétaire du bateau est tenu de demander une autorisation préalable du ministère du transport ou le cas échéant dans la représentation diplomatique quand il s'agit d'un autre pays.

Ensuite, la saisie et l'acquisition sur saisie soulèvent aussi des questions délicates, il y a tout d'abord le problème des bateaux insaisissables[37].

Dans cette œuvre, il faut distinguer, là également les bateaux affectés à des services publics, des bateaux de commerce représentant des biens d'Etat. Là encore, la consultation de la loi du pavillon est nécessaire.

Par ailleurs, en matière de droit réel sur les bateaux (hypothèques, usufruits, ect), la tendance générale est orientée avec raison vers la loi du pavillon. Nous pensons que c'est aussi une solution dictée par le bon sens.

La loi du pavillon donc déterminera la nature du droit de créance hypothécaire, les limites du droit de celui-ci ou de l'usufruitier, la naissance des effets, les modes d'extinction des droits réels, la nature, les cas d'admissibilité, les formalités, les effets de la purge des hypothèques[38].

Parlant en fin des privilèges, en tant que sureté réelle grevant les bateaux, deux solutions également s'affrontent, d'un côté, celle qui se propose la loi du pavillon et, de l'autre, celle qui se proclame en faveur de la loi du lieu de la saisie. Ici, on pourrait pas opiner aussi facilement que dans l'hypothèse des droits réels en faveur de la loi du pavillon.

Dans cette matière, les considérations de logique et de cohérence des solutions gardent sans doute leur valeur, mais la question se pose de savoir si des considérations d'ordre morales ne devaient pas faire pencher la balance du côté de la loi du lieu de saisie[39].

[37] *Ibidem*.
[38] *Op. cit.*, p. 320.
[39] *Ibidem*.

Mais néanmoins, force est de clarifier qu'on ne pourrait pas demander à l'autorité locale de sacrifier la loi locale à la loi étrangère, la première étant sensée jusqu'à preuve de contraire mieux défendre les intérêts des créanciers locaux[40].

Conclusion

De ce qui suit, nous parvenons à retenir que la souveraineté des riverains sur leur domaine fluvial subit une restriction importante, qui confère aux fleuves, en tant que voies de communication, la condition juridique d'une espèce de bien public de toutes les nations.

Il faut retenir que la navigation est utile dans la communication des populations à travers ces biefs, les Etats riverains se joint. La mobilité est établie pas seulement pour les personnes mais aussi les biens, désormais le commerce se fortifie.

Il faut rappeler aussi que la navigation soulève d'autres questions touchant les particuliers que nous n'avons pas aborder ici, notamment le régime des travailleurs des navires, à savoir la nature des contrats, le régime de la sécurité sociale[41].

En sommes, pour une pratique efficace et efficiente de la navigation et du commerce sur toute l'étendue du fleuve Niger, il important de suggérer aux Etats riverains, la mise en place d'une police fluviale spéciale capable de faire observer les règles de navigation et standards en la matière.

La navigation internationale sur le fleuve Niger ne peut pas être effective sans le concours de l'Autorité du Bassin du Niger (ABN) et la volonté des Etats riverains dans une perspective de coopération régionale

En outre, l'entretien des chemins du halage doit être coordonné et piloté par l'ABN, ensuite, en vue d'éviter les éventuels problèmes d'alluvionnement[42] ou d'accrétion.

A côté de l'utilisation des cours d'eau à des fins de navigation, il faut ajouter tout le rôle de la pêche, favorisant ainsi cette liberté.

[40] V. sentence arbitrale du 26 juillet 1875 dans l'affaire du *Montijo* entre la Colombie et les Etats-Unis, R.A.I, t. I, p. 651, et, sentence de la Cour permanente d'arbitrage du 8 aout 1905 dans l'affaire des boutres de Mascate entre la France et la Grande-Bretagne, R.G.D.I.P., 1906, p. 4-7.

[41] V. sur ce sujet les développements remarquables du professeur Koutikov dans, les problèmes du droit international privé fluvial, *op. cit.*, p. 322 à 327.

[42] Ce problème se pose avec une acuité particulière car deux considérations s'opposent : l'assimilation « des frontières fluviales et lacustres aux frontières terrestres stricto sensu signifie d'abord que les premières bénéficient incontestablement de la stabilité inhérente aux seconde » ; mais en même temps, le cours d'eau est soumis aux caprices de mère nature et est par nature « apte à subir des changements ».

ÉVOLUTION CROISÉE DES PORTS DE PAIMPOL ET DE SAINT-MALO/SAINT-SERVAN ENTRE 1815 ET 1914 SOUS LE PRISME DES BASSINS À FLOT

Sophie Marrec
CFV–UBO, Francia
sophie.marrec1@etudiant.univ-brest.fr

Résumé

Dans cet article, nous étudions la trajectoire de deux ports bretons situés sur le littoral de la Manche : Paimpol et Saint-Malo/Saint-Servan au XIXe siècle. La période étudiée débute en 1815, après la levée du blocus britannique sur la Manche, et se termine en 1914, début de la Première Guerre mondiale. Ces ports optent pour des strategies très différentes : Saint-Malo poursuit son armement à Terre-Neuve, tandis que Paimpol commence à armer à la grande pêche dans les mers d'Islande en 1852. Les goélettes élancées et les trois-mâts supportant mal l'échouage, la construction d'un bassin flottant s'avère indispensable dans ces deux ports. Considérant ceux-ci comme des macrosystèmes technologiques complexes, nous établirons les cycles d'évolution des bassins à flot des ports de Paimpol et Saint-Malo / Servan puis nous étudierons la place occupée par les bassins à flot comme indicateur de l'évolution des ports et des navires. A partir de l'étude des cycles d'évolution des bassins à flot de Paimpol et de Saint-Malo, nous tenterons de périodiser l'histoire technique de ces ports entre 1815 et 1914.

Mots clés : Histoire technique, Port, Manche, basins à flot.Introduction

Durant la période moderne, « *les ports sont dépourvus d'une réelle infrastructure. Ce ne sont que des havres d'échouage. Les ports urbains ne disposent que de quais obliques et de cales modestes, ce qui n'exclut en rien la présence de bassins, notamment au Havre ou à La Rochelle* »[1]. De plus, les voiliers, aux formes de plus en plus effilées, comme les frégates[2], adoptées dès la fin du XVII[e] siècle dans certains ports comme Saint-Malo[3], supportent plus

[1] LE BOUEDEC, Gérard, « La France et la mer à l'âge industriel », dans ENCYCLOPEDIE DE BRETAGNE, volume VI, Rennes, EURL Encyclopédie de la Bretagne, 2013, p. 476.
[2] Dans la marine à voile, bâtiment moins lourd et plus rapide que le vaisseau, servant à l'éclairage des escadres et à la protection des convois.
[3] LESPAGNOL André, « Messieurs de Saint-Malo : une élite négociante au temps de Louis XIV », Thèse de doctorat, Rennes 2, 1989, tome 1, p.30.

difficilement l'échouage que les navires ronds traditionnels[4]. L'édification d'un bassin à flot[5] offrirait donc un lieu d'ancrage à des navires, tout en leur évitant l'échouage à marée basse. Face à l'accroissement des dimensions et des tonnages des navires, leur construction se généralise au XIX[e] siècle, renforçant la compétitivité des ports[6]. Or la constitution d'organismes portuaires s'inscrit dans des rapports de pouvoirs influant, de manière positive ou négative, sur leur développement, tant sous l'angle technique qu'économique[7]. Sur le littoral de la Manche, l'édification de bassins à flot dans les ports de Paimpol et de Saint-Malo/Saint-Servan (figure 1) suscite des controverses entre l'État, les armateurs, souvent à la tête des municipalités et les ingénieurs. Notre étude commence en 1815, au sortir des guerres de Révolution et d'Empire, après 20 années de paralysie pour le trafic dans la Manche. Elle s'achève quand éclate la première guerre mondiale. À travers les différentes étapes de construction de bassins à flot dans ces ports au XIX[e] siècle, nous périodiserons[8] successivement l'histoire technique des ports de Saint-Malo/Saint-Servan puis de Paimpol sous le prisme de cette infrastructure.

Sources et Méthodologie : Dans une approche spatio-temporelle, considérant le port comme un macro-système technologique complexe[9], nous utiliserons un modèle fondé sur les « bassins à flot », dont la construction est décrite dans des sources archivistiques relatives aux ports de Paimpol et de Saint-Malo déposées respectivement aux Archives départementales des Côtes d'Armor (ADCA) et aux Archives départementales d'Ille et Vilaine (ADIV).

[4] *Ibid.*

[5] Selon le dictionnaire Larousse universel de 1922, il est nécessaire de distinguer les bassins des ports sans marée, qui communiquent librement avec la mer et sont toujours accessibles : ils s'appellent des bassins ouverts ou darses. Dans les ports à marée, on trouve les bassins à flot, fermés par des portes étanches et à niveau d'eau à peu près constant.

[6] CUCARULL, Jérôme, « Le développement des moyens de communication, une révolution inachevée », dans LA BRETAGNE DES SAVANTS ET DES INGENIEURS, Rennes, Éditions Ouest-France, 1994, p. 72.

[7] LESPAGNOL, André, « Négociants, pouvoir local et développement portuaire à partir de Saint-Malo aux XVIIe-XVIIIe siècles », VILLE ET PORT XVIIIe-XX[e] SIECLES, Paris, L'Harmattan, 1985, p. 181.

[8] D'après la définition de CNRTL, la périodisation est la division d'une durée passée en différents stades marquant une évolution et ayant des caractères propres ; division d'une durée, en particulier à venir, en différents stades, selon des critères plus ou moins arbitraires.

[9] Les macro-systèmes technologiques complexes sont définis comme des entités complexes en interaction, elles-mêmes composées d'objets techniques, de savoirs et d'acteurs.

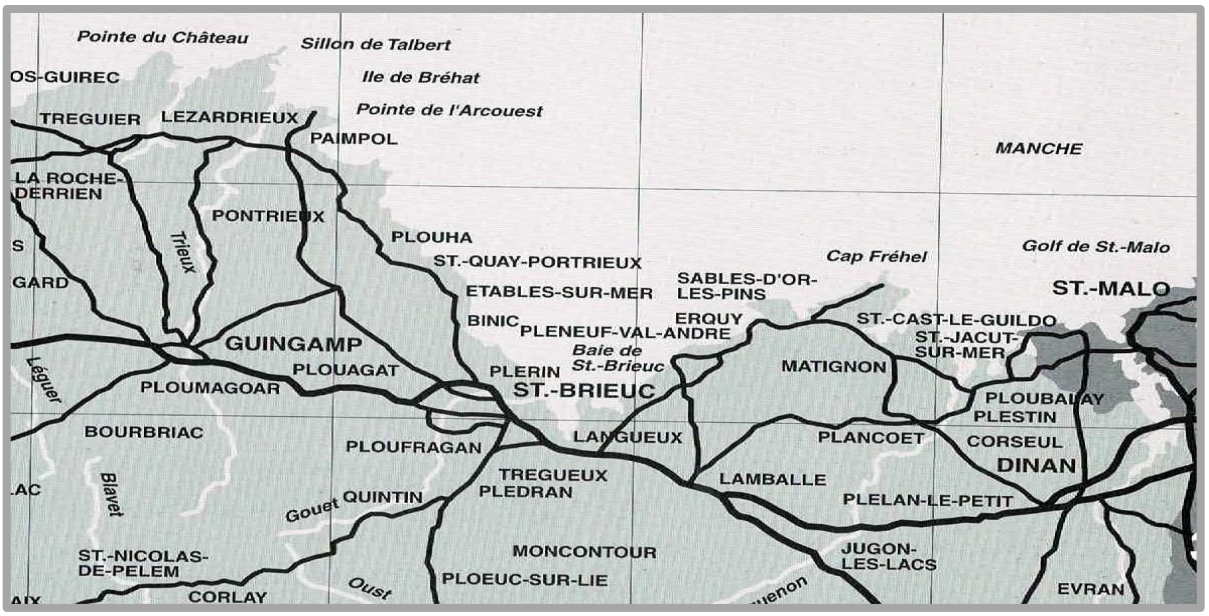


Figure 1. Situation des ports de Paimpol et de Saint-Malo sur le littoral nord-breton[10].

Pour le port de Paimpol, les dossiers vont de la référence S supplément 43 jusqu'à S supplément 55 tandis que pour celui de Saint-Malo/Saint-Servan, les archives sont rassemblées sous la rubrique "Ports maritimes" allant de la série 4S 5061 à 4S 5080. Des archives en ligne permettent la consultation de la presse ancienne, comme *Le journal de Paimpol*, relayant les étapes importantes de la construction de ces infrastructures. L'évolution de la pêche en Islande ainsi que les principales activités de ce port sont relatées dans cet hebdomadaire dont la ligne politique est libérale et républicaine[11]. Ces sources seront croisées avec des sources iconographiques ainsi que des travaux de recherche sur les villes portuaires de Paimpol et de Saint-Malo. L'aménagement des ports a suscité de nombreuses recherches ces 25 dernières années concernant de grands organismes portuaires tels que Calais[12], Rouen[13] ou Nantes[14] ou

[10] LEJEUNE Anne, FERRIEU Xavier, « Bretagne-Côtes d'Armor », Angers, Gal'Art Editions, 2000, p. 197.

[11] CHAPPÉ François, « L'épopée islandaise : 1880-1914 Paimpol, la République et la mer. », Thonon-les-Bains, L'Albaron, 1990, p. 13.

[12] BORDE Christian, « Calais et la mer, 1814-1914 », Villeneuve d'Asq, Presses Universitaires du Septentrion, 1997.

[13] CROGENNEC Michel, « L'aménagement du port de Rouen de 1800 à 1940 : contraintes, techniques et stratégies », Thèse de doctorat, Rouen, 1999.

[14] VAUTIER VEZIER Anne, « Nantes : Le port et la Loire maritime, une histoire culturelle de l'aménagement au XIX^{e} siècle », 1997, Thèse de doctorat, Nantes.

l'ensemble des ports bretons aux XIX^e^ et XX^e^ siècles[15]. Ainsi, Julien Amghar s'interroge sur les transformations que subissent les ports à la faveur des mutations techniques[16]. Parmi les ports de la Manche, celui de Saint-Malo a fait l'objet de nombreuses études. Ses 2000 ans d'Histoire maritime, politique et économique sont retracées par Gilles Foucqueron[17]. L'aménagement du port de Saint-Malo s'effectue en fonction de la mer, politiquement et économiquement[18], suscitant des polémiques comme le plan de Vauban[19]. Opposée à ce projet, l'élite négociante malouine a fait l'objet de travaux en Histoire sous l'impulsion d'André Lespagnol[20], qui a également dirigé une étude plus globale du pays malouin allant du XVII^e^ au XX^e^ siècle[21]. L'arsenal prenant ses quartiers à Saint-Servan en 1804, a quant à lui retenu l'attention d'Alain Berbouche[22]. La mise en place des infrastructures portuaires dans la Cité corsaire est étudiée au XIX^e^ siècle[23] comme l'édification de ses bassins à flot entre 1836 et 1885[24]. Au tournant du XX^e^ siècle, le port de Saint-Malo/Saint-Servan est considéré comme un port charbonnier[25]. Le port de Paimpol est lui-aussi emblématique de la grande pêche dans la seconde moitié du XIX^e^ siècle grâce à son entreprise de pêche en Islande, analysée dans deux thèses d'histoire : celle de Jean Kerlévéo, soutenue en 1944, intitulée *Paimpol au temps*

[15] SIOC'HAN-MONNIER, Françoise, « La construction et l'évolution des ports en Bretagne aux XIX^e^ et au XX^e^ siècles », thèse de doctorat d'Histoire, Rennes 2, 1998.
[16] AMGHAR, Julien, « Les petits ports et les usages du littoral, en Bretagne, au XIXème siècle », 3 volumes, Thèse de doctorat, Histoire, Université de Lorient, 2006.
[17] FOUCQUERON, Gilles, « Saint-Malo, Histoire et géographie contemporaine », Plomelin, Éditions Palantines, 2008.
[18] CHEVET, Emmanuel, « La mer et Saint-Malo à la fin du Moyen-Age. L'appareillage de la pérennité », Carnets. Revue électronique d'études françaises de l'APEF, Première Série-1 (1 janvier 2009).
[19] PETER, Jean, « Vauban et Saint-Malo : polémiques autour d'une stratégie de défense (1686-1770) », Hautes études maritimes 13, Paris Institut de stratégie comparée, Économica, 1999.
[20] LESPAGNOL, André, « Messieurs de Saint-Malo : une élite négociante au temps de Louis XIV. », *op. cit.*
[21] LESPAGNOL, André, « Histoire de Saint-Malo et du pa »ys malouin », Toulouse, Privat, 1984.
[22] BERBOUCHE, Alain, « Le port de guerre de Saint-Malo, dans ENCYCLOPEDIE DE BRETAGNE, volume VI, Rennes, EURL Encyclopédie de la Bretagne, 2013, p. 361-369.
[23] VIGNOLS, Léon, « Les améliorations anciennes du port de Saint-Malo, surtout au XVIIIe siècle », Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest 40, 1932, p.420-442.
[24] GIOVANELLI, Jean Claude, « Saint-Malo/Saint-Servan au XIXème siècle. Le bassin à flot (1836-1885) », Mémoire de Maitrise, Université de Rennes 2, s.d., consulté le 15 décembre 2021.
[25] ROBERT-MULLER, Charles, « Saint-Malo-Saint-Servan port charbonnier », Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest 36, 1924, p.380-401.

d'Islande[26] puis celle de François Chappé[27]. En nous appuyant sur l'ensemble de ces sources, nous décrirons le cycle de vie[28] des bassins à flot de ces ports, en utilisant la méthodologie HST-DOCK issue des modèles géographiques comme celui de Bird[29] ou de Charlier[30] et des méthodologies HST-PORT et HST-ARSENAL élaborées respectivement par Bruno Rohou[31] et Marie-Morgane Abiven[32] dans le cadre de leurs travaux en Histoire des Sciences et Techniques au Centre François Viète à l'Université de Bretagne Occidentale de Brest. Les ports sont considérés comme des macro-systèmes complexes, au sens de l'historien des Sciences et Techniques Hughes[33]. Le nouveau modèle, HST-DOCK (figure 2) s'appuyant sur l'objet technique "bassins à flot" consiste à allier les étapes classiques du cycle de vie d'un artefact[34], allant de l'émergence d'un besoin jusqu'à l'usage de celui-ci, à une cinquième étape : la transformation de l'artefact et sa reconversion (Étape 5) ou sa patrimonialisation (Étape 5'). Ces dernières phases sont facultatives selon la durée de la période envisagée. En définitive, l'apport méthodologique de ce nouveau modèle HST-DOCK réside dans l'étude technique et scientifique de l'artefact "bassins à flot" dans deux ports du littoral nord-breton, l'histoire technique des ports de Saint-Malo/Saint-Servan et de Paimpol n'ayant jamais été étudiée.

[26] KERLÉVÉO, Jean, « Paimpol au temps d'Islande. Chronique d'un siècle d'armement à la grande pêche morutière. », vol. 1 et 2, Tours, Le Chasse-Marée, 1998.
[27] CHAPPÉ, François, « L'épopée islandaise : 1880-1914 Paimpol, la République et la mer », Thonon-les-Bains, L'Albaron, 1990.
[28] Celui-ci, inspiré du modèle d'évolution portuaire de Jacques Charlier, est décrit par les étapes suivantes : 1) l'émergence des besoins 2) les propositions de solutions techniques et choix de l'une d'entre elles 3) la construction de l'artefact 4) l'usage 5) l'émergence d'autres besoins et l'évolution de l'artefact. L'obsolescence de l'artefact sera envisagée dans cette dernière phase.
[29] BIRD, J, « The major seaports of the United Kingdom », Londres, Hutchinson, 1963.
[30] CHARLIER, Jacques, « Anvers et le syndrome des Docklands », Acta Geographica Loveniensia, vol. XXXIV, p. 311-319, 1994.
[31] ROHOU, Bruno, « Modélisations des ports de Brest (France), Rosario et Mar del Plata (Argentine) en tant que macro-systèmes technologiques complexes : application à la modélisation des connaissances pour l'histoire des sciences et des techniques », Thèse, Université de Bretagne occidentale, Brest, 2018.
[32] ABIVEN Marie Morgane, « Humanités Numériques et méthodes de conservation et de valorisation du patrimoine maritime. L'exemple des arsenaux de Brest et de Venise », thèse, Université de Bretagne occidentale, Brest, 2019.
[33] HUGHES, Thomas.P, «Networks of power. Electrification in Western Society, 1880-1930 »., Baltimore, John Hopkins University Press, 1983.
[34] Selon Bruno Rohou, les artefacts sont des objets techniques pouvant être définis comme une production humaine ayant une fonction, une intentionnalité, une capacité à réaliser une activité et un usage c'est-à-dire l'activité réelle réalisée.

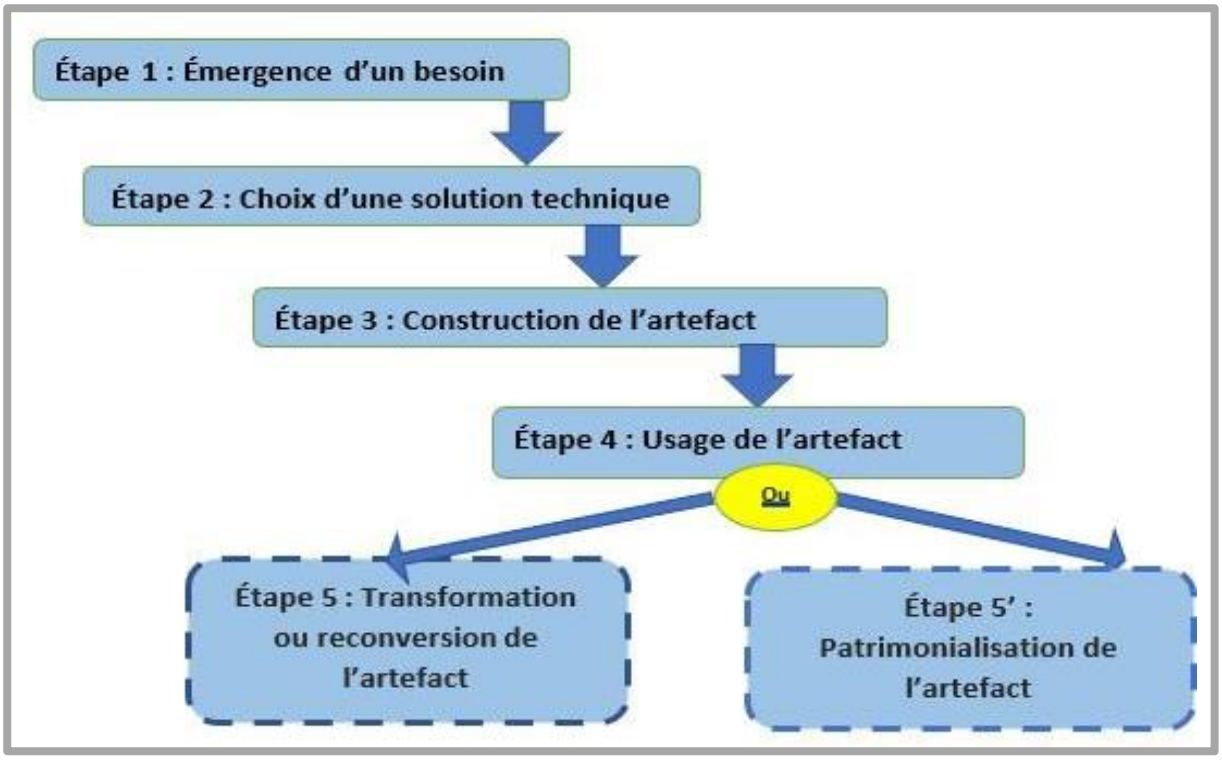


Figure 2. Cycle de vie d'un artefact par HST-DOCK.

1. Les bassins de Saint-Malo/Saint-Servan

Les avantages naturels de son site permettent au port de Saint-Malo/Saint Servan de pallier l'absence de réelles infrastructures durant des siècles, jusqu'au projet de bassin unique esquissé par Vauban à la fin du XVII^{e} siècle (figure 3[35]). Après de multiples problèmes techniques, financiers et politiques, il aboutit à l'édification de deux bassins séparés à la fin du XIX^{e} siècle. Nous décrirons ces différentes étapes, après un bref rappel de la situation du port.

1.1. Le port de Saint-Malo/Saint-Servan à l'époque moderne

Jusqu'au XVI^{e} siècle, peu d'aménagements ont été apportés au port de Saint-Malo, tant en matière de constructions navales que d'aménagements des ports et havres[36]. Les quais neufs sont achevés un quart de siècle après les instructions de Vauban de 1689, afin de fortifier la

[35] Gallica : https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b530167973

[36] VIGNOLS, Léon. « Les améliorations *anciennes du port de Saint-Malo, surtout au XVIIIe siècle* ». dans : ANNALES DE BRETAGNE ET DES PAYS DE L'OUEST, Persée-Portail des revues scientifiques en SHS, 1932. p. 423.

Ceinture de fer [37], préconisant de « *faire de Saint-Servan une grande ville, fortifiée, reliée à Saint-Malo par une chaussée directe ; les deux cités devant n'en former qu'une pour ainsi dire, avec un immense bassin à flot commun à l'une et l'autre*. »[38]. Quelques réalisations sont toutefois menées à bien au cours du XVIII[e] siècle, à l'instar du quai de Dinan et du quai Saint-Louis, de 1722 à 1724. En 1750, Saint-Servan devient faubourg malouin et ce jusqu'en 1789, où la cité se proclame commune distincte. Ville de 10 000 habitants Saint-Servan se développe à la faveur d'activités maritime, commerciale, agricole[39]. Faute d'infrastructures suffisantes, le port de Saint-Malo/Saint-Servan entre dans une phase de déclin après sa période de prospérité jusqu'au milieu du XVIII[e] siècle. Le complexe portuaire de Saint Malo/Saint-Servan demeure cependant le plus grand pôle de pêche hauturière breton puisqu'il arme une centaine de navires. Aussi la population du pays malouin réclame-t-elle avec insistance, dès 1818, la construction d'un bassin à flot permettant d'abriter sa flotte et de recevoir les bateaux battant pavillon étranger. Nous allons à présent en détailler les étapes successives de sa construction au cours du XIX[e] siècle.

Figure 3. Partie de Saint-Malo et de Saint-Servan : projet de réunion des deux villes en 1698.

[37] Cette double ligne de fortifications, placées à des endroits stratégiques du Royaume de France à l'instar de Saint-Malo, a été construite selon les plans de Vauban aux frontières, qu'elles protègent au XVIII[e] siècle.

[38] VIGNOLS, Léon, « Les améliorations anciennes du port de Saint-Malo, surtout au XVIIIe siècle », *op. cit.*, p. 430.

[39] FORESTIER, Pierre, « Trois cités, une ville », https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k3320969z

1.2. Cycle de vie des bassins à flot de Saint-Malo/Saint-Servan

Le cycle de vie des bassins de Saint-Malo/Saint-Servan commence avec la période d'émergence d'un besoin en bassin à flot en 1818, la paix sur la Manche étant revenue. Le choix d'une solution technique révèle de nombreuses tensions entre les deux villes. Plus de six décennies seront nécessaires pour achever la construction des deux bassins symétriques.

1.2.1. Émergence d'un besoin

Malgré la qualité de ses fonds, l'échouage bi-quotidien des navires malouins conduit à leur usure prématurée, générant des frais plus importants pour les armateurs, contraints à des radoubs plus fréquents[40]. Un bassin, pouvant accueillir 200 frégates de la Marine Royale permettrait l'armement et le gréement des bâtiments, « *qui doivent s'effectuer dans la rade, où les navires sont exposés aux vents d'ouest et de nord-ouest.* »[41]. Ce besoin se rapporte à la sûreté des escadres de la Marine Royale, qui, surprises dans la Manche par une tempête, contrariées par les vents ou à la suite d'un combat, manquent d'un refuge assuré entre Brest et Cherbourg, ports militaires les plus proches[42]. De plus, en 1804, la Marine Royale s'est installée à Saint-Servan[43], ne pouvant dès lors y admettre que 10 bâtiments de commerce[44]. Ce qui ne laisse à disposition des armateurs servannais que le port de Trichet insuffisamment abrité des effets de la houle et ne permettant d'y remiser les 86 bâtiments de commerce de la flotte servannaise. En l'absence d'eau en quantité suffisante durant la moitié de l'année à proximité des quais pour tenir un bâtiment de 200 tonneaux, la construction d'un bassin unique offrirait « *un développement de quais suffisant pour effectuer le chargement et le déchargement des navires, même à marée basse*. »[45]. Faute de quais, le transfert des marchandises est assuré par des charrettes, qui viennent à marée basse le long du bord[46]. C'est pourquoi les bâtiments fins n'y

[40] LESPAGNOL, André, « Messieurs de Saint-Malo : une élite négociante au temps de Louis XIV », *op. cit.*, p. 30.
[41] GIOVANELLI, JC, « Saint-Malo/Saint-Servan au XIX[e] siècle. Le bassin à flot (1836-1885*) », op. cit*., p. 11.
[42] ADIV, cote 4S 5061, Lettre du maire de Saint-Servan au sous-préfet de l'arrondissement du 16 mars 1825.
[43] ADIV, cote 4S 5061, Lettre du maire de Saint-Servan au sous-préfet de l'arrondissement du 16 mars 1825.
[44] GIOVANELLI, JC, « Saint-Malo/Saint-Servan au XIX[e] siècle. Le bassin à flot (1836-1885*) », op. cit.*, p. 9.
[45] ADIV. Cote 4S 5061, Rapport de l'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées du 10 mars 1825.
[46] GIOVANELLI, JC, « Saint-Malo/Saint-Servan au XIX[e] siècle. Le bassin à flot (1836-1885 », *op. cit.*, p. 8.

viennent plus ni ceux qui ont un fort tirant d'eau[47]. En outre, le port a triplé son trafic entre 1850 et 1865 grâce « *au traité franco-anglais de 1860 et au développement des motorisations* »[48]. Les acteurs institutionnels des ports de Saint-Malo et de Servan réclament avec insistance un bassin à flot pour le charbon, les bois et la grande pêche.

Dans l'attente d'une solution technique satisfaisant tous les partis, les navires fins employés à la pêche de la morue, au transport des produits de pêche, les steamers faisant les voyages d'intercourse aux îles anglaises ou encore les sloops fins de commerce sont contraints d'échouer le long des quais, au risque d'avaries fort dangereuses[49].

1.2.2. Choix d'une solution- Construction

Différents projets élaborés en 1821, 1824 et 1828 sont néanmoins abandonnés, les clans malouins et servannais luttant pour faire triompher le projet le plus avantageux pour eux[50]. La loi du 7 juillet 1833 permet la création d'une commission d'enquête, afin « *de démontrer au gouvernement et aux Chambres l'utilité et la convenance de l'entreprise* »[51]. En 1836, le projet Girard de Caudemberg et de Robinot dévoile *in fine* des aménagements incluant (figure 4) une digue ou plutôt un terre-plein imperméable et insubmersible, de 26,50 mètres de largeur minimum de couronnement, de près de 600 mètres de longueur, projetée à équidistance de Saint-Servan et Saint-Malo [52]. Le 16 juin 1836 est votée la loi déclarant la construction d'un bassin à flot de 100 hectares, commun aux deux villes dans l'Anse qui sépare les villes de Saint-Malo et Saint-Servan[53].

[47] GIOVANELLI, JC, « Saint-Malo/Saint-Servan au XIX[e] siècle. Le bassin à flot (1836-1885) », *op. cit.*, p. 10.
[48] FOUCQUERON, Gilles, « Saint-Malo. Histoire et géographie contemporaine », *op. cit.*, p. 116.
[49] ADIV. Cote 4S5077. Bassin à flot de Saint-Malo/Saint-Servan 1872-1881.
[50] GIOVANELLI, J C, « Saint-Malo/Saint-Servan au XIX[e] siècle. Le bassin à flot (1836-1885*) », op. cit.*, p. 19.
[51] ADIV. Cote 4S 5062. Lettre du Préfet au sous-préfet du 10 juillet 1833.
[52] SGANZIN CARILIAN-GOEURY et V. DALMONT, « Programme ou résumé des lecons d'un cours de constructions avec des applications tirées spécialement de l'art de l'ingénieur des ponts et chaussées de M. J. Sganzin », *op. cit.*, p. 240.
[53] ADIV. Cote 4S 3028. Commissions nommées par le ministre des Travaux publics pour étudier la question du bassin à flot. PV des dépositions.

Figure 4. Projet Girard de Caudemberg.

Les 400 mètres de quais supplémentaires attribués à Saint-Malo et les 600 mètres de quais supplémentaires à Saint-Servan garantiraient le chargement et le déchargement simultané de 25 navires à Saint-Malo et 26 à Saint-Servan[54]. La construction démarre par les quais du Naye et du Val, puis ceux de Saint-Louis et de Saint-Vincent tous achevés en 1837. En 1841, à la suite de l'ajout d'une seconde écluse[55], on découvre que « *quelques joints de mortiers se sont ouverts en différents endroits de la grande écluse, de la cale de la porte de Dinan et des quais* »[56]. Les travaux sont interrompus, le temps d'expérimenter de nouvelles chaux, mais le problème n'est réglé qu'avec l'arrivée du ciment Portland[57]. Les digues du Val et de Rocabey en 1842-1843 et le môle des Noires sont terminés en 1842[58]. Mais les événements révolutionnaires de 1848 déclenchant une crise sociale dans les villes de Saint-Malo et de Saint-Servan[59], interrompent de nouveau les travaux, qui ne redémarrent en 1860. Un décret impérial

[54] GIOVANELLI, J C, « Saint-Malo/Saint-Servan au XIX[e] siècle. Le bassin à flot (1836-1885*) », op. cit*., p. 26.
[55] GOURDIN, Pierre, « La catastrophe de Saint-Malo pendant la construction du bassin à flot en 1845 », dans ANNALES DE LA SOCIETE D'HISTOIRE ET D'ARCHEOLOGIE, p. 95.
[56] GOURDIN, Pierre, « La catastrophe de Saint-Malo pendant la construction du bassin à flot en 1845 », *op. cit.*, p. 96.
[57] DENIS, Michel et GESLIN, Claude, « La Bretagne des Blancs et des Bleus : 1845-1880 », Editions Ouest-France, 2003, p. 408.
[58] FOUCQUERON, Gilles, « Saint-Malo, Histoire et géographie contemporaine », *op. cit.*, p. 115.
[59] FOUCQUERON, Gilles, « Saint-Malo, Naissance du port moderne de Saint-Malo », *op. cit.*, p. 309.

accorde alors un crédit de 5 millions de francs pour l'achèvement des travaux du bassin à flot[60]. Les dirigeants malouins obtiennent « *une réaffectation des crédits pour la construction d'un quai de 75 mètres le long du Sillon. Puis, en 1863, au moment où l'actuel quai Duguay Trouin est presque achevé, la municipalité malouine émet soudainement des objections pour le bassin unique, au profit de deux bassins séparés »*[61]. Selon François Lenormand[62], les Conseils Municipaux des deux villes et la Chambre de commerce se sont accordés jusqu'en 1863 pour demander au gouvernement l'achèvement du bassin commun[63]. Mais à compter de cette date, la crainte d'une réunion administrative avec Saint-Servan, suggérée par le préfet d'Ille et Vilaine pousse la municipalité de Saint-Malo à s'opposer au projet de bassin commun aux deux villes[64]. Les ports séparés de Saint-Malo et de Saint-Servan prennent corps avec l'achèvement en 1878 d'une première écluse, créée à la demande des armateurs à la grande pêche, qui permet la transformation du réservoir intérieur en un bassin susceptible de recevoir en hivernage les navires terre-neuvas pour leur éviter les ennuis de l'échouage [65]. Les travaux achevés en 1885 à Saint-Servan (figure 5), permettent de préserver le port à marée de Saint-Malo et d'avancer le plus possible le bassin à flot de Saint-Servan. Ces travaux, échelonnés sur cinq ans, permettent la création du Bassin Bouvet, d'une superficie de 13 hectares, d'une longueur de quais de 600 mètres à Saint-Servan et du Bassin Duguay-Trouin à Saint-Malo, d'une superficie de 15,6 hectares, de 2 080 mètres de quais verticaux, dont la profondeur d'eau varie de 6,50 m à 7,50 m. On éclusec les navires deux heures avant et deux heures après le plein[66].

1.2.3. Usage des bassins à flot

Après la mise en service des bassins Bouvet et Duguay-Trouin de Saint-Servan et de Saint-Malo, « *les bricks et les bricks-goélettes, nombreux jusqu'en 1879, laissent place aux goélettes qui dominent la production entre 1883 et 1897, leur tonnage global augmente vers*

[60] ADIV. Cote 4S 3028. Avant-projet de deux constructions de deux bassins à flot. PV des dépositions.
[61] FOUCQUERON, Gilles, « Saint-Malo, Histoire et géographie contemporaine.», *op. cit.*, p. 115.
[62] François Lenormand est maire de Saint-Servan de 1877 à 1888.
[63] *Ibid.*
[64] *Ibid.*
[65] FOUCQUERON, Gilles, « Saint-Malo, Naissance du port moderne de Saint-Malo. », *op. cit.*, p. 312.
[66] PRAMPAIN, Edouard, « Saint-Malo historique », Le livre d'histoire Loris, 1902, p. 38.

1890 avant de diminuer vers 1916 »[67]. Entre 1896 et 1902, les armements malouins oscillent entre 34 et 50 navires jaugeant en moyenne 122 tonneaux.

Figure 5. Plan du port de Saint-Malo/Saint-Servan en 1890.

Puis le trois-mâts-goélette, jaugeant entre 250 et 500 tonneaux domine de 1896 à 1914, s'imposant comme voilier type[68]. Ce qui n'exclut en rien une certaine variété des navires de la flotte, à l'apogée de la pêche morutière à la voile. Des bateaux plus atypiques stationnent dans le bassin de Saint-Servan comme les navires polaires de Jean Baptiste Charcot[69], construits à Saint-Malo[70]. Le trafic marchand s'établit autour de 1300 navires par an dont 900 à l'international à la fin du XIX^{e} siècle. Saint-Malo/Saint-Servan demeure ainsi le premier pôle

[67] RESTIF, Manonmani, « De bois et d'acier : La construction navale malouine », Tours, Editions Le Chasse-Marée, 2005, p. 42.
[68] *Ibid*.
[69] Jean Baptiste Charcot est docteur en médecine à la faculté de Paris en 1895, ses domaines de recherche sont la médecine, l'océanographie et la géographie polaire. Il a effectué sa première mission polaire officielle en 1902 aux îles Féroé, en Islande et sur l'île Jan Mayen (Kahn/ Vallin-Charcot, 2006, p. 45).
[70] François Gauthier se voit confier la construction du navire de Jean Baptiste Charcot, Le Français, bateau polaire de longueur 32 mètres, de largeur 7,56 mètres et de tirant d'eau 3,75 mètres.

d'exportation de la Bretagne Nord[71]. Outre l'avitaillement des terre-neuvas, des navires de 3500 à 4000 tonnes chargés de sel, venant de Bayonne ou Lisbonne mouillent au milieu des bassins[72]. D'autres échanges sont assurés par des compagnies anglaises pour le transport de denrées agricoles outre-Manche, à la saison des primeurs[73]. Face à ces exportations sur un marché anglais largement ouvert[74], les importations sont tournées vers les houilles provenant du Pays de Galles, d'Écosse ou de Newcastle. Elles sont apportées par des dizaines de caboteurs portant 600 à 1800 tonnes[75]. Toutefois, « *c'est au pavillon anglais que revient en entier le bénéfice de ces expéditions* »[76].

Alors que la géographie morutière à destination de Terre-Neuve renaît au XIX[e] siècle autour du pole de Saint-Malo/Saint-Servan/Cancale[77], le port de Paimpol connaît une ascension spectaculaire grâce au développement de la pêche en Islande. Les fines goélettes composant sa flotte, nécessitent une adaptation importante des infrastructures du complexe paimpolais.

2. Les bassins à flot du port de Paimpol

En 1815, lorsque le port de Paimpol redémarre progressivement ses activités commerciales et hauturières, ses élites commerçantes et municipales misent sur l'essor du port. Une amélioration des infrastructures portuaires s'avère indispensable, puisque les Paimpolais n'ont obtenu qu'un quai et qu'une cale en 1762, bien qu'ayant multiplié les demandes [78].

[71] LOZACH, Alain, « Ports de Bretagne-nord : Histoire d'un patrimoine maritime », Spézet, Coop-Breizh, 2006, p. 130.
[72] JOSSE, Loïc, « Terre-Neuvas : à l'époque des derniers voiliers de la grande pêche de Saint-Malo-Cancale », Grenoble-Douarnenez Glénat, Chasse-Marée, 2010, p. 139.
[73] MOTROT, Louis et PETRY, Julien, « Saint-Malo de 1881 à 1940 », Dinard, Danclau, 1999, p. 57.
[74] LESPAGNOL André, « Histoire de Saint-Malo et du pays malouin », *op. cit.*, p. 240.
[75] *Ibid*.
[76] LESPAGNOL André, « Histoire de Saint-Malo et du pays malouin », *op. cit.*, p. 241.
[77] LIGNEREUX, Yann et ANDRIEUX, Jean-Yves, « Villes de Bretagne. Patrimoine et Histoire », Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014, p. 207.
[78] AMGHAR, Julien, « Les petits ports et les usages du littoral, en Bretagne, au XIXème siècle », *op. cit.*, p.531.

2.1. Situation géographique et économique

D'une superficie de 15 hectares en 1793[79], la ville-port de Paimpol se situe au fond d'une large baie où des chenaux étroits apparaissent à basse mer, n'offrant à haute mer qu'une faible profondeur d'eau[80]. Sous la Révolution, le port de Paimpol dispose d'un seul quai de 40 toises de longueur sur 17 pieds d'élévation[81]. Un prolongement a été construit vers 1780 par les habitants aux frais de quelques négociants sur une longueur de 15 toises[82] (figure 6[83]). Parmi les travaux les plus urgents à réaliser, l'ingénieur des Ponts et Chaussées recense en 1791 la construction d'un môle[84] et de quais à cales[85]. Mais sur le plan établi en 1795, le port et l'agglomération présentent toujours des infrastructures modestes. La rade est abritée contre les vents d'Est par la pointe du Groux, simple avancée de terre défendant le port contre l'envasement[86]. Un vaste étang à marée de 600 mètres de longueur sur une largeur de moyenne de 200 mètres est fermé par une digue aux extrémités de laquelle sont placés les moulins Vauban et de Kernoa[87]. En 1828, le propriétaire du marais, un « *"paimpolais entreprenant" a en effet asséché le marais, au moyen de digues qu'il a construites* », formant une chaussée convexe d'environ 100 mètres[88]. Dix ans plus tard, l'ingénieur Reynaud se voit confier la réalisation d'une jetée à la pointe du Groux, qui s'écroule lentement, menaçant de combler le chenal. Auparavant des navires de 400 tonneaux prenaient à quai leur chargement en totalité mais le rétrécissement du chenal de navigation ne permet plus d'y charger entièrement un bateau

[79] KERLÉVÉO Jean, « Paimpol au temps d'Islande. Chronique d'un siècle d'armement à la grande pêche morutière. », *op. cit.*, tome 2, p. 184.
[80] Exposé des motifs du projet de loi, ayant pour objet de créer un bassin à flot dans le port de Paimpol, présenté au nom de Monsieur le Maréchal de Mac-Mahon, duc de Magenta, Président de la République française, par Monsieur Graëff, ministre des Travaux publics. Source ADCA en ligne. Journal de Paimpol, 4 Mi2 R1, Édition du 12 décembre 1877.
[81] Soit 78 mètres de longueur sur 5,18 mètres d'élévation.
[82] Ce qui représente 29 mètres.
[83] Source : CHEVRIER, Patrick, « Paimpol dans la Révolution : 1789-1795 », Paimpol, DGH, 1989, p. 240.
[84] Selon le Centre National des Ressources Textuelles et Lexicales, CNRTL, un môle est un Ouvrage en maçonnerie construit à l'entrée d'un port, destiné à le protéger des vagues trop fortes.
[85] ADCA. Cote 1L 762 Ports maritimes département des Côtes du Nord.
[86] KERLÉVÉO Jean, « Paimpol au temps d'Islande. Chronique d'un siècle d'armement à la grande pêche morutière »., *op. cit.*, tome 1,p. 38.
[87] ADCA. Cote S supplément 45. Agrandissement du bassin. Rapport de l'ingénieur ordinaire.
[88] KERLÉVÉO Jean, « Paimpol au temps d'Islande. Chronique d'un siècle d'armement à la grande pêche morutière. », *op. cit.*, tome 1, p.63.

de 200 tonneaux calant de 10 à 11 pieds[89]. Les travaux, commencés en 1837, sont achevés quatre ans plus tard[90]. Concomitamment, l'effectif de la flottille paimpolaise se réduit à une dizaine de navires armés pour Terre-Neuve[91.] Les armateurs paimpolais abandonnent alors les bancs de cette île pour se tourner vers la pêche errante en Islande[92], qui se pratique par le truchement d'un voilier ponté, avec une cale suffisante pour contenir six mois de vivres, du sel à l'aller et des morues au retour[93].

Les débuts de la pêche en Islande coïncident avec l'application de la loi de juillet 1851[94] et avec les débuts de la guerre de Crimée, mobilisant de nombreux pluriactifs. De surcroît, les goélettes islandaises peuvent rallier l'Islande après environ 1400 miles[95] de navigation à partir du port de Paimpol[96] contre plus de 2000 milles[97] à parcourir jusqu'à Terre-Neuve.

2.2. Cycle de vie du premier bassin à flot de Paimpol

Depuis 1852, le port de Paimpol se consacre à la pêche à la morue dans les mers d'Islande, l'armateur Louis Morand ayant « *ouvert la voie aux armateurs et marins de son pays, que la pêche à Terre-Neuve ne rémunérait plus suffisamment.* »[98]. Peu à peu, la réalisation de bassins à flot devient une impérieuse nécessité pour abriter une flotte croissante de goélettes.

[89] *Ibid*.
[90] LOZACH, Alain, « Ports de Bretagne-nord : Histoire d'un patrimoine maritime », *op. cit.*, p. 208.
[91] KERLÉVÉO Jean, « Paimpol au temps d'Islande. Chronique d'un siècle d'armement à la grande pêche morutière. », *op. cit.*, tome 1, p. 59.
[92] À la pêche "errante, à la morue verte, destinée à être salée uniquement, la pêche a lieu au large, à partir du navire, mouillé là où la ressource se révèle suffisante pour remplir les cales. En Islande, les navires, en vertu d'une clause du gouvernement danois, à qui appartenait l'Islande, ne pouvait jamais accoster.
[93] LENHOF, Jean-Louis, « Les hommes en mer : de Trafalgar au Vendée-Globe », Paris, Armand Colin, 2005, p. 225.
[94] KERLÉVÉO Jean, « Paimpol au temps d'Islande. Chronique d'un siècle d'armement à la grande pêche morutière. », *op. cit.*, tome 2, p. 317.
[95] Soit environ 2 253 kilomètres.
[96] CADIC, Jean Paul, « Paimpol : Histoire de la pêche à la morue de Terre-Neuve à Islande. », 2016, en ligne à l'adresse : https://bcd.bzh/becedia/fr/paimpol-histoire-de-la-peche-a-la-morue-de-terre- neuve-a-islande
[97] Soit environ 3 219 kilomètres.
[98] ADCA. Cote S supplément 45. Agrandissement du bassin à flot. Rapport de l'ingénieur ordinaire du 4 février 1893.

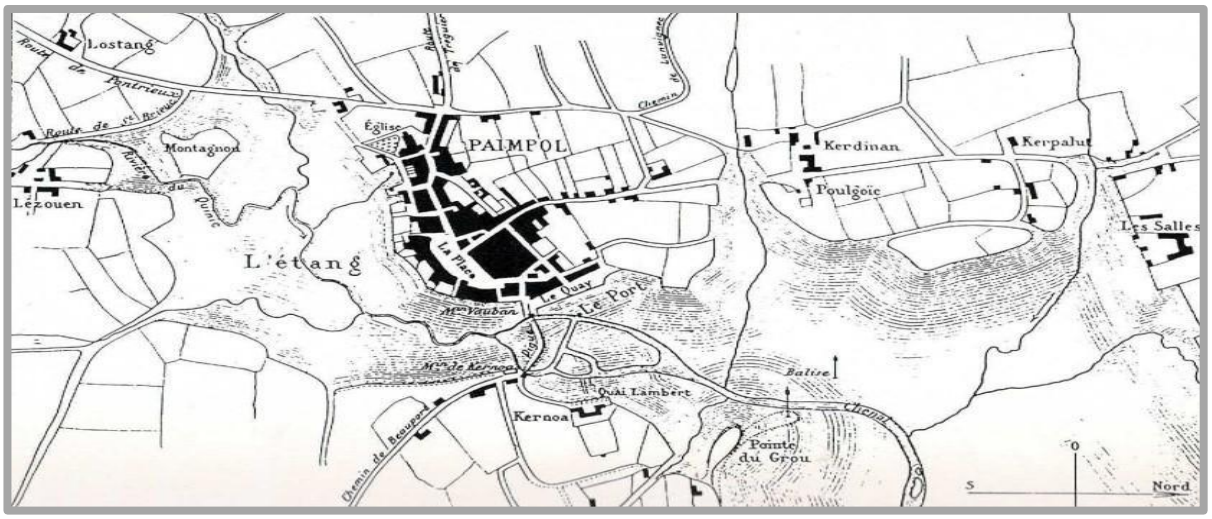


Figure 6. Plan du port de Paimpol en 1795.

2.2.1. L'expression du besoin en bassins à flot dans le port de Paimpol

En deux décennies, la pêche en Islande devient la principale ressource du pays selon le maire de Paimpol[99] (figure 7). Après une croissance exponentielle de 1852 à 1856, où le nombre de navires morutiers atteint 36 navires, la flottille paimpolaise double de 1862 à 1870, passant de 29 à 61 navires, ce qui rend difficile l'armement, le désarmement et l'hivernage d'octobre à mars des goélettes islandaises (figure 7). La situation est extrêmement tendue sur les quais de Paimpol comme l'affirme l'édition du 2 décembre 1877 du *Journal de Paimpol*[100] : « *En raison de l'exiguïté des quais, le port de Paimpol, pendant cinq à six mois, devient un fouillis inextricable où les navires sont pour ainsi dire entassés les uns sur les autres* ». Aussi le besoin d'un bassin à flot devient-il un enjeu prégnant pour les dirigeants paimpolais armant des goélettes jaugeant plus de 100 tonneaux, leur inconvénient majeur résidant dans la difficulté à supporter l'échouage en raison de la finesse de leurs formes. Lors d'un vote de la loi de 25 janvier 1878 à la chambre des députés, le rapporteur demande la déclaration d'urgence de ce projet, car « *les navires courent de très grands dangers dans le port actuel, où l'échouage est extrêmement difficile.* »[101]. Le port atteint un véritable point de rupture[102], lorsque : « *le conseil municipal, "interprète de la population", rappelle, le 24 mai 1865, que le projet*

[99] KERLÉVÉO Jean, « Paimpol au temps d'Islande. Chronique d'un siècle d'armement à la grande pêche morutière. », *op. cit.*, tome 1, p. 114.
[100] ADCA en ligne. Journal de Paimpol, 4 Mi2 R1, Édition du 2 décembre 1877.
[101] Source : ADCA en ligne. Journal de Paimpol, 4 Mi2 R1, Édition du 3 février 1878.
[102] KERLÉVÉO Jean, « Paimpol au temps d'Islande. Chronique d'un siècle d'armement à la grande pêche morutière. », *op. cit.*, tome 1, p. 113-114.

d'agrandissement du port envisagé quelques années auparavant doit dès maintenant être réalisé. […] Le manque d'espace contraint les bâtiments à se placer le long des quais sur trois ou quatre rangées. Aussi, l'extension du port de Paimpol est-elle "une question de vie ou de mort". »[103].

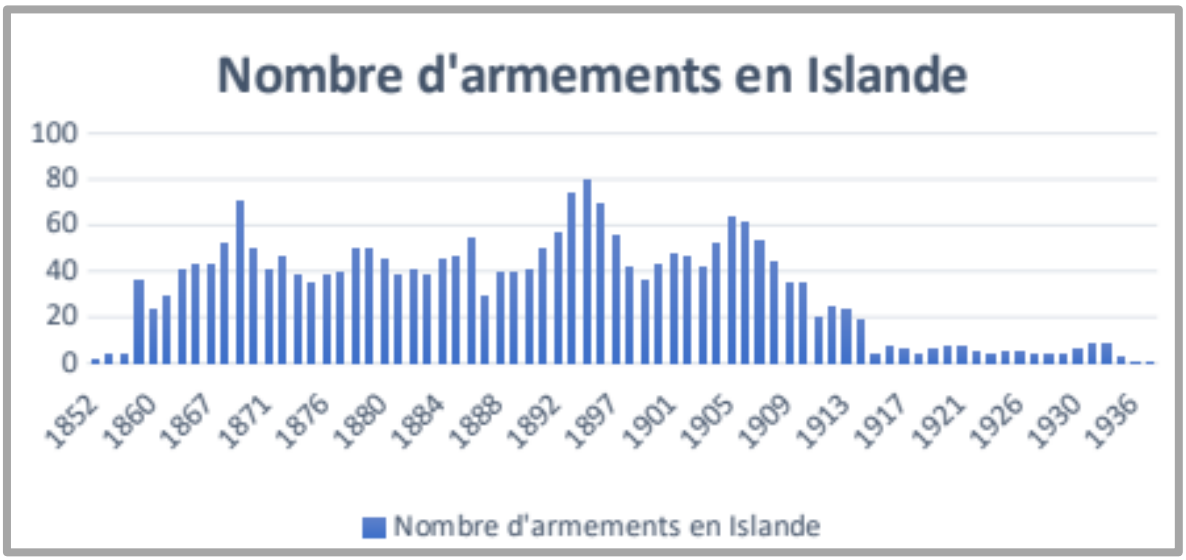


Figure 7. Armements paimpolais pour l'Islande de 1852 à 1914.

2.2.2. Choix d'une solution technique- Construction

Une première tranche de travaux est projetée dans le port de Paimpol en 1860 pour exhausser les quais d'une hauteur d'un mètre[104]. Dès 1861, les ingénieurs des ponts et chaussées étudient un projet visant à annexer au port l'espace de l'étang et à construire un long quai sur la rive droite. Un plan d'aménagement du port prévoit de relier les deux rives de l'étang pour l'englober dans le futur port en eau profonde[105] puis la réalisation d'un mur de quai sur la rive gauche, d'une cale de carénage et d'une nouvelle digue[106]. Le bassin de deux hectares, formé de deux rectangles, occupera l'espace de l'ancien étang et les terrains des anciens moulins avec l'écluse protégée par une jetée de 160 mètres : la jetée de Kernoa[107]. En 1869, les deux moulins à marée et la digue attenante sont détruits pour construire un grand quai et une nouvelle digue, protégeant le futur bassin à flot. Après plusieurs plans d'agrandissement du port, la guerre de

[103] *Ibid.*
[104] ADCA. Cote S supplément 55. Port de Paimpol : bassin à flot et jetée, 1878-1904.
[105] ADCA. Cote S Suppl. 128. Construction du bassin à flot, 1884-1885.
[106] ADCA. Cote S Suppl. 134. Bassin à flot ; construction, projet de quai en bas, aménagement d'une cale de radoub, achèvement de la forme de radoub, 1880-1889.
[107] LOZACH, Alain, « Ports de Bretagne-nord : Histoire d'un patrimoine maritime », *op. cit.*, p. 208.

1870 contre la Prusse interrompt brutalement les premiers travaux. En 1872, une délibération du conseil municipal affirme que « *l'industrie de la grande pêche a pris un développement imprévu tellement considérable que l'exécution entière des travaux ne répondrait plus en aucune façon aux nécessités actuelles* »[108]. Cependant, *l*es travaux, exécutés dans le port jusqu'en 1872, s'élèvant à 60 000 francs, pourraient fort bien s'adapter au futur bassin[109]. C'est ainsi que l'administration des Ponts et chaussées annonce le 29 novembre 1877 que *« le bassin à flot comprendrait l'arrière-port auquel on annexerait une partie de l'ancien port d'échouage. La surface totale du bassin serait de 2 hectares, 9 ares et le développement de ses quais de 450 mètres. »*[110]. Néanmoins une enquête met en lumière des objections émanant de trois propriétaires de terrains situés en amont du port, au sujet des moyens prévus pour l'évacuation des eaux douces. « *Les réclamants ont fait toutes les réserves relativement aux dommages que pourraient occasionner l'insuffisance de ces moyens.* »[111]. Les travaux sont déclarés d'utilité publique en 1877, même si les ingénieurs reconnaissent finalement le fondement des observations déposées[112]. Quant au conseil général des Ponts et Chaussées, il adopte les dispositions proposées par les ingénieurs, sous réserve que la ville de Paimpol s'engage à verser les indemnités que pourraient entraîner les dommages causés par d'éventuelles inondations. Une délibération du 6 juin 1877 du Conseil municipal entérine finalement cette disposition[113]. À la suite de ces décisions, le plan de 1877 (figure 8[114]) est établi par les Ingénieurs. Le 25 janvier 1878, la chambre des députés vote en première lecture la création d'un bassin à flot à Paimpol. Lorsqu'au printemps 1884, les travaux concernant le bassin à flot sont interrompus, pour cause de dépassement du devis d'un million et demi de francs, les armateurs s'engagent « *à contribuer à hauteur de 60 000 francs au financement déficient* »[115]. Le remboursement de cette somme empruntée par la ville au Crédit Foncier est garanti par les armateurs, qui sont

[108] Conseil Municipal du 1er février 1872.
[109] KERLÉVÉO, Jean, « Paimpol au temps d'Islande. Chronique d'un siècle d'armement à la grande pêche morutière. », *op. cit.*, tome 1, p. 133.
[110] Exposé des motifs du projet de loi, ayant pour objet de créer un bassin à flot dans le port de Paimpol. Source ADCA en ligne. Journal de Paimpol, 4 Mi2 R1, Édition du 12 décembre 1877.
[111] *Ibid.*
[112] *Ibid.*
[113] *Ibid.*
[114] Figure provenant du dossier IVR532009221237ONUCB http://patrimoine.bzh/gertrude-diffusion/dossier/bassins-a-flot-sur-la-commune-de-paimpol/fca72b0c-8a23-473b-aa13-8ebb4a4337cb
[115] CHAPPE, François, « Paimpol. La République et la mer (1880-1914). L'épopée islandaise. », *op. cit.*, p. 68.

alors autorisés à établir sur les navires entrant dans le port un droit de tonnage[116]. Au début de l'année 1886, le premier bassin à flot est finalement ouvert à la navigation, ses 240 mètres de long et 100 mètres de large lui permettent d'accueillir 30 à 35 bateaux (figure 9)[117].

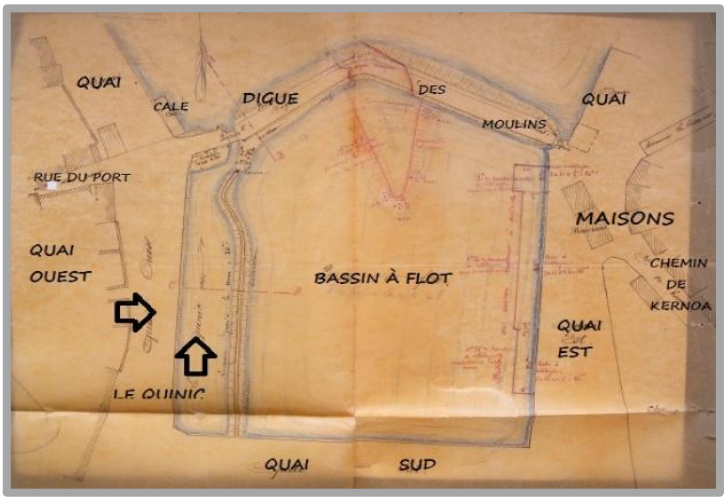


Figure 8. Plan de construction du bassin à flot de Paimpol en 1877.

Le premier bassin à flot, essentiellement dédié à la pêche en Islande, accueille au cours de l'hiver 1891, les navires sur 3 voire 6 rangs[118].

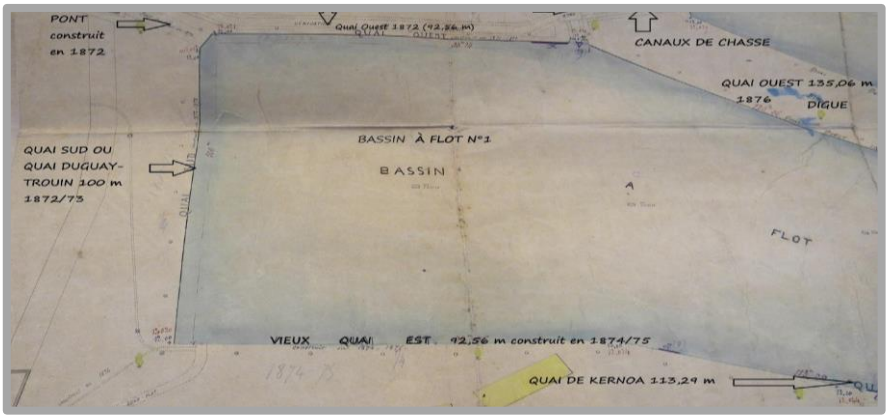


Figure 9. Plan du bassin à flot de Paimpol 1884.

[116] En compensation de la subvention 44 000 francs allouée par les armateurs paimpolais, les droits de tonnage suivants ont été établis le 15 janvier 1885 au bénéfice de la ville : 0,30 francs par tonneau de jauge pour les navires français ou étrangers venant de l'étranger ou des colonies ou possessions françaises et 0,60 francs portés à 1 franc par tonneau de jauge (payable en une fois à titre d'abonnement annuel) pour les navires affectés aux grandes pêches maritimes.

[117] KERLÉVÉO Jean, « Paimpol au temps d'Islande. Chronique d'un siècle d'armement à la grande pêche morutière. », *op. cit.*, tome 1, p. 141.

[118] *Ibid.*

2.2.3. Usage du premier bassin à flot dans le port de Paimpol

Ces travaux d'aménagement au niveau du bassin à flot permettent l'extension et l'expansion du port, qui se hisse au deuxième rang des ports morutiers fréquentant les mers d'Islande, derrière celui de Dunkerque, à la fin du XIX[e] siècle[119].

Selon l'ingénieur ordinaire, les navires composant la flotte au début de l'année 1893, constituée par des unités de 120 à 200 tonneaux, sont achetées en Angleterre et à Dunkerque[120]. Le *Journal de Paimpol* souligne une augmentation de 12 goélettes par rapport à la campagne précédente, précisant que celle-ci « *ne porte que sur des navires neufs, spécialement construits en vue de la pêche. La jauge nette de nos 60 goélettes est de 5 325 tonneaux.* »[121]. Par ailleurs, une décision ministérielle du 4 août 1892 a approuvé le projet d'édification d'une voie ferrée pour desservir le quai Est du bassin destiné au commerce. « *Aussi l'existence du port et surtout du bassin à flot a conduit à l'établissement du chemin de fer ; celui-ci à son tour développant les facultés de trafic va provoquer avec la pêche d'Islande, un agrandissement du port* »[122]. La ligne de chemin de fer est ouverte au trafic au mois d'août 1894[123]. Dans la dernière décennie du XIX[e] siècle, Paimpol devient tête de ligne du chemin de fer de Carhaix à Paimpol. Cela permet l'exportation de produits agricoles provenant du Centre-Bretagne et le transport en retour de houilles, de bois, d'amendements marins[124]. Le trafic de commerce représente près de 13 000 tonnes par an dans le dernier quart du XIX[e] siècle[125]. La moitié est constituée d'exportations de pommes de terre vers la Grande Bretagne et de céréales[126]. Les importations consistent en sel, bois du nord, houille, vin et cidre[127]. De 1890 à 1900, le cabotage connaît également son apogée. Sur cette période, les chiffres globaux des armements sont les plus élevés de toute l'histoire maritime de Paimpol avec respectivement 660 et 659 navires en 1895

[119] ADCA. cote S supplément 45. Agrandissement du bassin. Rapport de l'ingénieur ordinaire du 4 février 1893.
[120] ADCA. Cote S supplément 45. Agrandissement du bassin. Rapport de l'ingénieur ordinaire du 4 février 1893.
[121] ADCA en ligne, *Le journal de Paimpol* du 18 février 1894. Cote 4Mi 2R4.
[122] KERLÉVÉO, Jean, « Paimpol au temps d'Islande. Chronique d'un siècle d'armement à la grande pêche morutière. », *op. cit.*, tome 1, p. 160.
[123] *Ibid*.
[124] ADCA. Cote S supplément 45. Agrandissement du bassin. Rapport de l'ingénieur ordinaire 1893.
[125] LOZACH, Alain, « Ports de Bretagne-nord : Histoire d'un patrimoine maritime », *op. cit.*, p. 208.
[126] *Ibid*.
[127] ADCA. Cote S supplément 45. Agrandissement du bassin. Rapport de l'ingénieur ordinaire 1893.

et en 1896[128]. En 1893, le port de Paimpol arme quatre nouveaux navires pour le grand et le petit cabotage stationnant aussi dans le bassin à flot sur le quai Est[129]. Enfin, des armateurs envoient au mois d'avril 5 ou 6 navires nommés « chasseurs »[130], chercher en Islande les produits de la première pêche[131]. Le commerce d'avitaillement s'organise autour du bassin à flot desservant les navires pratiquant la pêche en Islande, qui y stationnent et sont réparés durant les 4 mois d'hiver. En 1893, 11 navires rapportent plus de 1 500 tonnes de sel provenant du Portugal et d'Espagne[132]. L'utilisation du bassin à flot est donc pleinement assurée par la grande pêche et par le cabotage sur le quai Est, permettant la jonction avec les voies de chemin de fer. La construction du bassin à flot permet ainsi l'expansion de l'entreprise islandaise.

Conclusion

Bien que différents, les destins des ports Paimpol et de Saint-Malo/Saint-Servan sont liés par leur histoire technique, que nous pouvons observer à travers la périodisation de leur Histoire technique (figure 10). Si la dimension de ces ports offre peu d'éléments de comparaison du XVI^{e} et au XVII^{e} siècle, il faut attendre le dernier quart du XIX^{e} siècle pour assister à la réalisation de leurs premiers bassins à flot. Il n'est pas surprenant que l'année dès 1818, les Malouins réclament la création d'un bassin à flot[133]. Mais les Servannais, ne voulant pas laisser échapper les avantages que présenteraient l'existence d'un bassin à flot se rallient au projet de Vauban et proposent la construction d'une digue réunissant les deux villes. S'agissant des armements pour la pêche, le long-cours et le cabotage à Paimpol, ils augmentent notablement[134] dans le premier XIX^{e} siècle, si bien qu'un projet d'amélioration du port de Paimpol est rédigé

[128] KERLÉVÉO, Jean, « Paimpol au temps d'Islande. Chronique d'un siècle d'armement à la grande pêche morutière. », *op. cit.*, tome 2, p. 357.
[129] ADCA. Cote S supplément 45. Agrandissement du bassin. Rapport de l'ingénieur ordinaire Z13.
[130] Les chasseurs sont en effet des navires spécialement affrétés pour aller chercher, fin avril, la première pêche puis porter aux goélettes une nouvelle provision de sel ainsi que des vivres frais (Massenet, 1913, p. 48).
[131] ADCA. Cote S supplément 45. Agrandissement du bassin. Rapport de l'ingénieur ordinaire Z13.
[132] KERLÉVÉO Jean, « Paimpol au temps d'Islande. Chronique d'un siècle d'armement à la grande pêche morutière. », *op. cit.*, tome 2, p. 162.
[133] GIOVANELLI, JC, « Saint-Malo/Saint-Servan au XIX^{e} siècle. Le bassin à flot (1836-1885) », *op. cit.*, p. 18.
[134] Quelques chiffres le démontrent : en 1819, on dénombrait 4 navires au long-cours jaugeant 340 tonneaux et montés par 30 marins et 9 caboteurs jaugeant 204 tonneaux occupant 27 marins. En 1840, 19 navires étaient immatriculés au long-cours jaugeant 2915 tonneaux, montés par 543 marins et 24 caboteurs jaugeant 739 tonneaux et pourvus de 90 hommes (Sioc'han Monnier, 1998, p. 91).

en 1841[135], sans pour autant inclure la construction d'un bassin à flot. L'émergence de ce type d'infrastructure a pour genèse la réorientation vers la pêche en Islande de 1852 dans le port de Paimpol. La proximité chronologique dans la rédaction des projets définitifs, à la faveur du plan Freycinet voté en 1878, explique leur mise en exécution rapide. En raison de plusieurs interruptions dans les programmes d'avancement des travaux, les bassins de Paimpol, Saint-Malo et Saint-Servan ont été contruits de façon synchrone entre 1880 et 1886. Même si les plans d'édification de ces infrastructures s'appuient sur des quais antérieurs à cette réalisation, le coût des projets dépasse sensiblement le budget initialement prévu. La construction peut aussi s'interrompre en raison de crises économiques (1848), de guerres (1870), ou de problèmes techniques (Problèmes de mortiers à Saint-Malo/ Saint-Servan en 1846 et Paimpol en 1886). Après le traité de libre-échange avec l'Angleterre, le trafic de ces ports augmente considérablement mais les vapeurs les fréquentant restent majoritairement sous pavillon anglais. Si quelques steamers fréquentent les bassins à flot, la flotte de pêche de ces ports reste néanmoins traditionnelle. Il semblerait donc que durant cette période marquée par l'entrée dans l'ère de la vapeur, les capacités en termes d'accueil dans ces ports, en particulier dans celui de Saint-Malo/Saint-Servan restent en adéquation avec l'évolution des navires de pêche fréquentant ceux-ci, puisqu'il s'agit de voiliers.

Les ports de Paimpol et de Saint-Malo/Saint-Servan se sont donc dotés d'infrastructures et d'un outillage nécessaires au développement d'un port de pêche. C'est pour l'entreprise islandaise que la communauté paimpolaise « *a œuvré ; c'est pour son développement qu'elle a installé bassins, cales, entrepôts, chantiers, gares, magasins et qu'elle n'a pas hésité à modifier la physionomie de son site géographique* »[136].

Le rôle des armateurs-négociants, qui ont souvent tenu entre leurs mains les rennes des municipalités de Paimpol, Saint-Servan et Saint-Malo au XIX^{e} siècle, s'avère essentiel dans l'obtention de ces infrastructures. Les travaux publics en vue de la transformation et de l'aménagement du port s'inscrivent également dans le cadre d'activités annexes générées par la grande pêche pour le port de Paimpol comme pour celui de Saint-Malo/Saint-Servan. Mais ce sont les chantiers navals qui se développent autour des bassins à flot malouins et paimpolais qui constituent l'activité connexe la plus importante après la grande pêche.

[135] *Ibid.*

[136] KERLÉVÉO Jean, « Paimpol au temps d'Islande. Chronique d'un siècle d'armement à la grande pêche morutière. », *op. cit.*, tome 2, p. 170.

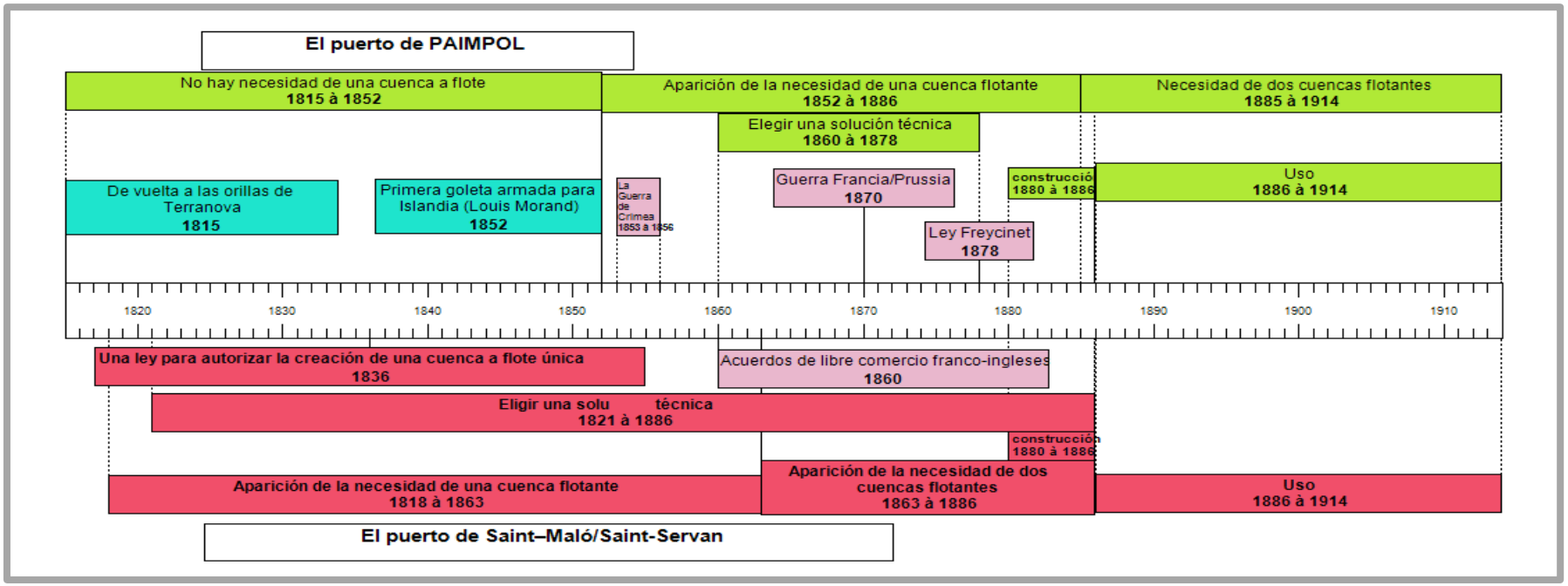


Figure 10. Périodisation comparée entre les ports de Paimpol et de Saint-Malo/Saint-Servan entre 1815 et 1914.

Bibliographie

Archives départementales des Côtes d'Armor :

9 M 16 : Règlementation de la pêche maritime. An X -1893.

9 M 16 : Rapport des Côtes du Nord de 1917.

1 L 762 (Pièces générales. Ports maritimes).

S supplément 45 : Port de Paimpol : agrandissement du bassin 1893.

S supplément 43 : bassin à flot ; forme de radoub 1886-1906.

S supplément 52 : porte d'écluse, bassin à flot. 1894-1901.

S supplément 54 : Port de Paimpol : bassin à flot (1878-1904).

S supplément 55 : Port de Paimpol : agrandissement du bassin à flot; 1899-1906.

S supplément 126 à S supplément 136.

Archives départementales d'Ille et Vilaine :

4 S 5078- Achèvement des bassins à flot (1879-1880).

4 S 5079 - Indemnités pour dommages subis lors des travaux (1838-1882).

4 S 5080- Achats de matériaux (1882-1884).

4 S 3028 Construction de 2 bassins à flot. Enquêtes pour la construction de 2 bassins à flot.

Sources Secondaires

Amghar, Julien. "Les petits ports et les usages du littoral, en Bretagne, au XIXème siècle." Tesis doctoral, Université de Lorient, 2006.

Berbouche, Alain. *Saint Malo, port de guerre*. Condé sur Noireau: Éditions de l'Ancre de Marine, 2006.

Cabantous, Alain, André Lespagnol y Françoise Péron. *Les Français, la terre et la mer : XIII^{e}-XX^{e} siècle*. Paris: Fayard, 2005.

Cadic, Jean-Paul. "Paimpol : Histoire de la pêche à la morue de Terre-Neuve à Islande." *Bécédia*. Noviembre 2016. https://bcd.bzh/becedia/fr/paimpol-histoire-de-la-peche-a-la-morue-de-terre-neuve-a-islande

Chappé, François. *Paimpol. La république et la mer (1880-1914). L'épopée islandaise*. Thonon-Les Bains: L'Albaron, 1990.

Charlier, Jacques. "Anvers et le syndrome des Docklands." En *Acta Geographica Loveniensia,* vol. 34, 311-319. 1994.

Chevet, Emmanuel. “La mer et Saint-Malo à la fin du Moyen-Age. L’appareillage de la pérennité.” *Carnets*, no. 1 (enero 2009): 81-90. https://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/11808.pdf

Cucarull, Jérôme. “Le développement des moyens de communication, une révolution inachevée.” En *La Bretagne des savants et des ingénieurs*, editado por Jean Dhombres y Dhombres, 72. Rennes: Ouest-France, 1994.

Forestier, Pierre. *Trois cités, une ville*. La Gouesnière: Marc-Aurèle, 1997.

Foucqueron, Gilles. *Saint-Malo. Histoire et géographie contemporaine*. Plomelin: Palantines, 2008.

Giovanelli, Jean Claude. “Saint-Malo/Saint-Servan au XIX^{e} siècle. Le bassin à flot (1836-1885).” Tesis de maestría, Université de Rennes 2.

Gourdin, Pierre. “La catastrophe de Saint-Malo pendant la construction du bassin à flot en 1845.” *Annales de la Societe d’Histoire et d’Archeologie*, 1984.

Hersart de la Villemarque, Jacqueline. *La pêche morutière française de 1550 à 1950. Statitistiques, climat, société*. Tours: Ifremer, 1995.

Hughes, Thomas Parke. *Networks of power. Electrification in Western Society, 1880-1930*. Baltimore: John Hopkins University Press, 1983.

Josse, Loïc. *Terre-Neuvas*. Grenoble: Glénat, 2010.

Le Bouedec, Gérard. “La France et la mer à l’âge industriel.” En *Encyclopédie de la Bretagne*, vol. 6, coordinado por Tony Sabiani. Rennes: EURL Encyclopédie de la Bretagne, 2013.

Lenhof, Jean Louis. *Les hommes en mer : De Trafalgar au Vendée Globe*. Paris: Armand Colin, 2005.

Lespagnol, André. “Messieurs de Saint-Malo : Une élite négociante au temps de Louis XIV.” Tesis doctoral, Université Rennes 2, 1989.

Lozach, Alain. *Ports de Bretagne-nord : Histoire d’un patrimoine maritime*. Spézet: Coop-Breizh, 2006.

Minois, Georges. *Nouvelle histoire de la Bretagne*. Paris: Fayard, 1992.

Motrot, Louis y Julien Petry. *Saint-Malo de 1881 à 1940*. Dinard: Danclau, 1999.

Peter, Jean. *Vauban et Saint-Malo : Polémiques autour d’une stratégie de défense (1686-1770)*. Paris: Institut de Stratégie Comparée, 1999.

Prampain, Edouard. *Saint-Malo historique*. Amiens: Piteux Frères, 1902.

Restif, Manonmani. *De bois et d'acier : La construction navale malouine*. Tours: Le Chasse-Marée, 2005.

Rohou, Bruno. "Modélisations des ports de Brest (France), Rosario et Mar del Plata (Argentine) en tant que macro-systèmes technologiques complexes : Application à la modélisation des connaissances pour l'histoire des sciences et des techniques." Tesis doctoral, Université de Bretagne Occidentale, 2018.

Sabiani, Tony. *La Bretagne et la mer*. Vol. 6 de *Encyclopédie de la Bretagne*. EURL Encyclopédie de la Bretagne, 2013.

Sioc'han-Monnier, Françoise. "La construction et l'évolution des ports en Bretagne aux XIX^{e} et au XX^{e} siècles." Tesis doctoral, Université Rennes 2, 1998.

Vignols, Léon. "Les améliorations anciennes du port de Saint-Malo, surtout au XVIIIe siècle." *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* 40, no. 3 (1932): 420-442. https://www.persee.fr/doc/abpo_0003-391x_1932_num_40_3_1701

LA EXTENSIÓN DEL BARRIO PORTUARIO NANTÉS DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII EN LA ISLA *«GLORIETTE»*

María del Carmen Márquez Gómez
LARA–Nantes Université, Francia
p.pericolomarquez@hotmail.fr

Resumen

La isla Glorieta o *Ile Goriette* se sitúa al sur de Nantes, entre dos brazos del Loira, frente al antiguo barrio portuario de *La Fosse* y, desde la Edad Media, las actividades principales son los pastos y la pesca. El terreno, insalubre e inundable, es inadecuado para la construcción, pero la instalación del hospital *Hotel Dieu* a lo largo del siglo XVII marca el comienzo de su urbanización. Las edificaciones se concentran al norte de la isla siguiendo la línea del muelle, y es a partir de la segunda mitad del siglo XVIII que los grandes negociantes eligen este lugar para establecer sus residencias principales e instalar locales para almacenar las mercancías, fruto del *Commerce Triangulaire.* Este barrio de la ciudad continuará su evolución a lo largo de los siglos XIX y XX.

Germain III Laurencin (1702-1767), *Juge des marchands, Conseiller du roi et sous-maire* de Nantes, accede a la función de *Juge Consul* gracias a sus lazos familiares: es el sobrino, por lado materno, del antiguo alcalde de Nantes de Gérard Méllier (1720-1729). Su nueva situación social en el seno de la sociedad nantesa lo lleva a construir en 1755, sobre los cimientos de la casa de su padre, Germain Laurencin II, la primera casa de prestigio frente a la isla *Feydeau* y *La Fosse*. Jean-Baptiste Ceineray, arquitecto municipal de la ciudad, es probablemente su constructor y el que impone la organización urbana de las futuras fachadas frente al Loira.

Introducción

Nantes, desde la antigüedad, es una ciudad de comercio con puertos fluviales que se transformaron en marítimos en los últimos siglos. Al este de la confluencia del Erdre y el Loira

está el *Port Maillard*[1], simétricamente, al oeste se abre el *Port au Vin*[2], desde el cual arranca el muelle de *La Fosse*[3] que se estira río abajo hacia el océano, y que se afirmará como puerto marítimo con el comercio ultra Atlántico de las indias Orientales y Occidentales a partir del siglo XVII (figura 1). La ciudad, idealmente situada en la fachada atlántica, es víctima de su éxito, saturando las zonas portuarias desde inicios del siglo XVIII[4]. La isla *Gloriette* parece el lugar ideal para extender la urbe hacia el sur, con suficiente espacio para albergar nuevas construcciones y estructuras portuarias. Se llega a ella desde la isla *Feydeau*[5], al sur de la ciudad

[1] Le Port-Maillard se sitúa entre el castillo y el puente de la *Poissonerie* y fue creado entre 1213 y 1237 gracias a la iniciativa del duque Pierre de Dreu y bajo la dirección del Briand Maillard, Séneschal de la ciudad. LELIÈVRE Pierre, Nantes au XVIIIe siècle, Urbanisme et Architecture, ed. Picard, Paris, 1988, p. 23.

[2] Llamada *place du Commerce* a partir de 1793, se sitúa cerca del ángulo formado por la confluencia del Erdre y el Loira, próximo del foso de San Nicolás al este y el *quai de la Fosse* al oeste. Su periodo de fasto comienza con la construcción de la primera Bolsa de Comercio en 1643. Un puente lo unirá a la isla Feydeau a partir de 1734, permitiendo a los comerciantes de la isla acceder fácilmente al barrio portuario de la Fosse y a la Bolsa de Comercio. FEHRNBACH Xavier, "Le Port-au-Vin à Nantes (15e-19e siècle)", en Le Bulletin de la Société Archéologique et Historique de Nantes et de Loire-Atlantique, n°126, 1990, p. 77-97.

[3] "La Fosse" es un suburbio a orillas del Loira que se estira al oeste de la ciudad amurallada desde *le Port au Vin*. Puerto fluvial en la Edad Media, se transformó en puerto marítimo de la ciudad y el primero de Francia durante los siglos del comercio Triangular a lo largo de los siglos XVII y XVIII. LELIÈVRE Pierre, *op. cit.*, p.81.

[4] *« Aux XVIIe et XVIIIe siècles, l'essor des grands commerces transocéaniques provoque une profonde évolution de la hiérarchie des ports français et un phénomène de concentration au profit de quelques organismes majeurs, où se rassemblent les entrepreneurs, petits et grands, et les activités maritimes et commerciales qu'ils commandent. Nantes qui occupe la position de principal port français d'armement durant le premier tiers du XVIIIe siècle, appartient au mente titre que Bordeaux, Marseille ou encore Rouent à la catégorie des grands ports de commerce du royaume. […] Nantes passe de 40000 habitants en 1700 à 80000 en 1790. […) Avec le réseau ligérien, Nantes dispose du plus important bassin fluvial du royaume, ouvrant théoriquement sur un quart du territoire français. ».* MICHON Bernard, Le Port de Nantes au XVIIIe siècle, construction d'une aire portuairs, ed. PUR, Rennes, 2011, p. 15-24.

[5] La Isla Feydeau (1721-1789) es un barrio nuevo que se construye sobre la antigua Saulzaie, situada al sur de la ciudad frente à la porte de la Poissonerie. La evolución del comercio marítimo se traduce en una densificación del barrio de la Fosse, lo que lleva a Gerard Méllier, alcalde de la ciudad (1720-1729) et Paul Esprit Feydeau de Brou, consejero de Estado, a crear un barrio nuevo para los comerciantes que buscan levantar habitaciones de prestigio cerca del barrio portuario. El ingeniero Jacques Goubert (1685-1762) será el encargado de llevar la parte más técnica con las obras de los muelles para que los 24 negociantes que invirtieron en su creación puedan disfrutar de un emplazamiento adecuado. LELIÈVRE Françoise, BIENVENU Gilles, L'Ile Feydeau, ed. Images du patrimoine", 1992, p. 3-7.

amurallada, atravesando el puente de la *Belle Croix*[6], el segundo de una serie de puentes y *chaussées*[7] que garantizan la comunicación con la ruta de Vendée hacia Poitiers. Desde la Edad Media, las actividades principales son los pastos y la pesca. Dubuisson Aubenay, en su *"Itinéraire de Bretagne"*, redactado en 1636, describe las praderas, las estructuras y raros edificios con detalle, como un bonito lugar que *"ser de cours aux dames de Nantes qui y vont en caroce, en Esté, promainer"*[8].

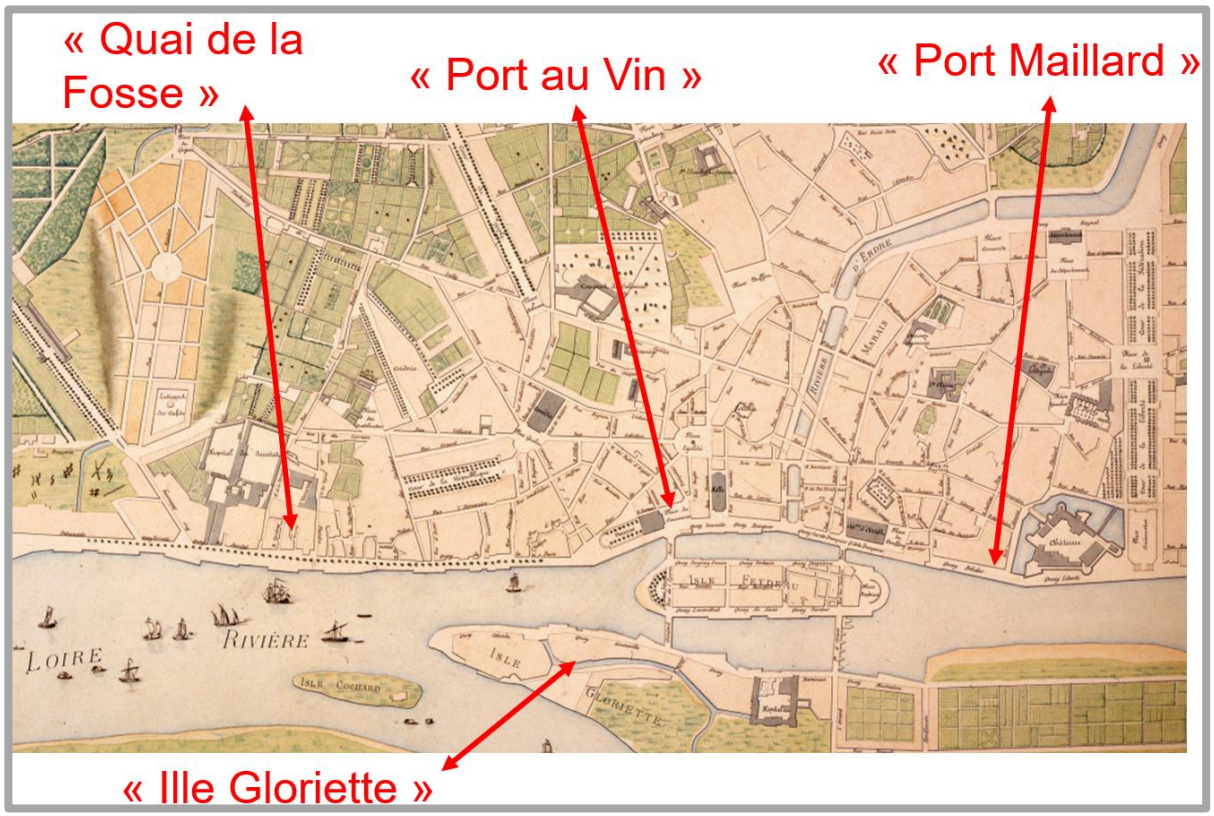


Figura 1. Le Rouge, Plan de Nantes avec les changements et augmentation qu'on y a fait depuis 1757, 1766, (AMN, 1Fi1226).

[6] Selon Dubuisson Aubenay en 1636 : *« On appelle ce lieu la Belle Croix, et croit-on qu'autrefois estoit là la croix plantée à l'endroit où Messire Gilles, Baron de Rais, fut exécuté à mort, comme cy aprez nous dirons »* pero en los comentarios que añaden los archivistas Léon Mitre y Paul de Bertou en *« ce nom de la Belle Croix venait de la pyramide avec croix, construite en 1635 à l'extrémité du pont de la Saulsaye, près de la prairie de la Madelenie et démolie en 1744 »*. DUBUISSSON-AUBENAY François-Nicolas, *"Itinéraire de Bretagne" en 1636, d'après le manuscrit original avec notes et éclaircissements"* par Léon Maître et Paul de Berthou, archivistes, vol.2, Paris, 2000, ed. Du Layerur, p.107.

[7] Estructura de piedra sobre arcos que permite la evacuación del agua durante las inundaciones periódicas.

[8] DUBUISSSON-AUBENAY François-Nicolas, *op. cit.* p. 107.

La estampa realizada por Jean Boisseau en 1645 es contemporánea a las descripciones precedentes. Se trata de una vista desde la orilla norte de la isla *Gloriette*, en la que aparecen, al fondo, Nantes y sus puertos, y la línea de puentes con la *chaussée de la Madelaine* y algunas construcciones diseminadas en primer plano (figura 2). El 14 de marzo de 1646 se pone la primera piedra del futuro hospital, *Hôtel Dieu,* al oeste del puente de la *Belle Croix,* y a partir de aquí las edificaciones y los muelles se suceden de forma irregular hasta la punta de la isla[9].

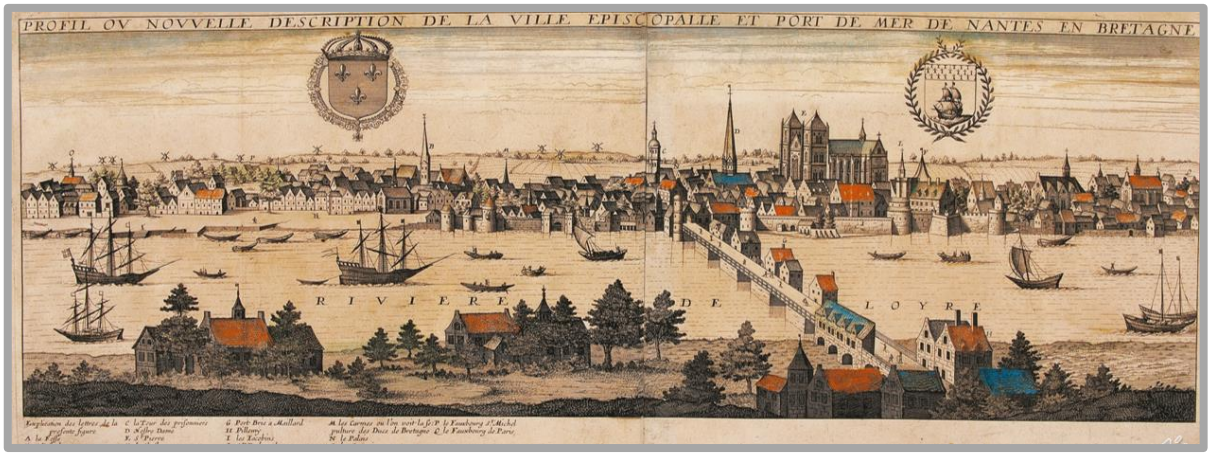


Figura 2. BOISSEAU Jean, vista del puerto de Nantes en Bretaña, París, 1645, estampa color (Castillo de los Duques de Bretaña, inv. 934.5.193).

En el plano de *Fer*, realizado en 1716, la isla *Gloriette* no ha comenzado todavía su gran transformación (figura 3). Ésta está dividida en dos partes por *"La chaussée de la Magdelaine"*[10]. Al este se extiende la pradera de la *Madelaine*, que recibe su nombre de la capilla al sur de la isla, rodeada de una pequeña aglomeración de casas, el terreno es insalubre e inadecuado para la construcción. Al oeste encontramos la pradera de la Glorieta o *Gloriette*. El nombre viene, según la tradición local, del español «Glorieta» o pequeño pabellón[11]. El terreno es más elevado, siendo más apropiado para la urbanización. En esos años se instalan los

[9] AMN GG 485, Le Maréchal de la Meilleraye, gobernador de la ciudad, financia parte del proyecto con la compra de los terrenos para la construcción del hospital.

[10] *"Là commence une chaucée de pierre, percée à arcades, en forme de pont de pierre à parapet, large pour deux charriots de front, et élevée sur une prée qui commence au-dessus […], vulgairement dite la grande prée ou la prée de la Magdelaine. Au-dessus de la chaucé, elle est appelé la petite prée"*, esta última es la llamada isla *Gloriette*. DUBUISSSON-AUBENAY François-Nicolas, ob. cit. p. 107.

[11] Según la leyenda local, el origen español de esta denominación proviene de la relación comercial que existía entre la ciudad de Nantes y el reino de España durante la Contratación, que trajo numerosos galeones cargados de especias y otros productos exóticos de las «Indias». AAVV, "l'isle Gloriette", en Les Annales de Nantes et du pays Nantais, Nantes, 1985, n°216, p. 22.

primeros negociantes, que construyen sus residencias principales con espacios y estructuras para almacenar las mercancías, fruto del *Commerce Triangulaire*.

El ayuntamiento considera la isla como solución para responder al crecimiento demográfico de la ciudad y alojar a los numerosos negociantes que llegan atraídos por el desarrollo económico ligado al comercio marítimo internacional. Con la construcción de las primeras viviendas y almacenes, aparecerán las primeras tensiones entre el poder público y privado. Por un lado, la municipalidad busca ordenar el espacio urbano y, por otro, los propietarios quieren invertir en bienes inmobiliarios sin trabas en lo urbano y arquitectónico.

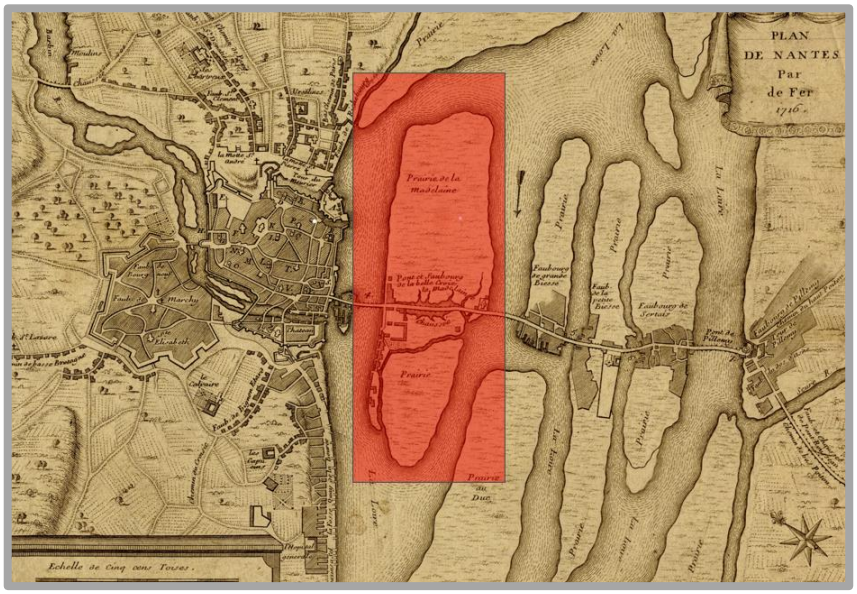


Figura 3. Plan de Nantes par *de Fer* 1716, aguafuerte (Musée Départemental Dobrée, inv. 56-3287).

En esta comunicación intentaremos comprender porqué una zona tan bien situada no conseguirá jamás materializar ninguno de los ambiciosos proyectos propuestos por los arquitectos de la ciudad y cómo, a pesar de todo, negociantes como Germain Laurencin y Dominique René Deurbroucq conseguirán levantar viviendas prestigiosas e instalar sus negocios frente a la ciudad.

La serie DD 200[12] de los archivos municipales de Nantes conserva una serie de documentos que permiten comprender la cronología de la urbanización del muelle de la isla *"Gloriette"* y las tensiones entre el poder municipal y los propietarios privados.

[12] Serie DD de los Archivos Municipales de Nantes: Propiedades municipales y obras públicas 1699-1782.

1. El dilema del poder público: crear una ciudad nueva o limitarse a la construida

Las proposiciones en el seno de la municipalidad parecen contradictorias: o una urbanización global o la simple prohibición de toda construcción por cuestiones de seguridad y salud.

Las características topográficas de la isla y los fenómenos ligados al cauce del Loira, como el exceso de arena acumulada, ponen en peligro la fluidez y la seguridad de la navegación. La deliberación del 4 de septiembre de 1718 recoge estas inquietudes[13]. El departamento de obras públicas de la ciudad pide al ingeniero del Rey, David Delafond, una solución. Éste propone un proyecto en 1725, un espigón o *«jetée»* en las puntas de la isla de la *Madeleine* y la isla *Gloriette* para recabar el cauce del brazo norte del Loira.

La navegación en el brazo sur del río, entre la isla *Feydeau* y *Gloriette*, es difícil, lo que pone a condenar esta zona como futura extensión portuaria. La proposición presentada por Monsieur de la Ferronnaye o Ferronais, coronel de caballería y habitante de la isla, considera rellenar este brazo y reunir las dos islas, o bien construir un puente nuevo[14]. Si el problema de sedimentación es un problema importante, estas proposiciones no se llevaron a cabo, o bien se concretizarán varios lustros más tarde[15].

Durante el mismo periodo, la municipalidad impone el alineamiento de fachadas de la ciudad para garantizar una estética urbana ordenada y moderna. Las nuevas construcciones al noreste de la isla deberán respetar igualmente dicha obligación. El 30 de enero de 1725, el alcalde de la ciudad, Gérard Mellier, escribe al intendente de Bretaña, Paul-Esprit Feydeau de Brou, respecto a la decisión del alineamiento de las casas que van desde el puente de la Belle Croix hasta la isla Glorieta. Artífice de la creación de la isla que llevara su nombre, Feydeau no conseguirá imponer a los propietarios de *Gloriette* que se atengan a tal obligación[16].

---

[13] AMN, DD 199, *requête du Roi: "S'étant jetté depuis les trois à quatre ans derniers du coté de la cote Saint-Sebastien et Pirmil, a laissé la cote vers la Ville de Nantes tellementvide et seiche que tout y est sans eau et remply de grèves".*

[14] AMN DD 200, *Requête* presentada por Monsieur de la Ferronnaye, 1725.

[15] Para la construcción del puente *Maudit*, que conecta la isla *Feydeau* y el muelle de la isla *Gloriette*, habrá que esperar al año 1778. El negociante Dominique René Deurbroucq y los habitantes de la isla *Gloriette* financian la construcción de un puente de madera que comunicará los dos muelles hasta 1794. Habrá que esperar al año 1841 para que sea reconstruido en piedra por la autoridad municipal.

[16]AMN, DD 200. Lettre de Mellier à Monsieur de Brou, 30 janvier 1725. « *J'ai l'honneur de vous écrire au sujet de l'arrêt du conseil rendu conformément votre avis pour l'alignement des maisons depuis la Belle Croix jusqu'à l'ilsle Gloriette de cette ville, j'ai mandé a mr. le Prieur de vous l'adresser pour qu'il vous plaise, Monsieur, d'y mettre votre attache, vous aurez agréable de m'envoyer ensuite pour le*

El duque d'Aguillon *"lieutenant général de la ville"* y *"commandant en chef en Bretagne"* ordena al ingeniero Pierre Vigné de Vigny (1690-1772) un plano de urbanización general para la ciudad de Nantes. Es el primero en proponer una verdadera organización global, racional de los terrenos de *Gloriette* y *Madelaine* en 1755 (figura 4-a). Prevé muelles alineados, transforma en un jardín o parque de recreo la pradera de la *Madelaine*, con calles rectilíneas, rotondas y numerosos árboles. Para la zona oeste propone un plano en damero con calles ortogonales. Según el proyecto, se convertiría en el nuevo puerto fluvial/marítimo de la ciudad, con casas para los negociantes, astilleros y zonas de almacenamiento de mercancías. Un segundo puente conectaría la punta oeste de la isla *Feydeau*, estableciendo una conexión más cómoda con el antiguo puerto de la Fosse. El proyecto no convence. Poco tiempo después, el arquitecto Pierre Rousseau (1716-1797) traza de forma privada otro plano en 1760 con ciertas similitudes, pero añade otra plaza con una iglesia en el centro, dándole cierta monumentalidad (figura 4-b). Ambos proyectos serán abandonados definitivamente; la dificultad de construir en zonas inundables y la lejanía del puerto principal no convencen al poder público[17].

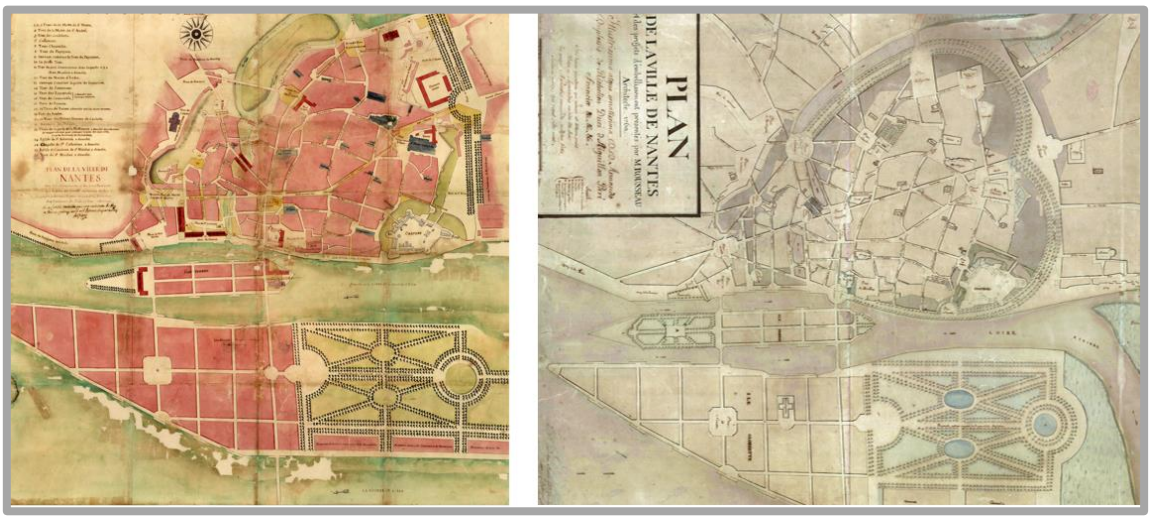


Figura 4-a. Vigné de Vigny Pierre, *Plan de la ciudad de Nantes, les changements et les accroissements par le sieur de Vigny architecte du Roy et de la société Royale de Londres, intendant des Bâtiments de Mgr le Duc d'Orléans, 1755* estampa color, (ADLA, C 325-1-01). Figura 4-b. Rousseau Pierre, Plan de la ciudad de Nantes*, projets d'embellissement présentés par Mr Rousseau Architecte, 1760*, (AMN, II 157* n°13).

remettre à ceux qui se sont obligés de construire lesdites maisons à leurs frais. Très humble et tres obéissant serviteur Mellier».

[17] LELIEVRE, Pierre, *op. cit.*, p.106.

Después de varias proposiciones fallidas, el arquitecto *voyer*[18] Jean Baptiste Ceineray[19] abandona la idea de la construcción de una ciudad nueva para centrarse en la ciudad construida. En 1761 sólo impone una elevación para las fachadas de las casas en proyecto o en construcción desde el hospital hasta la punta oeste de la isla. En 1772 establece los planos y los presupuestos de un nuevo muelle[20].

En los archivos Nacionales de Francia se conservan algunos documentos sobre las Obras Públicas en Nantes, en particular los de la administración de Caminos y Puentes de finales del XVII hasta la Revolución. A partir de 1774, el Intendente de Bretaña Gaspard Louis Caze de la Bove y Jean-Rodolphe Perronet[21], *premier Ingénieur des Ponts et Chaussées*, intentarán convencer a la población de ocupar la isla; el aumento demográfico y el aumento de los precios la convierten en una solución interesante y atractiva. Perronet piensa en la urbanización de la parte de la *Madelaine* (figura 5). Las inundaciones periódicas de la pradera este no suponen para él un problema. Magin, ingeniero de Puentes, escribe un informe el 30 julio de 1777[22] aportando conclusiones positivas sobre la posibilidad de construir, siempre y cuando se tenga en cuenta la evacuación del agua acumulada en las crecidas.

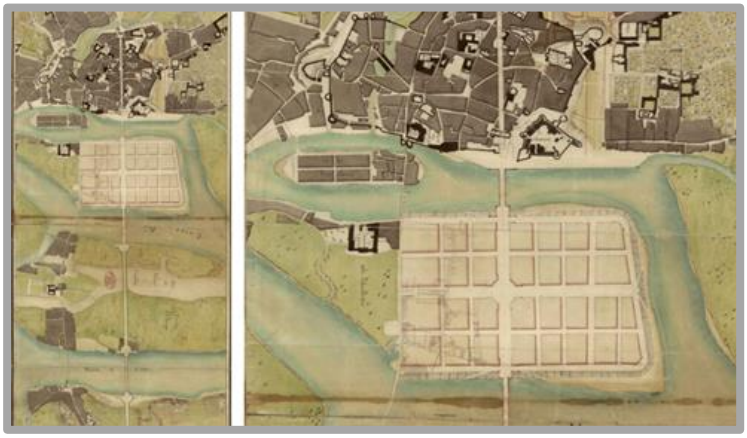


Figura 5. PERRONET Jean-Rodolphe, Plan y detalle del proyecto propuesto en 1778 por M. Perronet, *premier Ingénieur des Ponts et Chaussées, Ville de Nantes 1778*, (AMN, 1 Fi 41).

[18] El *"Architecte voyer"* es el arquitecto municipal que busca materializar las necesidades urbanas de la ciudad, imponiendo alineamientos, tipos de fachadas, etc.

[19]Jean-Baptiste Ceineray (1722-1811) sucede a Nicolas Portail como *architecte-voyer* de la ciudad a partir de 1759 hasta 1780.

[20] AMN II 159, Édifices particuliers. Quai de l'hôpital, plan et façades par Ceineray, 1779.

[21] Jean-Rodolphe PERRONET, 1er ingénieur des ponts et chaussées, (1708-1794).

[22] Magin responde à Jean Baptiste Gelléé de Prémion, maire de la ville, *«si les arches de la chaussée de la Madelaine peuvent être bouchées sans avoir rien à craindre pour les ponts »* A.N., F14, 172 B.

Al mismo tiempo, el intendente de la Bove escribe a Perronet manifestando estar entre dos fuegos: la especulación de los grandes propietarios, que según la municipalidad abusa de su posición, y el Consejo Comunal, que intenta obtener la interdicción de construir por cuestiones de seguridad y comodidad públicas. Perronet traza entonces un nuevo plano en 1778, urbanizando la pradera de la Madeleine con un trazado en damero y una plaza central[23]. Sin embargo, como los proyectos anteriores, será abandonado.

A todos estos proyectos fallidos se añaden otras intervenciones menos complicadas pero factibles, como es el adoquinado de los muelles situados delante de las casas de los comerciantes, así como una renivelación de los mismos. En 1782, Jean François Demolon, arquitecto municipal, certifica el adoquinado de unos 100 metros delante de la casa y almacenes del señor de la Brosse[24]. En esta fecha las calles, espacios, muelles y sus accesos se consideran definitivamente públicos, lo que conlleva a la expropiación y el final de una parte de los conflictos entre el orden público y privado.

El último en interesarse de forma seria por la urbanización de la isla es el arquitecto Mathurin Crucy, quien en 1797 vuelve a la idea inicial de Vigny y Rousseau: quiere urbanizar la parte oeste de la isla. Sin embargo, como sus predecesores, no supo convencer ni materializar el proyecto.

2. El poder de la élite comerciante

Desde principios de siglo, los propietarios intentan participar en la organización del barrio, creando caminos, puentes y otras infraestructuras, pero algunos privatizan sus parcelas hasta el muelle, impidiendo la libre circulación y la buena organización del comercio[25]. Como evocamos anteriormente, en 1725 el Mr de Brou recibe la protesta del Monsieur de la Ferronnaye, por la obligación de construcción de un puente o pasarela de piedra para atravesar

[23] *« chargés de veiller à la sûreté et à la commodité publique, MM. De la Communauté de la Ville sont obligés de s'opposer à la construction et bâtisse des maisons projetées […] parce que cette prairie a toujours été regardée comme la décharge naturelle des eaux de la Loire dans le temps des crues »,* ANF, F14, 172B.

[24] *« Je certifie avoir toisé le pavé fait par Pierre Robinet devant la Maison de Monsieur De La Brosse située Isle Gloriette, contenant cinquante une toise trente pied à raison de sept livres la toise fait trois cent soixante soixante deux livres seize »,* AMN DD 200.

[25] La municipalidad protesta contra las construcciones anárquicas de los ocupantes de la isla: *« plusieurs ont fait batir selon leurs caprices, d'autres ont formé des chantiers et magazins et enclos leurs terrains sans laisser d'issues commodes à leurs voisins, quelques-uns même ont bouché d'anciens chemins »* ANF, F14, 172 B.

el pequeño canal de unos 6 metros de la isla Glorieta a poca distancia del hospital, y así crear un muelle continuo[26]. En este correo se pone de manifiesto la oposición entre los propietarios, que pretenden que sea la ciudad la que financie la obra por ser un espacio público, y el ayuntamiento, que considera que la construcción sólo beneficia al señor Ferronnaye y sus vecinos próximos. Él alega que ya tuvo que pagar 300 libras por la reparación del puente que comunica con la casa del señor Laurencin. Más tarde, en 1750, la construcción del pasaje entre la casa de la señora Porteau du Plessis y la del señor Laurencin es consentida por el arquitecto Nicolas Portail (1699-1739), por un valor de 4552 libras[27]. En el plano de 1770, la pasarela que

[26] Copie de la Requette presentée à Mr de Brou (intendant de Bretagne) par mr de la Ferronais colonel de Cavalerie. pour faire construire une arche ou le comblement du canal de l'ile Gloriette: *"Il est propriétaire d'une maison dans la ville de Nantes, située à la prée Gloriette a l'enlignement de la maison Laurencin, des demoiselles veuve Robinet et Terrien et qui néanmoins en est separé par un petit canal de la largeur d'environ Vingt pieds, comme les quais de ces maisons (...) n'ont point été communicables celui de la maison du suppliant qui a toujours reste privatif, il y a environ de 15 à 20 ans que les propriétaires voisins au-dessus et au-dessous entreprirent de faire construire une arche a ce Canal pour rendre tous les quais communicables ; ils voulurent obliger la dame de Constatinti ayeule du suppliant, de se joindre et participer aux frais de cette construction, laisser son quay libre, dont ils furent débourrés. L'année dernière ils ont trouvé le décret de faire agir les sr Procureur du Roi de l'amirauté (...) le dit suppliant a exposé ce qu'il se étoit passé ; et comme il s'est aperçu que les Juges de Communauté se portaient absolument à ordonner la démolition d'un mur de communication qui renferme depuis longtemps le quai du suppliant, ce lui rend privatif, et la construction de cette arche à ses frais et des autres propriétaires voisins le dit suppliant amis la Requette, et soutenu que si pour le bien public, et la convenance du commerce on le vouloit forcer à rendre son quai communicable et l'abandonner en chemins public de privatif qu'il a toujours été qu'il n'y ait que deux maisons au-dessus, l'arche ne devoit être construite qu'au frais de la ville, également que tous pont et arches servant de chemins publics, dont la construction et l'entretien ne doivent regarder que le public, et non le particulier; il a demandé que la prétention du sieur Procureur du Roy fut communiqué de à la ville la requette a été jointe à l'instance, et par une sentence qui est intervenue le suppliant et les deux autres propriétaires des deux maisons au-dessous de la sienne, sont condamnés de faire construire la dite arche à leurs frais sans y assugetir en aucune manières les propriétaires des maisons au-dessus du dit Canal qui néanmoins en recevroient la même utilité, de son quai qui produit à la maison plus de cent livres de rente, et qui a même donné sur son terrain un chemin pour le service des deux maisons au-dessous de la sienne. Et qui entretiennent un Pont de Bois joignant la maison du sieur Laurencin dont la réparation a coûté l'année dernière troiscent livre, et les dits 2 propriétaires au-dessous étant les moteurs de cette entreprise pour profiter eux mêmes de l'usage du quai. Comme le pont de dit joignant la maison du sieur Laurencin n'a aucune application que pour l'écoulement de l'eau parle canal au non veut faire une arche, ils feront dire de combler ces deux voyes d'eau[...]prendre par ce moyen tous les quais communicables, le quel comblement ne se doit faire aux frais dela ville".* AMN,DD 200.
[27] AMN, DD 200.

permite la continuidad del muelle aparece construida y definitivamente abierta al público, así como el puente que permite atravesar el canal de la parte trasera de la casa (figura 6).

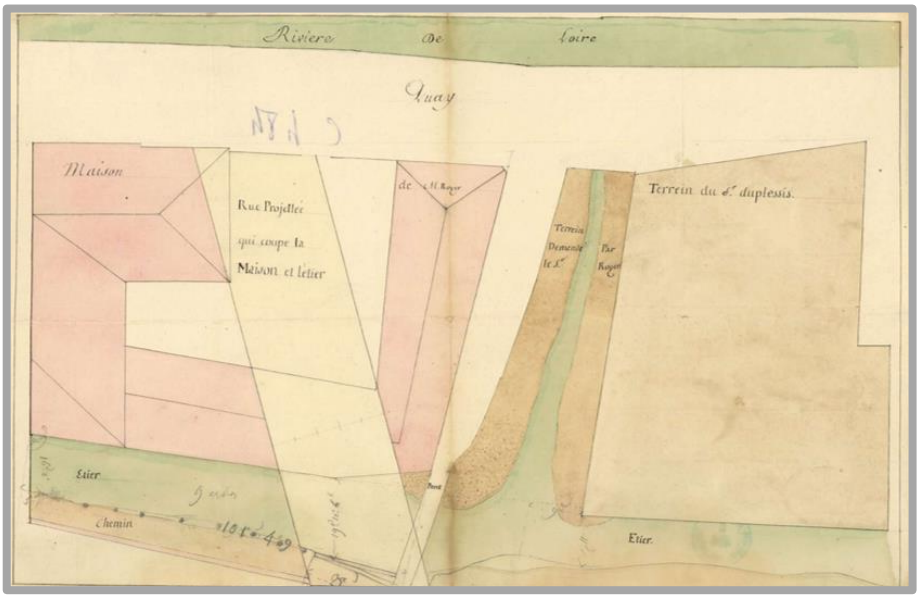


Figura 6. Plano que representa antigua propiedad de los Laurencin en 1770 (ADLA, C 484/3).

En un documento de 1753, el arquitecto Pierre Bontoux (?-1745), en ausencia del arquitecto municipal Nicolas Portail, tiene que solucionar un asunto urgente. Una parte del muelle frente a la casa Laurencin se ha derrumbado, probablemente por falta de mantenimiento. En este caso Portail acepta que sea la ciudad la que corra con los cargos. Un presupuesto es redactado poco después, y las obras ascienden a 1460 libras[28].

En 1763, las viudas Van Berchen, Bechet y Archambault, tras la orden del Duque d'Aguillon y para mantener la paz entre vecinos, aceptan demoler los muros que privatizaban los muelles situados delante de sus casas y que impiden el acceso de los barcos y otras actividades ligadas al comercio. Los propietarios pagan 4/5 de las obras y la municipalidad 1/5[29]. En el plano de 1770, la pasarela aparece construida y los muelles abiertos al público (figura 6).

En estos años, la preocupación de los habitantes de esta parte de la ciudad se hace más evidente:

«[…] les propriétaires de la prée de la Madeleine, près des ponts, représentent très humblement à Messieurs les Maire et échevins de la ville et communauté de Nantes, que cette

[28] AMN, DD 200
[29] AMN, DD 200.

ville est trop petite pour contenir ses habitants, qui se multiplient tous les jours, et les étrangers que son grand commerce y attire, ainsy qu'il devient nécessaire d'assigner un endroit pour batir des maisons ; le plus convenable qui se présente, pour ne pas dire le seul, est la prairie de la Magdelaine […] Déjà les ponts sont presque tous garnis de maisons et ils ne tarderont pas à l'estre, ces maisons sont affermées d'avance sur les plans et devis, ce qui marque bien le besoin pressant d'habitations [...]»[30].

Antoine Van der Drische, Capitán de Marina «cargador y descargador de barcos», se hace con parte de las casas y terrenos de la viuda Bechet. En un correo dirigido al poder municipal en 1774, dice que pretende construir una casa nueva con sus respectivos almacenes en una parcela próxima a la isla *Feydeau* y frente a *La Fosse*[31]. Es consciente de su buena ubicación y, por esta razón, respetará la orden de alineamiento, pero pide que sea el ayuntamiento el que financie parte de las obras de adoquinado y reconstrucción de muelles (figura 7).

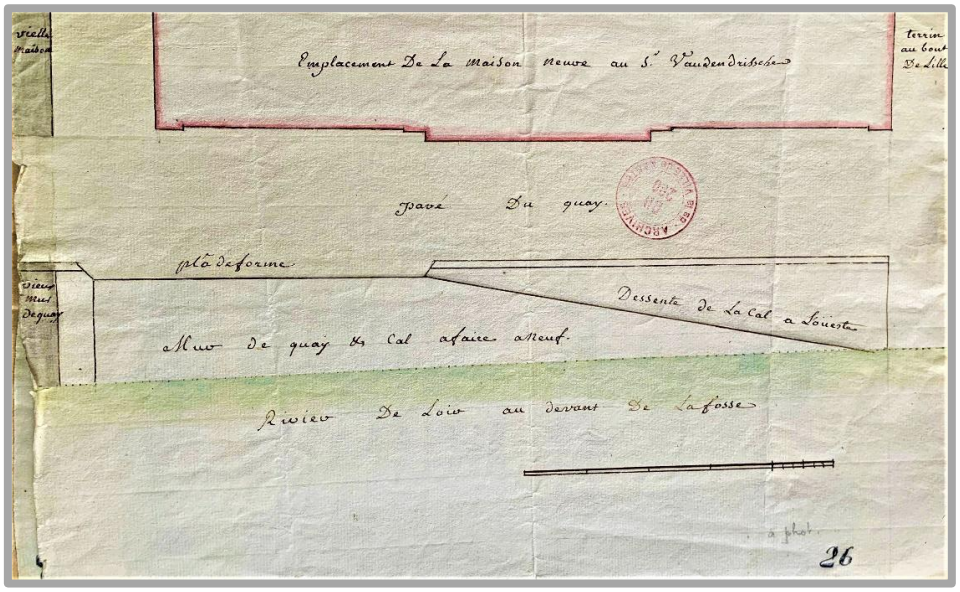


Figura 7. El caso del Sr Antoine Van der Drische, adoquinado delante de la casa y muelles (AMN DD 200, 1774).

[30] AMN DD 276.

[31] AMN, DD 200, propietés comunales et travaux publics, 1699-1782, Quai de l'ile Gloriette. Antoine Van der Drische *«est propriétaire d'une partie considérable de l'ile Gloriette, actuellement en prairie et en chantiers, mais dont l'heureuse situation fait désirer depuis longtemps à toute la ville qu'il y soit construit des maisons et des magasins. Ce terrain se trouve entre deux bras de la Loire qui le baignent dans sa plus grande face. Il communique d'un bout aux ponts de Nantes, et de l'autre à l'Ile Feydeau et à la Fosse, en sorte qu'il touche aux quartiers les plus commerçants de la ville…»*.

3. Las casas de los negociantes en la isla *Gloriette*

Numerosos son los negociantes que se instalan en la isla atraídos por su posición estratégica, la disponibilidad de terrenos y su belleza. Pero de todas ellas dos llaman la atención. Se trata de los *hôtels* de las familias Laurencin (figura 8) y Deurbroucq (figura 9).

La primera en edificarse es la de la familia Laurencin, instalada en la isla desde finales del siglo XVII. La casa fue erigida probablemente a finales de los años 1750 o a principios de 1760 por Germain III Laurencin (1702-1767), negociante, consejero del Rey y sobrino de Gerard Mellier por parte de su madre[32], antiguo alcalde de Nantes. En 1734 contrae matrimonio con Françoise Michel de Grilleau, hija del socio de su padre en *"la filature du Bignon Lestard"*, creada en 1718. La casa se construye sobre la antigua propiedad familiar y parte del terreno cedido por Jean Bernard[33] frente al extremo oeste de la isla *Feydeau*. A la muerte del negociante, *l'hôtel* pasa a su hermana Anne Renée Laurencin, casada con Philippe Vincent Roger, *sieur du Plessis du Gain*. En el plano de 1770 de los archivos departamentales de Nantes, la propiedad aparece con el nombre de este último[34] (figura 6). La casa seguirá la alineación impuesta por el arquitecto *Voyer* de la ciudad, Jean Baptiste Ceineray[35], con una fachada clásica coronada por un frontón triangular en el centro[36].

La segunda casa es la de Dominique René Deurbroucq, perteneciente a una dinastía de negociantes holandeses instalados en la ciudad a principios de siglo. El negociante es *"juge-consul à l'assemblée du commerce"*, quien compra el cargo de *«conseiller secrétaire du Roy en la chancellerie près le Parlement de Bretagne»* y se casa en 1743 con Marguerite Urbane Sengstack, también negociante. Dominique Deurbroucq triunfa en el comercio americano, en particular en la isla de Saint-Domingo. Su inmensa fortuna le permite comprar a Philippe-

[32]AMN, GG 44, *"Germain Laurencin, conseiller secrétaire du roi, beau-frère de Gérard Mellier; paroisse Sainte-Croix de Nantes, 5 avril 1718".*
[33] AMN, HH 34, *"Cession du terrain par Jean Bernard à Germain Laurencin, secrétaire du roi".*
[34]ADLA, C484-3, *"Administrations provinciales, Intendance, Île Gloriette, Groleau Mathurin, 1770".*
[35] La construcción de la casa Laurencin es tradicionalmente atribuida a J.-B. Ceineray, pero no existe ningún documento que pueda confirmarlo. El estilo es parecido a otras casas de prestigio construidas por el arquitecto, como el *Hôtel d'Aux* en la zona nordeste de la ciudad.
[36] El ala izquierda de la fachada fue amputada a finales del siglo XIX, las obligaciones urbanísticas imponen el trazado de una calle más ancha frente al puente *Maudit* que comunica la isla *Feydeau* con la isla Glorieta.

Vincent Roger[37], en 1767, una serie de terrenos y casas al oeste de la propiedad Laurencin por 41.200 libras[38].

La casa respeta el plano de ordenación urbana trazado por el arquitecto Ceineray: *« la façade doit être en ligne droite avec un avant-corps au milieu »*[39], con una fachada monumental engalanada de un antecuerpo y frontón central. Poco después de la edificación de su casa, Deurbroucq solicita la construcción de un muelle nuevo delante de su propiedad. Dos planos, una elevación y un perfil muestran los detalles de esta estructura[40].

Figura 8. *«Feu d'Artifice tiré à Nantes sur les décorations dessinées par Antoine Henon, Architecte et Peintre de ladite ville, s.d.»* (BnF., VA-44 (6)-FOL).

Figura 9. Foto (postal) del *hôtel* Deurbroucq. 1900 (col. Particular).

El *Cadastre Napoléonien* de 1835 (figura 10), permite hacerse una idea de la ocupación de las dos propiedades. Ambas se extienden sobre extensas parcelas, con las fachadas principales frente al puerto de *la Fosse*, próximo a la isla *Feydeau*. La parte trasera comunica con el canal o *boire*, que permite el acceso de embarcaciones de bajo calado cargadas con mercancías.

[37] Herederos de la familia Laurencin.
[38] ADLA, 4E II/766, Acte de vente, 5 juin 1767.
[39] AMN, DD 200-73, "*Demande d'alignement pour une construction nouvelle, située île Gloriette par Dominique Deurbroucq, 1er août 1769"*.
[40] AMN, II 166/20/29, *"Elevation et coupe transversale dela cale du quai Deurbroucq, 1772".*

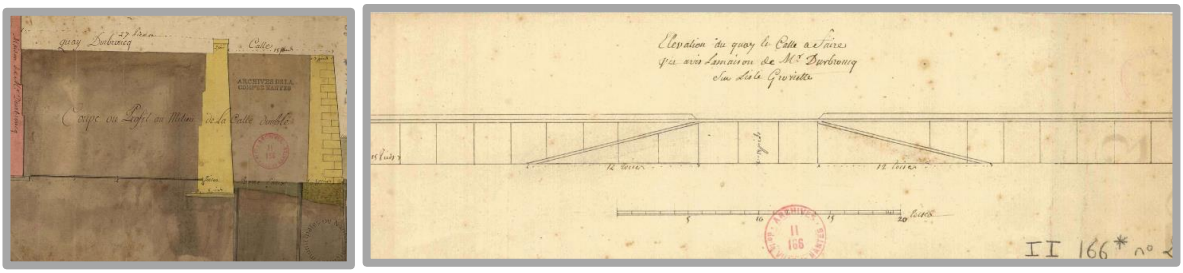


Figura 10. "Élévation/coupe transversale de la cale du quai Deurbroucq, 1772", (AMN, II 166/20/29).

Conclusión

En el plano del arquitecto Coulon (1795)[41] la mayoría de las construcciones de la isla se concentran al noreste, el resto sigue siendo una gran pradera que empezará su urbanización a mediados del siglo XIX con la intensificación de la actividad industrial. Se multiplican entonces las construcciones de nuevos depósitos de mercancías y estructuras industriales (figura 12). La isla dejará de serlo con el colmado o *comblement* de los dos brazos del Loira (1926-1946), que unirá la isla *Feydeau* y *Gloriette* a la ciudad de forma definitiva.

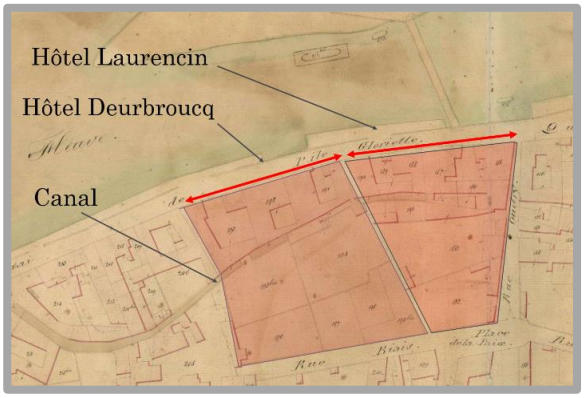


Figura 11. "*Plan cadastral parcellaire de la commune de Nantes, Section Q de l'île Gloriette en aval, feuille 1ère, 1835"*, (AMN, 1G 890).

Figura 12. Plan Coulon, "*Plan de la ville de Nantes dressé en l'An III de la République Française, dessin aquarellé"*, (Musée départemental Dobrée, 1795, inv. 56-5351).

[41] Plano revolucionario de la ciudad de Nantes. En él aparecen las transformaciones urbanas que modificaron y modernizaron la ciudad a lo largo del siglo XVIII.

REENCUENTRO VALPARAÍSO CIUDAD Y PUERTO: "LA EXPANSIÓN PORTUARIA CONSTRUIDA DESDE LA ARQUITECTURA DE VALPARAÍSO"

Oscar Cárcamo Yáñez
Arquitecto por la Universidad de Chile
osccar.carcamo@gmail.com

Resumen

1. Única e indivisible, nace Quintil con ancestral toldería y Alimapu, caleta de pobladores changos. Luego caserío y playa de desembarque. El español D. Juan de Saavedra la descubre para el rey de España en 1536 y la nombra Valparaíso (19). Luego, por declaración del Gobernador del Reino de Chile, D. Pedro de Valdivia destina Valparaíso como puerto de Santiago. Sólo una instrucción de puerto desde la capital del Reino de Chile, luego capital de la República. En 1559 se delinea el pueblo desde una pequeña iglesia, semilla de Matriz (17)(2).

2. Desde sus orígenes, el puerto se comporta como enclave legal, administrativo y económico hasta hoy. No en lo funcional, la ciudad y el puerto comparten el muelle, el malecón y el mar.

3. El Estado genera en Valparaíso una de las obras civiles más importantes del siglo pasado. "Entre 1810 y 1831, se construyeron atracaderos para el cabotaje desde el Atlántico. En 1832 se levantaron los primeros almacenes fiscales. Entre 1870 y 1876 se construyó el Muelle Fiscal que funcionó hasta 1919. En 1910 por ley 2.390 se creó la Comisión de Puertos y asignó fondos para la construcción de los puertos de Valparaíso y San Antonio. En octubre de 1912, se iniciaron los trabajos definitivos del Puerto de Valparaíso y del Barón para carbón y salitre. Entre 1920 y 1930 termina la construcción del Puerto, su Molo de Abrigo, Malecones y Losas, Muelle Prat, Espigón, Muelle Barón" (13). El puerto aportó a la ciudad en su principal eje transversal, entre el muelle Prat y la plaza Sotomayor. Luego de 86 años, no hay más obras. "El año 2017 se extendió en 120 m el actual Terminal 1, para permitir dos sitios postpanamax" (7) y "reparaciones mayores, por los daños del terremoto de 03.03.1985" (10).

4. Los cerros, 42, continente del suceso arquitectónico, se muestran en impresionante anfiteatro, en unidad el mar y los cerros, desde las cimas a zarpes y recaladas. El Almendral, su platea y proscenio, y el ágora, su espacio de borde. El mar y el puerto son escenografía plena y permanente. El puerto, obra magna, se construyó dialogando con la arquitectura de Valparaíso, de construcción experta también espontánea.

5. De pronto, la convivencia entre ciudad y puerto se rompe. En el marco de un modelo subsidiario, un Estado ausente proyecta este enclave lejos del sentir de la comunidad, de sus proyecciones y carencias. La expansión portuaria, expresada en el Plan Maestro del Puerto Valparaíso, en algún momento soslaya el valor patrimonial de las bodegas Simón Bolívar, recubriéndolas con *retail*. Luego, la expansión del terminal 2 en aguas abrigadas generará un muro de contenedores, sumado a las vías férreas y cierros concertinados de púas aceradas. Desconociendo su propio marco normativo, para aminorar el impacto de la expansión, la Empresa Portuaria propone erróneos proyectos de mitigación a la ciudad. Una pasarela en la costanera cuyos pilares, por su escorzo, pasan a ser un muro más. El aporte de otros proyectos menores no disminuye el daño que se provoca a Valparaíso. Esto no ocurre por causa del marco normativo, más bien por una errada interpretación de éste, pues resignificó que el enclave portuario afectara el paisaje, los valores urbanos, patrimoniales, forma de vida y equilibrio ambiental, oponiéndose la comunidad, la UNESCO, ICOMOS y el Tribunal Ambiental.

6. Esta ponencia persigue rescatar el diálogo ciudad y puerto, según la legislación vigente y valores de la comunidad, que permitan el diálogo: **a)** aportar valores, propósitos y objetivos desde la arquitectura de Valparaíso; **b)** potenciar y rentabilizar los recursos portuarios históricos; **c)** abrir el borde costero y el puerto a la ciudad, de acuerdo al Plan de Desarrollo Comunal de Valparaíso; **d)** definir proyectos asociados en el borde costero para la continuidad ciudad-borde-mar; **e)** contemplar el concepto propuesto de ampliación portuaria para todo el borde costero urbano de Valparaíso; **f)** generar un modelo de desarrollo con financiamientos y acciones públicas, y la participación del Gobierno Regional; el municipio local con los sectores sociales y la iniciativa privada.

Algunos antecedentes portuarios

1. De relación: Valparaíso creció desde las actuales calles Bustamante, Serrano, Prat y Esmeralda, al borde de los cerros, 250 m hasta el actual borde costero. Son fechas importantes aquellas en las que se consolidan estas obras civiles. El puerto construye atracaderos entre 1810 y 1831. En 1832 se ejecutan los primeros almacenes fiscales y en 1863 los almacenes francos, dañados en la guerra de 1866 con España. En 1874-88 se construyen los nuevos almacenes francos, sólo tres no fueron demolidos en 1993. El muelle Prat y la plaza Sotomayor conforman el eje rector del Valparaíso urbano. Al oriente el malecón central: las bodegas Simón Bolívar y el muelle Barón, que en el año 2018 fueron destinados al parque Barón, con una superficie de

11,4 ha (8). En Barón se construyó, en 2016, el edificio VTP, Valparaíso Terminal de Pasajeros, de 5.237 m², quedando incorporado a la función de puerto de cruceros y al parque Barón (17)(9). Entre los años 2000 y 2006, el puerto solucionó su accesibilidad con el acceso sur. Una carretera de alto estándar y un sistema de estacionamientos y miradores, desarrollados en el área panorámica de acantilados; tres túneles de 2.917 m y accesos a recintos de apoyo logístico. Ello solucionó el recorrido urbano de camiones que afectaban a la ciudad (11).

2. Institucionales: Por DFL N° 290 de 1960, se crea la Empresa Portuaria de Chile, Emporchi, empresa autónoma del Estado, que administra los diez puertos mayores. En 19.12.1997, por Ley N° 19.542 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, M.TT.TT., establece la modernización portuaria del Estado y genera diez empresas portuarias, continuadoras de Emporchi, que extingue sus funciones el 30.12.1998. Por D.S. 475 de 11.01.1995, establece la Política Nacional de Uso del Litoral de la República y crea la Comisión Nacional del rubro. (1)

3. Operacionales: Por DFL 290, la EPV, Empresa Portuaria de Valparaíso, es la encargada de la administración, explotación, desarrollo y conservación del puerto de Valparaíso, y puede realizar sus objetivos directamente o a través de terceros (1). Los frentes de atraque se harán por el otorgamiento de concesiones. Inicia sus funciones el 31 de enero de 1998, con exportaciones e importaciones. Las aguas abrigadas ante marejadas y los cerros de respaldo frente a los vientos SW permiten una operación fluida todo el año, con una transferencia de más de 11 millones de t/año de carga general en 2014. En 2016, la OEA otorga el premio World Travel Awards de puerto cruceros (13). Ambas industrias, el cabotaje y el transporte de pasajeros, necesitan de condiciones y espacios distintos. A pesar de la importancia del turismo para Valparaíso y la región, y de la existencia del VTP, no se contemplan nuevas aguas abrigadas.

4. Marco normativo: El D.S. 475 orienta un desarrollo equilibrado y armónico del borde costero y las mejores condiciones de vida para la población. Los Decretos N° 103, del 16 de julio de 1998, y N° 78, del 7 de marzo de 2011, están referidos a la elaboración de planes maestros de las Empresas Portuarias. EPV confecciona su Plan Maestro del año 2000, actualizado en 2015 y 2020. La Ley 19.542, en su art. 12, párrafo V, indica que el Plan Maestro deberá considerar al interior de los recintos portuarios las áreas necesarias para la realización de actividades turísticas y recreativas. En el título II, otras disposiciones, art. 50: al M.TT.TT. le corresponde c) incentivar, apoyar y promover la introducción de nuevas tecnologías y d)

procurar un desarrollo armónico entre los puertos y la ciudad, cuidando en especial el entorno urbano, las vías de acceso y el medio ambiente (1). El Plan Maestro vigente establece en la Sección 2: Normas de uso de áreas, el marco legal y normativo de EPV. Entre éstos se encuentra el Plan Regulador Comunal de Valparaíso, que no regula las condiciones físicas de la franja costera portuaria. Sí lo hace en la franja de acantilados, playa Torpederas a caleta El Membrillo, playa San Mateo hasta el molo. Para el sector Yolanda, define el uso de equipamiento portuario y de ferrocarriles. Situación similar contempla el Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso, que con mayor orden jerárquico confirma que cualquier expansión portuaria fuera de los límites supondrá una modificación fundada a la regulación.

5. Plan de desarrollo comunal de Valparaíso 2020-2030 (12): Fue aprobado por Decreto N° 3122 del 23 de diciembre de 2020. Cita en su fundamento el objetivo 5.3 del Proyecto de Política Nacional de Desarrollo Urbano, 2014, confeccionado con apoyo PNUD. Para contar con un sistema de planificación integrado y reformular los procesos e instrumentos asociados a la planificación en Chile, integrando la planificación territorial, multisectorial, descentralizada y participativa. (El PLADECO, pág. 246, párrafo 2). En el Plan "Diversificación y fomento del uso pleno del frente del borde costero en forma integral" (pág. 292 y 293) cita: "El borde costero comunal ha sido un espacio en disputa con un desarrollo fragmentado que evidencia una desarticulada gobernabilidad del espacio, con una escasa participación de la Comuna en las decisiones respecto a su uso y un escaso diálogo, entre la actividad portuaria, la planificación urbana y el desarrollo comunal, dificultando la integración entre el territorio oceánico y el mar". Para "desarrollo", vale la aproximación autorizada en los procesos CEPAL en cuanto valórico, social, ambiental, económico y proyectivo, simultáneamente, confirmando sus tres dimensiones: desarrollo social equitativo, descentralizador y sostenible (ambiental y permanente). Es un proceso conceptual y de compromisos, en 1983 y con la Declaración de Río (1992), Johannesburgo (2002) y Río+20, al profundizar paradigmas, con la economía verde, el desarrollo sostenible, la erradicación de la pobreza, y la visión de integralidad (2012); los cambios por la equidad e igualdad y los planes y proyecciones de NN.UU. al 2030 (15).

6. Plan Maestro del Puerto de Valparaíso: La actualización del Plan Maestro del Puerto de Valparaíso de 2020 define en su introducción, párrafo dos, "una vigencia de 20 años, hasta el 2040, con los objetivos de definir también las reservas de áreas marítimas y terrestres, comprometidas para el desarrollo previsto del Puerto Valparaíso, así como los usos asociados".

En su párrafo tres, “que la Empresa Portuaria de Valparaíso, EPV, realice sus acciones con una orientación de explotación eficiente de su patrimonio, procurando un desarrollo armónico del Puerto, con las áreas urbanas adyacentes, vías de circulación y el medio ambiente”. Dicho con énfasis en la Memoria Explicativa (pág. 69), “en el cumplimiento de los requisitos que exige la autoridad ambiental e implementando las medidas necesarias para llevar a cabo las obras de la manera menos invasiva posible, considerando las necesidades de la empresa, de sus concesionarias y del entorno social y ambiental”. En el diseño es clave minimizar riesgos e impactos negativos para el entorno, por lo que “incorpora criterios ambientales y de participación ciudadana, cuestión que se debe repetir durante la construcción”. Esto es contradictorio con lo expresado en el esquema funcional de Componentes y Procesos Portuarios (pág. 37), del mismo título, que consulta sólo: “a) Rutas de Acceso, b) Gates y Procesos de Ingreso y Salida de transporte terrestre, c) Área de respaldo y procesos de Acopio y Almacenamiento y d) Frente de Atraque y Procesos de Carga y Descarga” (14), ignorando el componente urbano y el habitar del entorno natural del enclave en su proyección al año 2040, cuestión preocupante en vista a las actuales necesidades y proyección al año 2030 de la ciudad. En los accesos portuarios de camiones, actuales terminales 1 y 2 (pág. 43), éstos fueron bien solucionados. Más aún no existe una solución para el transporte ferroviario en el terminal 1, por disfuncionalidad. En el terminal 2, la vía está afectada por la estación de pasajeros Bellavista, Av. Errázuriz. Existe disposición de la EPV de considerar sistemas portuarios independientes, en el cabotaje y el transporte de pasajeros, por una cuestión de dignidad y buen trato. Cuestión confirmada el año 2016 con el edificio VTP, bajo la modalidad de *homeport*, cercano al muelle y parque Barón (pág. 52, 53 y 54). Falta entonces la total planeación de este *homeport* (14).

7. Estado de situación puerto-ciudad: a) Por ley, el Estado otorga a la Empresa Portuaria la propiedad de los terrenos declarados portuarios. El requisito: desarrollar el Plan Maestro correspondiente. Define al mar como un bien nacional de uso público. **b)** El Plan Regulador de Valparaíso no se pronuncia sobre las condiciones físicas, ambientales o restrictivas en emplazamiento, envergadura o disposición en la ocupación de los terrenos portuarios o de interés portuario en contacto con la ciudad, sino sólo sobre las condiciones de zonificación general. **c)** Las aspiraciones y necesidades de la comunidad respecto del borde costero obran en el Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso, PREMVAL, y el Plan de Desarrollo Comunal de Valparaíso, PLADECO. **d)** Hubo intervenciones públicas o legales, de particulares

o colectivos de la ciudad, por los planes de expansión portuaria, exigiendo revisar los temas relativos al medio ambiente: sociales, como la erradicación de la caleta Sudamericana; históricos, como la fallida imposición del Mallplaza sobre un bien patrimonial; y urbanísticos, como el bloqueo físico de Av. Errázuriz y la expansión en espacios de preservación urbana no portuaria. Los mismos, tras años de afanes para ampliarse sobre la ciudad, debieran orientar al M.TT., TT. y EPV a revisar la ecuanimidad y armonía con la ciudad, exigida en la Ley 19.542, título II, art. 50, inciso d, en el sentido de "Procurar un desarrollo armónico entre los puertos y la ciudad, cuidando en especial el entorno urbano, las vías de acceso y el medio ambiente".

La ciudad

1. Funciones: Según el censo de 2017, Valparaíso tiene una población de 295.113 habs. y, en conurbación con Viña del Mar, Concón y Quilpué, Villa Alemana, 951.311 habs. Es capital regional y centro administrativo e institucional. Sede del Congreso Nacional, del Ministerio de la Cultura y las Artes, del Gobierno Regional y la Delegación Presidencial; la Comandancia I Zona Naval de la Armada de Chile; el Servicio Nacional de Aduanas de Chile; las universidades de Valparaíso, Pontificia Universidad Católica, Técnica Federico Santa María, Playa Ancha, Adolfo Ibáñez y Santo Tomás; los institutos profesionales DUOC e INACAP; comercios, talleres y servicios financieros, turísticos y públicos; la Empresa Portuaria (EPV), empresas concesionarias y el puerto mismo, otorgando a Valparaíso su histórico sello portuario.

2. Encrucijada: ¿Cómo el puerto reconoce, acepta y potencia el desarrollo en la ciudad? Creo que no lo ha asumido adecuada y totalmente en los últimos 27 años, generando una situación frustrante para el puerto y depresiva para la ciudad, que se convierte en una estructura solitaria frente a la avasallante potencia decisional del Estado central y su institucionalidad, derivando en una verdadera enfermedad de depresión urbana, en una conducta dentro de una misma realidad y espacio que impide el auto reconocimiento y el reconocimiento hacia el otro. Ha impedido la mejor convivencia, la mirada conjunta de futuro y el desarrollo de cada uno por separado. Ambos polos nacieron y crecieron en una relación virtuosa, pero enfrentan un presente donde desfallecen aisladamente, uno más que el otro.

3. Marco normativo: La planificación física y el urbanismo son disciplinas e instrumentos para direccionar la proyección en el tiempo de los sistemas y estructuras urbanas. Ambas tienen su marco desde la Ley y la disciplina del urbanismo, pero no tienen acercamiento a un territorio predefinido por un D.S. No hay en un área destinada por el Estado como puerto o de interés

portuario, posibilidad de algún interés urbano o restricción en beneficio del desarrollo urbano, como cualquier terreno industrial, habitacional, de servicios o del espacio público. Esta situación debiese comprometer entonces a la institucionalidad portuaria con herramientas para aportar elementos que promuevan y faciliten el mutuo potenciamiento y desarrollo, en especial a través del espacio público. Ejemplo fue el proyecto del acceso sur.

4. Propósitos a futuro: Pudieran ser propósitos en el reencuentro ciudad-puerto: la simultaneidad proyectual urbana e industrial, deseable para un proceso hacia el desarrollo; el sustento y sanidad ambiental del entorno industrial y la eliminación de zonas de sacrificio, urbanas y rurales; el goce urbano pleno del mar y del borde costero, atributos de la ciudad; la aplicación de principios proyectuales del contexto; el rescate del poder emotivo y escenográfico del mar, las labores portuarias y el anfiteatro; el potenciamiento del uso industrial pleno de las aguas abrigadas; la generación de nuevas aguas abrigadas como las logradas el siglo pasado; el desarrollo de la cultura, la recreación y los deportes marinos de superficie y profundidad, de playas y de borde; la puesta en valor del patrimonio industrial y arqueológico; el desarrollo portuario en el transporte de pasajeros *homeport*; el desarrollo del espacio público, en continuidad con otras ciudades de la conurbación; y la normalización vial y la unión orgánica con el transporte urbano tecnificado. Para esto observar, acordar propósitos y planes, y fundar en los más añejos parámetros arquitectónicos de nuestra añeja ciudad.

Valparaíso y su arquitectura

1. Aproximaciones: Comparto apreciaciones personales e instrumentales que me han permitido el acercamiento a la arquitectura y a su proyección; al tema y a su narrativa. **Aseveración 1:** La arquitectura es un arte. Es un proceso creativo y estético desde lo subjetivo, lo intuitivo y lo emocional. **Aseveración 2:** La arquitectura es un arte social y/o colectivo en su motivación, fundamento y sentido. Expresa formas de vida y da sentido al espacio habitable. **Aseveración 3:** La arquitectura es un arte útil. Se expresa sirviendo un fin, objetivo o subjetivo, un mensaje, un cobijo, una emoción, una actividad protegida y un apoyo a la actividad humana. **Aseveración 4:** La arquitectura es un arte comprometido, conceptual y complejo, se debe a procesos colectivos en los que se asienta la idea. Se ejecuta, desde lo simple y unitario, a la elaboración multifactorial, fundamento matriz que debe cumplir con objetivos múltiples. **Aseveración 5:** La arquitectura es un arte contextual, consecuente con su contexto cultural, social y geográfico; físico-mecánico y arquitectónico en cuanto a su dialéctica. **Aseveración 6:**

La arquitectura se desarrolla en el espacio y en el tiempo. Es perceptible, asible, recorrible y usable. **Aseveración 7:** La arquitectura es funcional. Responde preferentemente a funciones específicas, materia central de sus propósitos. **Aseveración 8:** La arquitectura es estructura, *sine qua non*. Su soporte permite su realización, uso y preservación. En este orden las matemáticas, la geometría y la cibernética; la perspectiva, la proporción y la escala. **Aseveración 9:** La arquitectura requiere de disciplinas. Las artes; artes aplicadas; economía, historia y normativa; las definiciones políticas; las ingenierías; la sanidad; la sociología; la estadística; las disciplinas ambientales y los fundamentos de la filosofía. **Aseveración 10:** La arquitectura cumple con todas las aseveraciones anteriores en el lugar exacto de la síntesis arquitectónica.

2. El quehacer de la arquitectura: Su conocimiento es en cuanto nos lleva a la obra. En esto la filosofía pudiera dar sustento a los fundamentos para la obra buscada y, a su vez, mostrarnos las consecuencias, formas, emplazamientos y contenidos de ella. Aquello que nos sugiere el pensamiento para apoyarnos en el observar lo que amamos y que desencadena el habitar en lo realizable. Es difícil sin un apoyo conceptual. M. Heidegger tuvo la lucidez de encontrar una orientación, terminada la guerra, para reconstruir un espacio que fue habitable. La encuentra en el bagaje más profundo de su pueblo, las raíces de su lenguaje, la forma de nombrar las experiencias más apropiadas. Cito algunos conceptos para mi orientación, sin transliterar al filósofo sino en cuanto inspire. De “Filosofía, ciencia y técnica”, profesores Francisco Soler y Jorge Acevedo, de la Universidad de Chile, traductores y prologuistas.

3. Fundamentos: El filósofo (pág. 207) “retrotrae el construir al ámbito al que pertenece todo lo que es”,” lo expresable y lo tangible”. Es ahí la orientación buscada que él encuentra en las raíces de su idioma vernáculo (pág. 209, párrafo 2, y pág. 210). “Habitar es el estar y permanecer, con otros que están y permanecen”. Entonces en el habitar hay un sentido de pertenencia, me pertenece, estoy con otros y somos en el habitar. “Ser sobre la Tierra”. Por otra parte “habitar, ser llevado a la paz, que protege a todo en su esencia” es también “morada de los mortales sobre la Tierra”, “perteneciendo a la comunidad de los hombres”. Valparaíso se genera ordenadamente. Luego, la edificación se encarama sobre los cerros, de modo casi espontáneo, con proyectos de profesionales algunos, y los más con edificación espontánea o guiados por maestros mayores. El poblamiento se desarrolla hasta hoy, 100 m más alto. Grava su impronta y formas de vida colectivas, que se potencian generando en su habitar un lenguaje hoy posible de traducir, para ser recreado a través de la arquitectura.

4. Instrumentos: Rescatar del poblamiento lo apropiado y traducir sus bondades. Desde lo colectivo y lo individual; lo laboral, institucional y recreacional, y desde los lugares generados. Es la tarea necesaria de cumplir por y para la arquitectura. Acudimos al lenguaje de las matemáticas, adecuándole las variables, elementos reales imprecisos pero identificables, que suman un elemento que registra su variabilidad o las motiva a variar. Nuestra forma de poblamiento socializa la naturaleza, formando espacios apropiados a una determinada forma de vida. Su conjunto resulta en armonía y bienestar. Desde lo aleatorio ocurren situaciones que se multiplican, con o sin similitud física, y derivan en que ese bienestar puede ser reconocible, en conjuntos distantes y distintos. Es la forma de detectar parámetros en estos conjuntos. Elementos de la percepción, que acompañan la experiencia en el espacio urbano-arquitectónico y que provocan un sentimiento de bienestar o una emoción positiva. La búsqueda de estos elementos permite un proceso de parametrización, obteniendo el principio activo de nuestro proyecto, lo individual del principio, que deriva en lo virtuoso y colectivo, retroalimentándose (16), (19).

5. Antecedentes iconográficos:

Imagen 1. Antes de 1840. El pueblo de Valparaíso comparte la actividad con el puerto, que aún es playa. Desde el C° Artillería, el borde mar, las faenas de cabotaje y vecinos en un mirador espontáneo. Almacenes fiscales, edificios de comercio y servicios. Las viviendas espontáneas trepan ya los cerros. Al centro el Cabo hoy demolido, el C° Cordillera, límite del Barrio Histórico. Al fondo C° Barón, límite del vecino Almendral.

Imagen 2. Valparaíso 1851. El edificio de aduana y posterior Intendencia Provincial, edificios comerciales, de servicios y bodegas acogen al mar a través del malecón y del muelle Prat, ambos de madera. El malecón, paseo complementario del borde de la ciudad y apoyo funcional al puerto. C° Cordillera, Alegre, Concepción y Bellavista, en franco poblamiento por las colonias radicadas, que suben hasta los 80 y 100 m. Después y al fondo, coparán los bordes hacia el sur. La relación de escala de la ciudad y el puerto permite el equilibrio.

Imagen 3. Óleo sobre tela. Thomas Somerscales, 1902. Museo Pascual Baburizza, Valparaíso. Anfiteatro de Valparaíso, entre Punta Ángeles al extremo izquierdo y C° Barón, C° Placeres y Esperanza al lado derecho. Es anfiteatro en cuanto conjunto apreciado desde los cerros y desde el mar. Vista del pintor desde el C° Ramaditas, bajando el C° Sta. Elena y C° Merced. Al fondo el C° Playa Ancha. El Almendral, el plan; Av. Argentina principal acceso, al fondo el mar y el paisaje e imagen querida de una forma de vida pertinaz.

Imagen 4. Óleo sobre tela. Thomas Somerscales, 1870. Museo Pascual Baburizza, Valparaíso. Vista del ágora original y proscenio del anfiteatro. La ciudad y el mar, con el desarrollo independiente del transporte de pasajeros, delicadeza del siglo pasado. Testimonio artístico y profundo de Valparaíso. En primer plano, el malecón de madera y el muelle Prat con actividades de pasajeros y recreación. En su frente, la aduana y el malecón, siguen los edificios comerciales y las bodegas, al fondo el puerto y los almacenes fiscales. El puerto es guarnecido por el viento, por la ciudad y sus C° Artillería y Playa Ancha. La ciudad y el puerto en una relación virtuosa.

Parámetros de Valparaíso

1. El aporte de la ciudad: Es útil destacar la ocurrencia de determinados patrones de conducta en el poblamiento de Valparaíso que le fueron confirmando como especial. De proveniencias distantes y técnicas constructivas importadas, dialogaron en la generación de nuevos espacios habitables. Este encuentro ocurrió una y otra vez por años. Todos fueron recibidos y enraizados. El trazado ordenador les acompañó desde la topografía del espacio receptor, la construcción del nivel y la plomada del constructor, y la pasión del usuario inventando su futuro. Es posible percibir de muchas formas el lugar y la experiencia del habitar, motivando sentimientos de bienestar. Espacio apropiado, a través de la escala, la proporción y el misterio; la edificación que acompaña y replica la variable ondulación y juego de su topografía. En parte destruida por la edificación de torres islas. La concavidad y la pendiente apoyan el lugar de estar y observar; el paisaje en un juego armonioso, las fachadas de notas continuas que con silencios generan

ventanas mostrando otras fachadas continuas, distantes, en un ritmo de planos, los colores de la perspectiva y el paisaje lejano. Los planos de fuga y la fenestración rítmica en el espacio público; los pequeños espacios bifurcadores, que son además el saludo diario entre los vecinos o el retozo de pequeños y mascotas; los ascensores al descubrimiento de lo desconocido; el abrazo del anfiteatro y su envolvente. En este juego, el mar siempre presente. Son algunos elementos entre otros muchos de similar generación, dados especialmente en los cerros como los descritos, que son percibidos y apreciados sin necesidad de racionalizarlos. Pero esto sí es necesario para la arquitectura y, si ésta se socializa, con mayor razón.

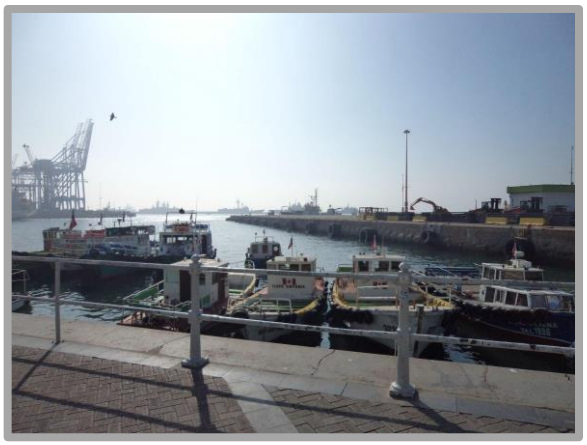
2. Detección paramétrica: (16) ¿Cómo referimos a estos valores tan importantes de nuestra vida urbana como fundamentos socializados, sino recurriendo a las matemáticas de la manera más básica y somera? Esta ciudad, como otras, está formada por personas conectadas y elementos construidos, relacionados funcionalmente. Cada uno de estos elementos en esa relación es cambiante, es variable. En esta relación los elementos adquieren un relato, un predicado particular, según sean percibidos y apreciados, provocándose un valor necesario de registrar y preservar. Aquello que modifica lo variable de una situación urbana común, otorgándole un valor apreciable, deviene un parámetro tal que, detectado, descrito y socializado, puede ser preservado como un valor y fundamento arquitectónicos, para la forma de vida que se proponga. En aquellos múltiples fenómenos, resultantes en esta epopeya del poblamiento aún vigente, es posible rescatar elementos que, en diferentes formas, situaciones y circunstancias, se repiten y se recrean, posibles de cosechar como uvas. Los espacios resultantes, privados y públicos, dictan su clase magistral, que es necesario atender con aprecio. Los espacios existentes en virtud de estos parámetros se convierten en formas, orientaciones, escala, relaciones y proporción, colores e iluminación, situaciones y circunstancias percibidas como buenas, gratas y/o hermosas. Siendo variables, toman el valor que, por su ubicación, permanencia y percepción, confirman la vida en común, los espacios de encuentro y las funciones reconocibles. Una vez detectadas, sólo pueden provocar efectos positivos para quien habita, para quien percibe. De esos espacios experimentados, sólo tres parámetros para el fundamento buscado.

3. Antecedentes gráficos: Parámetros de sucesos valorados para la propuesta e iterados en los cerros: **a)** la fenestración que rescata enmarcamientos y fugas desde el espacio público, también desde el micro espacio privado; **b)** el borde, el mirador, el descanso que da a la detención, el apoyo cóncavo y el ritmo en los desplazamientos por los cerros y la aproximación al mar; **c)** el

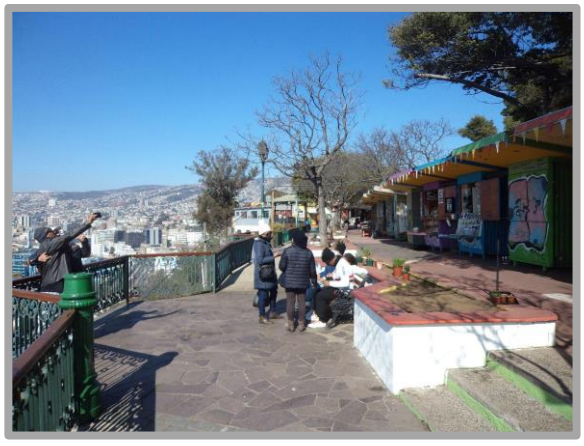
anfiteatro, espacio complejo del observar y del ser observado, desde todos los puntos cardinales y en el cual el mar, la ciudad y el puerto son sujetos infraestructurales; y **d)** las barreras. (16)

Imágenes 5 y 6. Fenestración desde los C° Artillería y Playa Ancha. Ventanas permanentes al paisaje lejano. La fachada continua se abre en calles, pasajes, escaleras y jardines, orientando y conteniendo, con estos elementos urbanos, la vista que se apoya hacia el paisaje lejano.

Imágenes 7 y 8: C° Artillería y Alegre. Ambos muros en el C° y los árboles que se integran, resultando en ventanas. Los planos fugan y son recibidos por el paisaje lejano y los cerros. Cada rincón urbano permite el abrigo, el cobijo, espacio apropiado para el encuentro y el descanso, para el pasar, pero también para el estar. Situación que confirma un parámetro de encuentro entre las construcciones de la ciudad y la experiencia de emociones de bienestar, del habitar pleno.

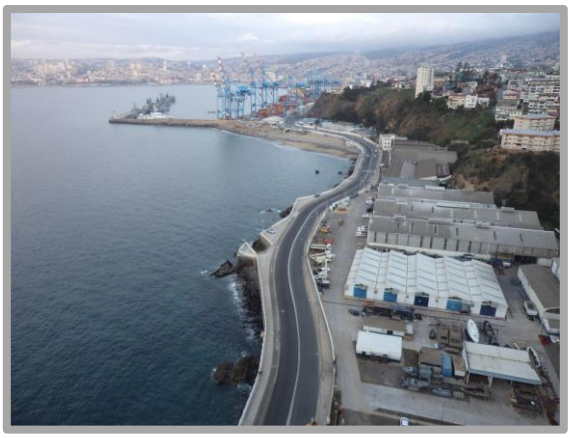


Imágenes 9 y 10: Desde el actual edificio de la Comandancia I Zona Naval de la Armada de Chile, en la plaza Sotomayor, enfrentamos el portal hacia el puerto. Portal formado por las torres del edificio del Servicio Nacional de Aduanas de Chile y de la Armada, de similar arquitectura. Bordean la plaza Sotomayor edificios comerciales, de servicios públicos y hotelería. Se ubica el antiguo edificio del Servicio de Correos, actual sede del Ministerio de las Culturas y las Artes, y se unen en este eje urbano el barrio Puerto, el barrio Histórico y el barrio Financiero. Es el más importante eje transversal de Valparaíso, y proyecta su vista y su uso al muelle Prat y al mar, patrimonio de uso pleno de la ciudad. Elementos que confirman lo leído desde los cerros, también desde el plano. En este importante espacio público, el parámetro de esta histórica fenestración generó una experiencia positiva para el desarrollo de otros portales de la ciudad.



Imágenes 11 y 12: El borde y el mirador en altura, parámetros que se juntan en el subir o al bajar y permiten un respiro al paso, regalando el paisaje en el estar. A la izquierda el mirador 21 de Mayo, luego el paseo Yugoeslavo con el Palacio Baburizza, Museo de Bellas Artes de Valparaíso. El borde y el mirador son elementos constantes que se repiten, con formas y

dimensiones distintas, en las diferentes alturas del cerro, y dan el carácter reconocible y apropiado a diferentes lugares de encuentro.



Imágenes 13 y 14: El borde y el mirador en el nivel, existen y dan interés y plenitud en el camino, en el trabajo y en el descanso. En el borde siempre hay un continuum, es el detenerse, pero continuar. Hay un paso más y un tránsito mental hacia aquello que hasta ese instante es distancia, es paisaje. Asido primero con la vista, con la mente y la proyección, apropiándose siempre de lo que sigue. Se camina con la mente o se proyecta. A la bondad del borde la otorga la obra y la permite el arte en la síntesis de quien observa. En este acto, todos somos artistas recreando.

Imágenes 15 y 16: El anfiteatro, creo, principal parámetro de la ciudad, es su condición natural, dada por su pendiente y su Bahía. Caracterizó su forma de poblamiento y funcionamiento, su paisaje y su poesía, su forma de entregarse y de ser reconocida. El puerto siempre presente. La oscuridad de la noche sólo logra destacar el misterio de su belleza, aumentando el ancho de su

abrazo a la recalada y a lo desconocido. El anfiteatro es la característica y concepto último de su ser ciudad, no emulado en otros emplazamientos.

La Barrera es también un parámetro, pero que no tiene una propiedad propositiva, no es un no positivo, un no de límites. Su principal característica es su disrupción, su quiebre con otros elementos del habitar. Es un elemento definitivamente negativo para la ciudad, impidiendo el desarrollo de Valparaíso, sede única que tiene el puerto. “El principal anhelo de Valparaíso es hacer llegar la Ciudad al Borde Costero… y traspasar las barreras que la separan de él.” (19, pág. 23)

Imágenes 17 y 18: Av. Errázuriz, principal avenida estructurante de Valparaíso. Costanera frustrada con cinco vías y una acera con pretensiones de paseo, al norte. Luego tres barreras. Una, muros con alambres de concertina; la segunda, dos vías del ferrocarril de carga; y la tercera, dos vías del metro Valparaíso. Su existencia se opone físicamente al anfiteatro y desvaloriza cualquier mejoramiento o intervención en su entorno urbano, en uno de los suelos más expectantes de la ciudad, desmotivando al resto del tejido urbano. En la segunda imagen (Marcela Leal, año 2012), un muro de contenedores sobre Av. Errázuriz, eventuales acopios de contenedores. La ampliación del terminal 2, según el Plan Maestro, un muro de 800 m de longitud y un alto entre 5 y 7 pisos sobre Av. Errázuriz, terminando de destruir los fundamentos de la ciudad. Este drama urbano se completa con el proyecto del terminal 2. Barrera postergada o cambiada, pero no superada. Valparaíso completo es una zona de sacrificio.

Antecedentes planimétricos

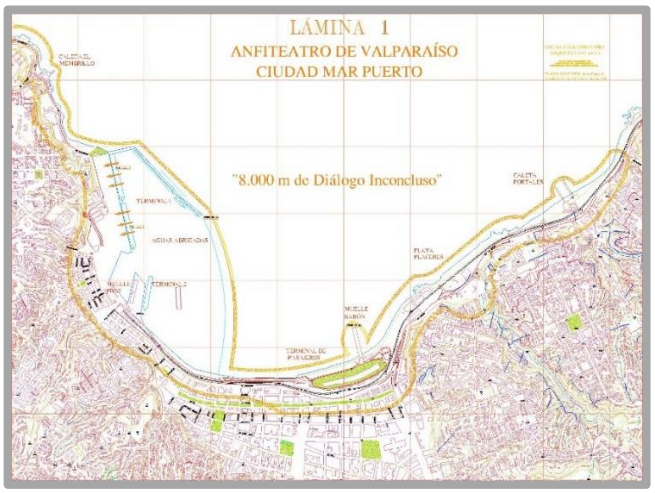


Lámina 1. La ciudad inerte nueve años. Ha visto hipotecado su borde costero más importante, en total casi 8.000 m de indecisión al diálogo, sin real participación ciudadana, que hubiese permitido abrir alternativas para solucionar su propia actividad y el aumento en el cabotaje portuario y en el transporte marítimo de pasajeros. Rentabilizando las actuales aguas abrigadas y generando quizás otras.

Lámina 2. La expansión portuaria consolida las barreras, tapones en el borde costero de Valparaíso. Losas para acopio en Av. España, Av. Errázuriz y Av. Altamirano. La ampliación del terminal 2 se impone sobre la vía de mayor importancia de la ciudad, Av. Errázuriz. Un objetivo importante del Plan Maestro es la rentabilidad de las aguas abrigadas. El proyecto T2 sólo cuenta con dos sitios de atraque y para naves postpanamax. El sistema constructivo del T2 obliga a obtener áridos en empréstitos desde la cantera de Laguna Verde, transportados por tierra y mar. Igual criterio para todas las etapas. Por otra parte, es necesario conocer y destacar

cifras oficiales MINVU-INE de áreas verdes: Viña del Mar, 1.336.380,7 m²; S. Antonio, 429.981,4 m²; y Valparaíso, 223.495,9 m², la menor de la región y del país. Accesibilidad recreacional del 15,7%, la menor cifra de la región y del país (5)(6). Con la ejecución de la expansión, resultan zonas de sacrificio en Laguna Verde y en la ciudad, en las costaneras y playas, San Mateo, Placeres y Portales. Es así que las condiciones geográficas del puerto son complejas. No es fácil encontrar puertos comparables, por sus aguas no protegidas. Barcelona, Málaga y Haifa, pero éstos tienen veriles útiles de 14 y 17,5 m (4)(3)(20), muy buena conectividad y consensos ciudadanos, facilitando la construcción de dársenas, muros de abrigo y transporte ferroviario. Nuestras condiciones son de suelo escaso, mar abierto y profundo. Sin embargo, nuestro Valparaíso carente no debe asumir daño alguno en su espacio público por esta causa, ya ha sufrido largo tiempo de menoscabo.

En relación a puerto Barón, el Plan Maestro incluye un muelle de cruceros sin el correspondiente muro de abrigo, que pareciera ser imprescindible por las condiciones previsibles de nuestro mar Pacífico, según se expresa en "Día de temporal en la costanera", óleo sobre tela de Alf Tutt Madsen, 1940, Museo Baburizza, Valparaíso.

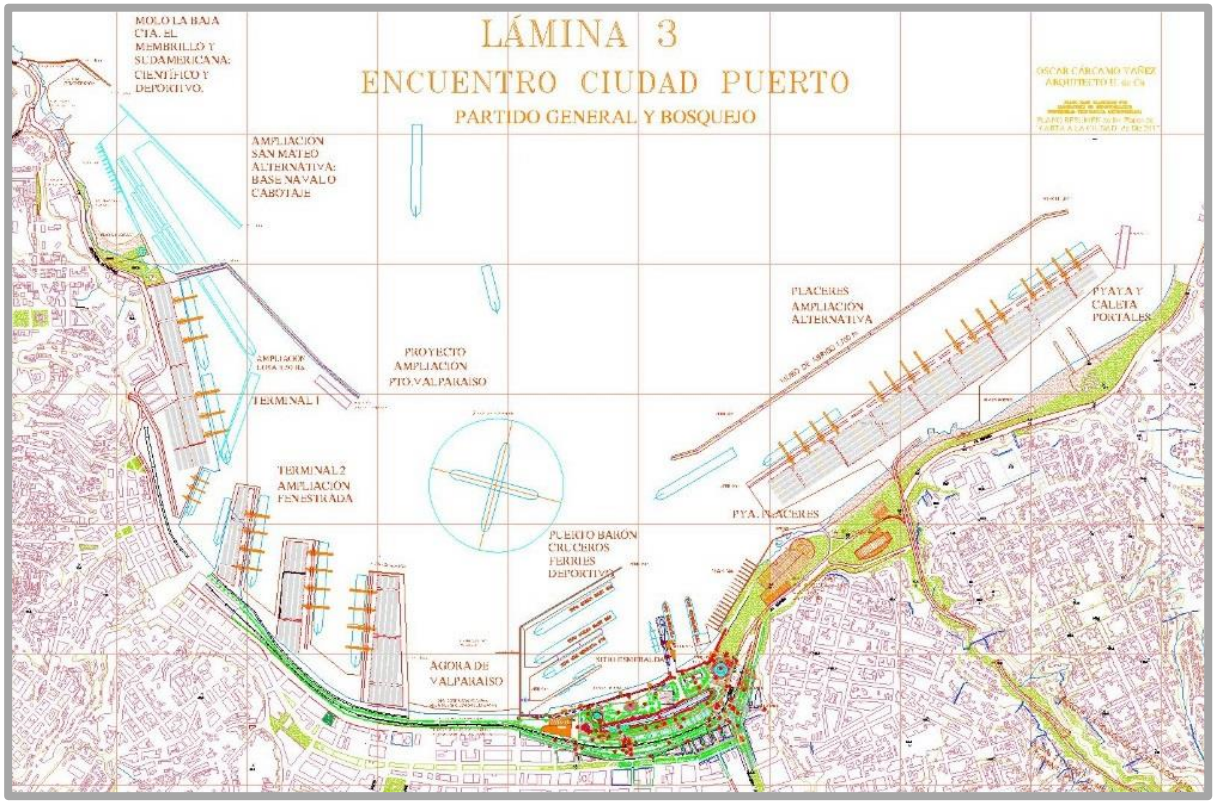


Lámina 3. "Encuentro ciudad puerto". Desde un modelo de desarrollo.

Aporte 1: Los parámetros rescatados son válidos para toda la expansión portuaria. Para el terminal 2 se proponen dos muelles y la ampliación del actual espigón, con sitios de 400 m y losas con estándares de 8,0 ha/sitio. Los nuevos muelles abren dos importantes ventanas al mar para la ciudad. **Aporte 2:** Las referencias de inversión y plazo son concomitantes y según lo autorizado por EPV el año 2013 para la ejecución de la ampliación del T2, US$ 500 millones para dos sitios y concesión por 30 años. El plazo para el inicio de la ejecución es de tres años. En cuanto a la ejecución de este partido general, disminuyen las excavaciones, el volumen de los áridos de empréstito, los tiempos programados, los fletes y el impacto en la comuna y en la ciudad. **Aporte 3:** Se debe contemplar una amplia participación ciudadana, mayor tecnología, eliminación de zonas de sacrificio urbano y ambiental, y tres sitios con espacio suficiente para maniobras y remolcadores. La ampliación del actual espigón dependerá del compromiso con naves menores. La estructura postulada para los muelles se basa en marcos rígidos compuestos y losas nervadas con pilas de hormigón de alta resistencia, vainas de acero y pilotes hincados (Tecn. Ref.: pila central puente Chacao. MOP). **Aporte 4:** La disposición de las pilas permitirá la instalación de generadores mareomotrices de tecnología local para electrificar las instalaciones portuarias. **Aporte 5:** El sistema de muelles permitiría corrientes que saneen las aguas protegidas. **Aporte 6:** Se estima un lugar alternativo para el dique flotante. **Aporte 7:** Este partido general mejora la rentabilidad de las aguas abrigadas con cinco sitios de 400 m y losas. **Aporte 8:** La losa del terminal 1 puede ser ampliada máximo 8.4 ha, aumentando a la vez el calado para los dos sitios. **Aporte 9:** Se propone la prolongación del paseo Barón hasta el muelle Prat y la plaza Sotomayor. **Aporte 10:** El puerto deportivo y de cruceros Barón contempla un muro de abrigo con losa de embarque y muelles; en total tres sitios; dos naves tipo 345 m, una de 275 m y yates mayores. **Aporte 11:** Se propone una marina y el muelle Barón de ferries, con la ubicación preferencial del buque escuela Esmeralda. **Aporte 12:** Se propone el muelle La Baja para estación de la ex caleta Sudamericana y marina. El sitio T4, bosquejado para un décimo sitio, es opción de un puerto naval con losa de embarque.

Proyectos complementarios y asociados

1. Creación de un modelo de desarrollo colegiado, público, regional y municipal, social y privado. **2.** Cierre decorativo y transparente, T2 y parque Barón. En la ampliación T2 se compensa el área portuaria del malecón central, y ésta pasa a ser el ágora de Valparaíso. **3.** Soterrado del ferrocarril puerto-Barón-Yolanda. **4.** Metro tren Valparaíso y tren rápido, terminal en Barón-Yolanda. **5.** Construcción de un tranvía urbano entre Barón y Estación

Puerto. **6.** Construcción de áreas verdes entre parque Barón y plaza Sotomayor. **7.** Normalización de Av. Errázuriz para seis pistas. **8.** Simultaneidad programática en la expansión: **a)** Sector Yolanda, Portales y S. Mateo. Mejoramiento y consolidación de áreas verdes, playas y caleta Portales. **b)** Continuidad y mejoramiento del paseo costero Wheelwright-Viña del Mar. **c)** Áreas verdes, balnearios y marinas S. Mateo y Barón. **d)** Normalización y mejoramiento Av. Antonio Varas y Av. Altamirano para cuatro pistas continuas. **e)** Construcción del molo La Baja, proyecto de 1954 (18). Protección a temporales entre El Membrillo y S. Mateo. Ubicación de caletas y embarcaciones erradicadas de otros sitios del puerto. **9.** Proyectos sociales: deportes marinos. Buceo, natación, remo, canotaje, velerismo. Navegación y tecnología. Informática, modelación y robótica aplicada a la faena portuaria. Energías alternativas. Solución de estacionamientos propios del personal portuario y naval, a fin de liberar el espacio público del borde costero. **10.** Plan de Parques y Quebradas Parques.

Bibliografía

(1) Biblioteca del Congreso Nacional, Ley de Chile, Archivo de Leyes y Normas.

(2) De Ugarte J, Recopilación Histórica de Valparaíso, pág. 87-95.

(3) Diario digital, La Tercera, Puente Chacao, Ministerio de Obras Públicas, 26 de marzo de 2018.

(4) http://www.el martutino.cl, 26 de abril de 2019.

(5) http://www.elmercuriodevalparaiso.cl, 31 de agosto de 2020, pág. 5.

(6) https://storymaps.arcgis.com/stories, Indicadores de Calidad de Plazas y Parques Urbanos 2019, fadeu.uc.cl, CEDEUS, 05 de mayo de 2021, Sustentabilidad Urbana, Valparaíso.

(7) https://www.latercera.com, 27 de diciembre de 2017, Extensión del Terminal 1 en 120.

(8) https://web.municipalidaddevalparaiso.cl, VALPO AL 100, Proyec. Territoriales. Parque Barón.

(9) https://www.mundomaritimo.cl, 1 de septiembre de 2020, VTP Concesionaria Valpso, Terminal de Pasajeros.

(10) https://www.mundomaritimo.cl, 4 de octubre de 2010, reparaciones Puerto Valparaíso.

(11) https://www.mundomaritimo.cl, 31 de agosto de 2007, Acceso Sur Puerto Valparaíso.

(12) https://web.municipalidaddevalparaiso.cl, PLADECO 2020-2030, pág. 31.

(13) https://www.puertovalparaiso.cl/historia-de-nuestro-puerto

(14) https://www.puertovalparaiso.cl, Plan Maestro Puerto de Valparaíso 2020, pág. 31.

(15) https://www.cepal.org, Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, ODS.

(16) Mikenberg Irene, Álgebra e Introducción al Cálculo, cap. 1, Apoyo conceptual.

(17) Moraga, Nelson et al., Libro de Bordemar, cap. II N° 3, pág. 25.

(18) Revista de Marina, Publicación Armada de Chile, Chile, 1954, vol. 70, pág. 489.

(19) Biere, Rolando, Transformación del Suelo Portuario, cap. 3, 3.1, pág. 25.

(20) Plano Base Ponencia, U. Tecnológica Metropolitana, Laboratorio de Geoinformación.

(21) Plano Bahía y Puerto Valparaíso, Servicio Hidrográfico y Oceanográfico, Armada de Chile.

(22) Postulación Valparaíso Patrimonio Mundial UNESCO, II Serie, N° 70, 2004, C.MM.NN.

EL MES DE LA MADERA DE LA BOCA. ESTRATEGIA PARA CONSERVAR MADERA HISTÓRICA Y ARQUEOLÓGICA DEL PUERTO DEL RIACHUELO DE BUENOS AIRES

Marcelo Weissel
UNLA–MusA Boca
weisselmarcelo@hotmail.com

Resumen

El Mes de la Madera de La Boca se realizó durante el mes de marzo de 2022, en conmemoración del Día Internacional de los Bosques y la Madera, tal como lo destaca la Organización Naciones Unidas desde el año 2013. El objetivo del mes fue explorar una estrategia social y pública para conservar la madera histórica y arqueológica como patrimonio cultural portuario del Riachuelo.

Con auspicio de instituciones locales y del Comité Internacional de Museos y Sitios Madera (ICOMOS WOOD), se desarrollaron tareas de percepción social en la temática, además de visitas guiadas para interesados, charlas técnicas y temáticas. “Los ancestros de La Boca y los Boquenses, navegaron, trabajaron y vivieron en ambientes basados en la madera”. Esta hipótesis sobre el uso de la materia como cultura botánica, implica su cercanía y familiaridad, para la vida social en la ribera y puerto del Riachuelo. La contra hipótesis plantea que las viviendas de chapa y madera no son reconocidas como construcciones de la Ciudad y, por lo tanto, tratamos con baldíos o estructuras en madera histórica descartables. A esta contra hipótesis, se suma la dificultad para canalizar el tratamiento de la madera saturada en agua del pecio de Zencity alojado bajo tierra en Barraca Peña. Estas dificultades del manejo contemporáneo plantean la necesidad de una estrategia para promover la conservación de estructuras históricas en madera. Así, con actividades y público participante, la estrategia dio a conocer la importancia del recurso madera y la relación del mismo con la historia del barrio, de forma tal que permita la reunión de intereses en torno a la conservación social activa.

Introducción

La madera nos rodea en el famoso barrio de La Boca del Riachuelo, puerto natural de la ciudad de Buenos Aires y la región pampeana con el mundo. Ahí la madera es fundamental. De madera fueron los barcos que trajeron a navegantes e inmigrantes por las aguas rioplatenses, de madera fueron las viviendas palafíticas con que se construyó el barrio, y de allí surgió el

sustento de carpinteros de ribera, calafates, comerciantes e incluso artistas que trabajaron las formas botánicas.

Más hoy, la madera ya no se usa para construir naves, y mucho menos para erigir viviendas. Para abordar esta cuestión, se desarrolló una estrategia con el fin de dar a conocer la madera histórica y arqueológica como patrimonio cultural portuario. La estrategia se basó en el desarrollo del "Mes de la Madera de La Boca", durante marzo de 2022. El evento, en conmemoración del Día Internacional de los Bosques y la Madera, tal como lo destaca la Organización Naciones Unidas desde el año 2013, contó con el auspicio de ICOMOS WOOD. La hipótesis planteó la familiaridad, cercanía y uso de esta materia, como un caso de cultura botánica. La contra hipótesis planteó que las viviendas de maderas no son reconocidas como construcciones de la Ciudad y, por lo tanto, se trata con estructuras en madera histórica desechables. A esta situación se suma que La Boca cuenta con un caso singular de conservación de los restos de un barco mercante español del siglo XVIII. Las actividades organizadas y público participante dieron a conocer la importancia del recurso madera, y la relación de éste con la historia del barrio, en el pasado, presente y futuro.

La Boca es un barrio de la Ciudad de Buenos Aires. La Boca del Riachuelo fue el puerto natural de la ciudad y el lugar donde arribaron una gran cantidad de inmigrantes europeos y latinoamericanos que con sus saberes construyeron el barrio. Sus construcciones más antiguas fueron en madera, adaptando la forma de habitación y ocupaciones socio profesionales a los requerimientos de la actividad y del ambiente. Un ambiente fluvial y del estuario del río de la Plata. Con suelos pantanosos y anegadizos, la ribera o costa se fue ocupando con embarcaderos y casas de madera, con riberas de astilleros y el trabajo de calafates y carpinteros de ribera que hoy cuenta cinco generaciones de oficios relacionados al comercio y a la navegación. La Boca es reconocida culturalmente por sus bienes patrimoniales, museos e infraestructura turística que hace del barrio un lugar obligado para los visitantes de la ciudad. Entre los atractores turísticos se destacan el pasaje y museo al aire libre Caminito, la Vuelta de Rocha, el Museo de Bellas Artes de La Boca Benito Quinquela Martín, el Museo de la Pasión Boquense, la Usina de las Artes, la Fábrica Colón, la Barraca Peña y diversos sitios que son conocidos por su historia, valores y características distintivas, la conforman como foco para el turismo. Aunque desde 2012 se desarrollan políticas activas de fomento económico del Distrito de las Artes, en la actualidad el barrio de La Boca se ve afectado por la emergencia urbanística y ambiental. Reconocida por ley desde el año 2007, recién en el año 2022 cuenta con una estrategia de

identificación del déficit en vivienda, equipamiento y servicios, desarrollo productivo y espacios verdes. El diagnóstico elaborado incluye la creación de protocolos de desalojos, incendios y derrumbes; un programa de prevención de incendios, un programa de prevención de plagas y un proyecto de carpintería histórica y arqueología comunitaria. Respecto de la perspectiva arqueológica es importante destacar que desde 1995, en el marco de diferentes transformaciones de infraestructura barrial nace la arqueología de La Boca del Riachuelo con la Comisión Pro-Rescate Arqueológico de La Boca y Barracas durante la obra de control de inundaciones. La creación del Museo Arqueológico, Portuario y Marítimo de La Boca (MusA Boca) con sede en el Museo Conventillo "Marjan Grum" fue creado en 2018, con una perspectiva comunitaria y de desarrollo de encuentros para la conservación de los recursos históricos y arqueológicos del barrio, donde la madera es protagonista de sus construcciones para la vivienda, para la navegación y para el arte, en esculturas y mascarones de proa. El gobierno de la ciudad de Buenos Aires cuenta con un repositorio especial de 27 colecciones arqueológicas en el área de protección histórica Barraca Peña. Las colecciones proceden en su mayoría del barrio de La Boca y zonas portuarias ribereñas. Asimismo, se destaca la colección del mercante español hallado por quien suscribe en el año 2008. La misma, si bien se destaca por la carga de contenedores cerámicos que transportaba, se compone también de los restos navales de una embarcación mercante de origen español construida en madera. En este caso, si bien se trató de seguir la convención de protección de patrimonio cultural subacuático, el pecio fue trasladado a barraca Peña, donde fue reentrado sin monitoreo ni financiación para la conservación de éste ante la falta de conocimiento social sobre la problemática de la conservación de los materiales y especialmente de la madera saturada en agua.

Ante estas situaciones, el Museo Arqueológico de La Boca elaboró una estrategia para poner en foco de atención a las construcciones históricas en madera. La estrategia se basó en conmemorar el Día Internacional de los Bosques y la Madera –21 de marzo de 2022, con un mes de actividades centradas en el siguiente slogan: "Del Tal Tronco, Tal Listón", Programa de Casas y Cosas de madera de La Boca– para conocer sobre Conservación del Patrimonio Cultural Botánico.

Los objetivos del programa buscaron visibilizar, documentar e investigar, analizar y evaluar, intervenir y controlar las condiciones ambientales de la madera y del patrimonio botánico. El marco de referencia incluyó los Principios para la Conservación del Patrimonio Construido en Madera, de acuerdo con la décimo novena asamblea general de ICOMOS en

Delhi, India, diciembre de 2017, la Carta de Venecia aprobada en 1964, la Declaración de Ámsterdam del año 1975, la Carta de Burra de 1979, el Documento de Nara sobre la Autenticidad de 1994, y Doctrinas relacionadas de UNESCO e ICOMOS sobre conservación del patrimonio construido en madera. A escala del barrio de La Boca se tomó en cuenta el proyecto de ley de incorporación de la tipología de casa de chapa y madera al Código Urbanístico de la Ciudad de Buenos Aires (Comisión de vecinos calle Irala 2011).

Arqueología social o comunitaria de la madera

En el marco de la arqueología pública (Salerno et al. 2016), el objetivo perseguido es concientizar sobre los aspectos particulares del patrimonio de las construcciones históricas en madera del barrio de La Boca. Desde esta perspectiva se planteó una arqueología social o comunitaria para la conservación de los bienes históricos, contra la despoblación de casas de madera y a favor de la producción de reflexiones desde la arqueología comunitaria. La arqueología comunitaria se basa en envolver la población local en los procesos de interpretación arqueológica y en las políticas de representación del patrimonio cultural (Marshall 2002, 211, Polo et al. 2019). Así, en La Boca encontramos una variedad de conocimientos sobre la madera. La variedad de carpinteros y carpinterías, el conocimiento sobre las diferentes clases y especies de madera, la existencia de un centro de la madera arqueológica, la apreciación de las obras de arte en madera por artistas, museos y galerías de arte, el reconocimiento y fomento de plantaciones con especies nativas, entre otros. De esta manera, la arqueología comunitaria se planteó como una nueva teoría sobre las relaciones entre el pasado y el presente, la investigación arqueológica y el público (Simpson y William 2008), de forma tal que la arqueología comunitaria puede entenderse como un modo de hacer crecer la "Arqueología vista desde abajo" (Faulkner 2000). Con esta visión, se planteó la estrategia de compartir el Mes de la Madera en el barrio de La Boca para reconocer y documentar el Patrimonio Cultural Botánico en el barrio portuario de La Boca del Riachuelo, Ciudad de Buenos Aires. El resultado fue muy bueno, con amplia participación comunitaria y apropiación del mensaje, impulsando colaborativamente la campaña del mes de la madera.

En suma, quedó en claro que La Boca cuenta con Estructuras Históricas en Madera: piezas enteras y restos arqueológicos de mástiles, embarcaciones y remos, casillas de madera, techos, barandas y pisos, pilotes de muelles y durmientes, puertas y ventanas, muebles, herramientas e instrumentos musicales, obras de arte y púlpitos de iglesia. Por su condición ribereña y portuaria, alberga una cantidad de casas construidas desde el siglo XIX en madera.

Hechos con madera de Pino Tea, traída desde la costa Norte del Océano Pacífico a través del Cabo de Hornos, y de maderas duras como el quebracho del Noreste Argentino. Conventillos hechos con decoraciones de maderas finas, ornatos de maderas importadas, muebles de caoba y escaleras de peteribi. Incluso el pecio de Zencity, mercante español ubicado en Barraca Peña, refleja la necesidad sostenible de conservar hallazgos y patrimonializar construcciones.

En la misma línea, la programación destacó el valor del patrimonio científico en la materia, incorporando la Red de Arqueología Botánica de la Argentina. La Red Arqbot reúne a investigadores de la materia y destaca la larga trayectoria en estudios arqueo botánicos y etnobotánicos. Espacios como el Instituto Darwinion, el Museo de Ciencias Naturales Bernardino Rivadavia, y las facultades de Ciencias Naturales y Exactas, tanto como la de Agronomía de la Universidad de Buenos Aires, reúnen vastos estudios y colecciones de referencias científicas que fueron reconocidas en el Mes de la Madera de La Boca.

El desarrollo del "Mes de la Madera de La Boca" contó con un evento y presentaciones de María Elena Mazzantini ICOMOS, Víctor Fernández del Museo Benito Quinquela Martín, y Lucas Yáñez de la Junta de Estudios Históricos de Barracas. Se desarrolló asimismo un programa de visitas virtuales y recorridos por el barrio que incluyeron las visitas a Vuelta de Rocha, Caminito, Barraca Peña, Parque de Flora Nativo Quinquela Martín, carpintería Suárez, ferretería Me Falta un Tornillo, Bomberos Voluntarios Vuelta de Rocha, Bomberos Voluntarios de La Boca, Museo Histórico de La Boca, Museo Arqueológico de La Boca y Astillero Claudio Seijas. Asimismo, se desarrollaron tres visitas a muestras virtuales de obras de Silvana Canziani, Colección MoSE de Gustavo López y de Marina Dogliotti. El evento del mes concluyó con una actividad el Día Internacional de los Bosques y la Madera en el Museo Conventillo Marjan Grum, una Jornada artística por parte de Omar Toro Musis de la asociación Artistas de La Boca, y dos presentaciones virtuales de Marcelo Weissel: "El Carbón en el Riachuelo" y "Tras las huellas de los árboles. De la conservación y uso de las maderas históricas y los bosques", conclusiones del Mes de la Madera de La Boca.

Preguntas y cronograma. ¿Hacia dónde vamos?

La experiencia de arqueología social y comunitaria del Mes de la Madera de La Boca se resume en una serie de preguntas: ¿A dónde fueron a parar las olorosas maderas de los bosques? ¿Podemos reconocer el destino cultural de los bosques y maderas históricos? ¿Sabías que hay mucho Patrimonio Cultural Botánico en el barrio portuario de La Boca del Riachuelo, Ciudad de Buenos Aires? ¿Podemos pensar el Día Internacional de la Madera 2022 con eje en

la Conservación de La Madera del lugar donde vivimos? ¿Qué fábrica o materiales componen las casas y obras en madera? ¿De dónde vienen las maderas del barrio? ¿Qué habitantes y patrimonios intangibles representan? ¿Qué es una reparación en madera patrimonial?

El evento 2022 fue el primero en su clase en la ciudad de Buenos Aires, ampliamente adoptado por comercios, artistas e instituciones barriales, con vistas a implementar una biblioteca de maderas y el desarrollo de nuevos eventos donde reunir a profesionales, empresas, artistas, investigadores y habitantes de ambientes de madera.

Con estos resultados, se plantea el desarrollo de una red y una guía de profesionales e interesados en el desarrollo de una segunda edición del Mes de la Madera de La Boca.

Bibliografía

Comisión de Vecinos Calle Irala. Proyecto de Ley de Incorporación al Código de Planeamiento Urbano la Tipología T22 Casa de Chapa y Madera. Exp. no. 481-P-2011. Ciudad de Buenos Aires, Legislatura de la Ciudad, 2011. http://www.vecinosdeirala.freeservers .com/casachapaymadera.htm

Faulkner, Neil. "Archaeology from below." *Public Archaeology* 1, no. 1 (2000): 21-33.

Marshall, Yvonne. "What is community archaeology?" *World Archaeology* 34, no. 2 (septiembre 2002): 211-219. https://leiaufsc.files.wordpress.com/2020/09/marshall_ world-archaeology.pdf

Menezes Ferreira, Lúcio. "Arqueología comunitaria, arqueología de contrato y educación patrimonial en Brasil." *Jangwa Pana* 9, no. 1 (enero-diciembre 2010): 95-102. https://re vistas.unimagdalena.edu.co/index.php/jangwapana/article/view/23/22

Polo, Alberto, Diana Morales Manzanares y Francisco Reyes-Téllez. "Arqueología comunitaria contra la despoblación: El proyecto de recuperación del espacio arqueológico de San Nicolás (La Sequera de Haza, Burgos)." En *Arqueología 3.0. III. 'Resgatar memórias' - Sitios, territorios e comunidades*, editado por Mónica Rolo, 89-106. Lisboa: Fundação da Casa de Bragança, 2019.

Salerno, Virginia María, María Celeste Picoy, Maximiliano Tello, César H. Pinochet, Cecilia Lavecchia y Gabriel Moscovici Vernieri. "Lo 'público' en la arqueología argentina." *Chungará* 48, no. 3 (2016): 397-408. http://www.chungara.cl/Vols/2016/48-3/04-SA LERNO.pdf

Simpson, Faye y Howard Williams. "Evaluating community archaeology in the UK." *Public Archaeology* 7, no. 2 (julio 2008): 69-90.

Weissel, Marcelo. “Sujetos y objetos en casa de madera: El Museo Arqueológico de La Boca 1995-2015.” *Perspectivas Metodológicas* 1, no. 17 (noviembre 2016): 85-95. https://doi.org/10.18294/pm.2 016.1055

DINÁMICA HISTÓRICA DE LAS CIUDADES PORTUARIAS

LAS CIUDADES PORTUARIAS SANTAFESINAS EN EL CIRCUITO MUNDIAL DEL CARBÓN, 1898–1918. DE ACTORES, GUERRAS Y DEPENDENCIAS

Miguel Ángel De Marco (h)
IDEHESI–CONICET
migueldemarco@conicet.gov.ar

Resumen

Las ciudades portuarias de Santa Fe y Rosario en la República Argentina, ambas integrantes de una misma jurisdicción política estadual provincial, pero con *hinterlands* competidores entre sí, formaron a partir de la segunda mitad del siglo XIX del circuito de la provisión del carbón, recurso energético imprescindible para aquel proceso de globalización internacional y el modelo agroexportador al que se inscribió el país. De allí la relevancia de conocer los actores públicos y privados intervinientes en su aprovisionamiento. El relevamiento y análisis de los conflictos de carácter bélico, social y económico acontecidos en Gran Bretaña y Estados Unidos, en vísperas y durante el estallido de la Primera Guerra Mundial, a través de la prensa periódica de las ciudades mencionadas, surge como herramienta no sólo para la identificación de actores, sino también para el estudio de los tempranos orígenes del pensamiento favorable a la producción nacional del carbón.

Introducción

La presente ponencia es una derivación temática de una investigación realizada por un equipo interdisciplinar del Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales del IDEHESI CONICET presentada en la sesión "La integración de la economía mundial: puertos marítimos y mercados del carbón, 1850-1930", en el XIX Congreso Internacional de Historia Económica, París, 25 y 29 de julio de 2022, y que llevó por título: “Puertos, carbón y exportaciones de la región pampeana argentina. Una evaluación de los actores institucionales vinculados con la circulación del carbón durante el período agroexportador (1860-1930)”.[1]

Allí se fundamenta la conveniencia de interpretar a los puertos dentro del sistema ciudad-puerto-región, y a las ciudades portuarias regionales en su carácter de actoras de las relaciones internacionales. Asimismo, se reseñan los orígenes del negocio del carbón en puntos

[1] El equipo estuvo integrado por Santiago Prieto, José Jofré, Marcelo Weissel, Analía Conte, Alicia Martín y Ana Sellarés.

neurálgicos del Río de la Plata, su rol estratégico en la revolución logística que significó el ferrocarril para el modelo económico agroexportador, y su vinculación con las terminales portuarias de las ciudades de La Plata, Buenos Aires y Santa Fe. Uno de los propósitos principales fue una aproximación a las redes y actores intervinientes en el aprovisionamiento del carbón, y a la incidencia de las políticas públicas y los conflictos de carácter internacional que tienen lugar a comienzos del siglo XX para, desde ahí, avanzar en la comprensión de la relación del Estado y los intereses privados en la consolidación del mercado de ese producto y sus manifestaciones culturales.[2]

Las siguientes páginas profundizan el enfoque en las ciudades portuarias de Santa Fe y Rosario, ambas integrantes de una misma provincia pero con *hinterlands* diferenciados, competidores entre sí, y con una extensión que excede los límites de ese Estado, permitiéndonos avanzar en indagaciones iniciales acerca de los actores intervinientes en la red del abastecimiento del carbón en el corazón de la región productora del cereal.

El principal socio comercial y los puertos beneficiarios

Durante la segunda gestión presidencial de Julio A. Roca al frente de los destinos de la República (1898-1904), se ejecutó una política de modernización de los principales puertos de ultramar y de las vías navegables, sin antecedentes por su magnitud, atendiendo a las exigencias de aquella globalización para con las principales terminales portuarias del mundo. A principios de 1899, quedaron terminadas las obras de Puerto Madero en la capital, avanzaban las obras del Dock Sud y se autorizaba a rellenar los terrenos aledaños al puerto con material extraído del dragado.[3]

Los puertos de Buenos Aires y Rosario, separados entre sí por aproximadamente 300 kilómetros, eran los principales puntos de importación de carbón de la Argentina. Hacia 1910, el primero de ellos concentraba el 80% del total de las importaciones argentinas, y el segundo el 12,4%. Escaso fue el margen de los restantes puertos de ultramar (La Plata –por entonces

[2] Daniel Mato, "Redes transnacionales de actores globales y locales en la producción de representaciones de ideas de sociedad civil", en *Políticas de ciudadanía y sociedad civil en tiempos de globalización*, coordinado por Daniel Mato (Caracas: FACES, Universidad Central de Venezuela, 2004), 67-93.
[3] Ministerio de Obras Públicas de la República Argentina, *Memoria al Honorable Congreso* (Buenos Aires, 1901), 242.

auxiliar del de la capital–, Bahía Blanca y Santa Fe) para ser el puente de entrada de esta mercancía.[4]

El carbón fue, entre 1880 y 1902, la mercadería más importante en cantidad de toneladas ingresadas al puerto de Buenos Aires, seguido por el pino, el hierro, la sal, el cemento y el petróleo, en ese orden. Se observa una correlación entre la compra de carbón y las crisis financieras que atravesó el país en ese período, y también puede deducirse que acompañó el ritmo de crecimiento de la economía nacional. En 1880 ingresaron al puerto de Buenos Aires 54.480, cifra que llegó a 164.569.884 en 1890 (año del estallido de la crisis), para caer y empezar a repuntar hacia 1896, alcanzando 112 163 591, para luego volver a bajar hacia 1902.[5]

Más allá de estas oscilaciones, el carbón de vapor para locomotoras fue el principal producto en volumen y en pesos oro importado por la Argentina también en la primera década del siglo XX, y Gran Bretaña su principal proveedor, como lo fue de otros rubros. En 1908 importó a nuestro país mercaderías por valor de 93.250.000 millones, de los cuales 19.197.263 pesos oro correspondieron al carbón, superando en 2 millones más a la importación del año anterior.[6]

El 53% del total del tonelaje ingresado y salido por el puerto de Buenos Aires en 1909 fue inglés: 2.240 vapores y 37 barcos de vela, lo que permite también explicar las conveniencias de almacenaje del carbón en aquel punto neurálgico de los mares del sur.[7]

Por entonces, nada hacía suponer que los vínculos del Gobierno argentino y el inglés pudieran deteriorarse, sino todo lo contrario. Gran Bretaña seguía detentando frente a otras naciones superioridad naval para la paz y la guerra, era la principal compradora de carne y trigo argentino y la principal vendedora del carbón, tan necesario para la dinámica de producción de la Argentina agroexportadora.

La provincia de Santa Fe era un pilar de aquel modelo que la estaba modificando de raíz a partir de la profusión de nuevas colonias, la radicación de inmigrantes y el trabajo agrícola, disponiendo de grandes excedentes de cereales. La provincia de Santa Fe pasó de ocupar el séptimo lugar entre las más pobladas del país, con 89.100 habitantes en 1860; a la segunda, con

[4] Reginald Lloyd, *Impresiones de la República Argentina en el siglo veinte: Su historia, gente, comercio, industria y riqueza* (Londres-Buenos Aires: Lloyd´s Greater Britain Publishing Company, 1911), 257.
[5] Luis Augusto Huergo, *Historia técnica del puerto de Buenos Aires* (Buenos Aires: Imprenta de la Revista Técnica, 1904), 148.
[6] Lloyd, *Impresiones de la República Argentina en el siglo veinte*, *op. cit.*: 243.
[7] *Ibidem*.

397.200 en 1895; y 899.640 en 1914. Sus ciudades portuarias, Santa Fe (capital) y Rosario, contaban en 1895 con 24.755 y 94.025 habitantes, respectivamente, los que saltaron a 58.574 y 221.592, respectivamente, catorce años más tarde. Cada una de ellas configuraron sus propios *hinterlands* y dos dinámicas propias que terminaron incidiendo en la organización institucional y las posibilidades económicas de la provincia, que en los hechos se vio dividida por este motivo en dos jurisdicciones.[8]

La expansión hacia el interior del litoral santafesino operó al ritmo de la proliferación de líneas férreas que unieron a las nóveles colonias y a la ampliación de las hectáreas sembradas con trigo, maíz y lino, las que fueron "volcadas" por este medio a los puertos de Santa Fe capital y Rosario, modernizados hacia 1905. Ambos centros cosmopolitas fueron ámbito de numerosas colectividades extranjeras, y no podía ser de otra forma teniendo en cuenta que los extranjeros representaban, hacia 1914, el 30,5% de la población de Santa Fe y el 42,7% de Rosario. En las dos ciudades tenían sede establecimientos bancarios, comerciales e industriales, y firmas colonizadoras y de tierras, de agencias marítimas y ferroviarias de capitales británicos, acordes con la participación que Gran Bretaña tenía en el comercio exterior argentino, en la inversión en ferrocarriles y el mercado financiero.[9]

En Rosario se encontraba el complejo ferroportuario de capitales ingleses más importante del interior del país, el del Ferrocarril Central Argentino, que resultó clave en la transformación económica y social del país desde la inauguración del tramo Rosario-Córdoba en 1870, acercando a las provincias del centro y norte del país al comercio de ultramar. Además, poseía un extenso embarcadero y depósitos donde se acopiaba el carbón para el funcionamiento del ferrocarril y los buques. Mientras esto sucedía, los muelles fiscales existentes resultaban por completo insuficientes para la operatoria y, debido a esto, un movimiento de la dirigencia local pujó por el concesionamiento y explotación del puerto a una empresa privada internacional, resultando elegida en 1902 la propuesta de la empresa francesa Hersent et Fils y Schneider.[10]

[8] Miguel Ángel De Marco (h), *Legislatura, identidad y desarrollo. Los condicionamientos constitucionales en la provincia de Santa Fe, 1853-1862* (Rosario: Cámara de Diputados de la Provincia de Santa Fe, 2018), 15.

[9] Mario Rapoport, *Historia económica, política y social de la Argentina: 1880-2003* (Buenos Aires: Emecé, 2012), 81.

[10] Este tema se encuentra documentado y desarrollado en Miguel Ángel De Marco (h), *La batalla por el puerto de Rosario* (Buenos Aires: Ciudad Argentina, 1999).

La modernización del puerto implicó un ordenamiento de los espacios y actividades operativas portuarias. Se lo dividió en tres secciones. La segunda fue destinada al cabotaje y mercaderías de importación que pudieran ser dejadas a la intemperie, principalmente el carbón, la leña y la madera. Dicho espacio se encontraba al sur de la primera sección, destinada a la importación y puerto franco, que se extendía desde los muelles fiscales (a la altura de la actual calle San Martín) hasta la usina de Gas (en lo que hoy sería proximidades del Monumento a la Bandera y la Estación Fluvial), frente al sector más poblado de la ciudad. La segunda sección, por lo tanto, se iniciaba en un sector contiguo inmediatamente a la entonces zona céntrica, y culminaba en la bajada del Ferrocarril Oeste Santafesino (hoy avenida Belgrano y Bajorrelieve de "El Sembrador"). Luego proseguía la tercera sección, dedicada a la actividad de exportación. Por lo tanto, el acopio de carbón, leña y madera fue situado estratégicamente en el centro del nuevo complejo portuario, a la vera de los rieles de ferrocarriles de carga que, a su vez, estaban emplazados a tres metros del atraque de los barcos, y que pasaban debajo de las grúas eléctricas, uniendo a las secciones entre sí, y entre ellas y las terminales existentes fuera de ese recinto, siguiendo en este aspecto con el modelo adoptado para el flamante puerto de Buenos Aires. [11]

Teniendo en cuenta la estadística disponible, se especulaba que estas obras multiplicarían las posibilidades de crecimiento de la ciudad ya que, sin instalaciones portuarias propiamente dichas, es decir, sin muelles y guinches actualizados tecnológicamente para descargar y sin depósitos amplios para almacenar las mercaderías en el puerto mismo, había aumentado su comercio en la misma proporción que el de Buenos Aires desde 1880 a 1902 (al decuplicar en ese período el tonelaje de mercaderías importadas y exportadas), cuanto más a partir de su modernización. Complemento necesario de esta obra era la regularización de los pasos del río Paraná y de Martín García, en el Río de la Plata.[12]

A apenas cincuenta años de su surgimiento como ciudad, la metrópoli ferroportuaria del interior ya era atravesada por ocho compañías ferroviarias que la unían con todos los puntos de la República y con otros países sudamericanos, las que a su vez se proveían de carbón.

Los principales importadores de este producto en el período analizado eran la poderosa firma Wilson Sons & Comp. Limited, agentes marítimos que además eran propietarios de depósitos de carbón en Montevideo, La Plata, Buenos Aires, Santos, San Pablo, Río de Janeiro, Bahía Pernambuco, San Vicente (Cabo Verde) y Las Palmas, dependientes de sucursales de

[11] Diario *El Día*, de Rosario, 27 de octubre de 1902.
[12] *Ibidem*.

Cardiff y Barry, y con casa matriz en Salisbury House, Londres. Así se presentaban en la prensa a la par que garantizaban "la existencia permanente de las mejores calidades solamente de carbón Cardiff para vapor, carbón Glasgow para cocina, carbón de fragua, y coke de fundición y fierro en lingotes". Aclaraban que estos agentes eran "los únicos propietarios de estos depósitos y sucursales", y que por lo tanto para cualquier informe debían dirigirse a ellos en Rosario, en San Lorenzo 1125 (a pocos metros de la Bolsa local y en el entonces centro financiero de la ciudad), o en Buenos Aires, en Reconquista 323.[13]

Los avisos comerciales publicados en la prensa permiten deducir que comisionistas y grandes consignatarios introductores de mercancías en la plaza rosarina también vendían carbón mineral, en menor volumen que las grandes firmas inglesas, y que existían corralones que ofrecían carbón vegetal y madera para uso doméstico con una red de distribuidores en los barrios.

Las primeras luces de alarma. De guerras y huelgas

Siendo el carbón uno de los "productos base/soporte" de la relación comercial entre ambos países, no existe en la historiografía provincial un trabajo que ilustre sobre la magnitud de los actores vinculados al circuito de compraventa. De la misma manera, no se cuenta con un registro de las adquisiciones de esta vital mercancía por parte del Estado provincial y municipal de Rosario que, en función de las reparticiones de su incumbencia, requirieron durante décadas del carbón mineral.

El periodismo surge entonces como una fuente para indagar hasta qué punto las instancias conflictivas que alteraron la dinámica de las ciudades portuarias y sus *hinterlands*, en especial las crisis financieras internacionales, las revueltas armadas internas, los conflictos bélicos internacionales (en especial la Primera Guerra Mundial), impactaron en los circuitos regulares de aprovisionamiento del carbón.

En la antesala del siglo XX, en 1899, las principales columnas de los diarios locales reflejaron la guerra entre el Reino Unido y los "bóeres" en el nordeste de Sudáfrica.[14] A diferencia de lo que constata en acontecimientos posteriores, durante aquel conflicto bélico no se detecta preocupación por la posibilidad de que el país viera afectado su abastecimiento de carbón británico. A una semana del inicio de los combates, la plaza comercial rosarina comenzó

[13] Diario *La República*, de Rosario, 21 de octubre de 1899.
[14] *Ibidem*.

a experimentar un ritmo hacia la baja en las cotizaciones de los cereales de la región, como consecuencia de las noticias provenientes de los mercados europeos y las preocupaciones por lo que se estimaba sería un encarecimiento de los fletes.[15] Sin embargo, habrían sido consideraciones ajenas a ese conflicto las causantes de esta situación, entre las que se destacan la baja de la cotización del cereal en los mercados europeos y la conveniencia de utilizar los escasos barcos disponibles para exportar en su lugar lana sucia.[16]

Por otra parte, la provisión del carbón no había sido tampoco una preocupación alarmante, como sucederá más adelante, por entenderse que la desigualdad de fuerzas entre los combatientes concluiría el levantamiento bóer en poco tiempo. Las tropas británicas controlaban el estratégico puerto de Durban, convertido en la puerta de entrada de sus tropas, suministros y las principales minas abastecedoras de carbón de la región.[17] Además, con anterioridad al conflicto, el Gobierno argentino había adquirido y almacenado grandes cantidades de carbón inglés, una cantidad "capaz de proveer por varios años a una escuadra doble del tamaño de la que el país poseía".[18] En tal sentido, cabría recordar que Argentina se abastecía de armas y pertrechos para una guerra con el hermano país de Chile por cuestiones limítrofes y que no se creía muy lejana. Por esos días, el Gobierno seguía licitando compras de carbón inglés con destino a las necesidades de establecimientos oficiales de las más variadas funciones: sanitarias, educativas, militares, etc.

El mismo día que entró en vigor en la República Argentina la denominada "Ley Sáenz Peña", que estableció el sufragio secreto y obligatorio, un 26 de marzo de 1912, anticipo de un tiempo de reformas y cambios de signo político en el Gobierno del país, a miles de kilómetros de distancia, en Inglaterra tenía lugar una huelga de los obreros del carbón que terminó impactando en los países involucrados, directa o indirectamente, con la provisión del carbón inglés.

El panorama político de la provincia de Santa Fe era de completa inestabilidad por la puja intransigente entre los círculos conservadores que gobernaban la provincia desde hacía más de tres décadas. Tanto el Poder Ejecutivo como el Legislativo provincial solicitaron al presidente Roque Sáenz Peña la intervención nacional que, en definitiva, se decretaría el 15 de

[15] El Municipio de Rosario, 18 de octubre de 1899.
[16] *Ibidem*, 19 de octubre de 1899.
[17] Ver: www.theheritageportal.co.za/article/coal-mining-and-anglo-boer-war-1899-1902
[18] El Municipio de Rosario, 19 de octubre de 1899.

abril y conduciría a que Santa Fe fuera "la prueba piloto" de la nueva Ley Electoral que abriría las puertas a la llegada al poder de la Unión Cívica Radical.[19]

La actividad partidaria acaparaba las columnas del diario *Santa Fe*, fundado en 1911, el más importante de esos años. Su propietario y director era el joven inmigrante español Salvador Espinosa, hijo de colonos que en poco tiempo formó una fortuna, como resultado de negocios rurales y financieros, que le llevó a crear el Banco Popular. Recibido de procurador, fundó el mencionado periódico. No militaba como afiliado a ningún partido y tenía muy buena relación con funcionarios y dirigentes de distintos partidos. Era un exponente de la dirigencia integrada y favorecedora de la dinámica de la ciudad portuaria y la región, ya que tenía campos en el centro oeste de la provincia.[20] Por lo tanto, su emprendimiento periodístico se convirtió en tribuna de los intereses de la dirigencia local y un puente comunicador y articulador de interfaces, en los que velar por la intensidad de esa dinámica fue una prioridad. La provisión regular del carbón era el combustible de este mercado, como lo era en la mayoría de las ciudades del mundo vinculadas al sistema capitalista. En tal sentido, merecieron especial atención y espacio en sus columnas cualquier noticia que pusiera en riesgo su abastecimiento.

Los telegramas venían de Londres con las últimas noticias sobre la gran huelga de carbón y las noticias con sus repercusiones en el Río de la Plata. Por entonces, el gran puerto de Buenos Aires ya se veía afectado por el congestionamiento de buques que, a la espera del combustible necesario para soltar amarras o a que bajara el precio de éste, fondeaban donde podían, obstaculizando la operatoria regular. La prensa recogió la preocupación de las autoridades locales ante la posibilidad de que el conflicto no se solucionara con anterioridad al período de exportación de cereales. También se decía que los principales perjudicados serían los cosecheros argentinos. [21]

Un telegrama del 27 de marzo, publicado en el matutino santafesino, decía que más de mil obreros de Glasgow reanudaban su tarea, y que la expectativa estaba puesta en las conferencias mixtas entre obreros y patrones y no así en el Gobierno inglés. Se comunicaba, a

[19] Miguel Ángel De Marco (h), *Santa Fe en la transformación argentina* (Rosario: Museo Histórico Provincial de Rosario "Julio Marc", 2001) 359.
[20] Notas biográficas publicadas con motivo de su fallecimiento en el diario *El Orden*, de Santa Fe, 8 y 10 de agosto de 1928, y el diario *Santa Fe*, del 8 y 11 de agosto de 1928.
[21] Diario *Santa Fe*, de la ciudad de Santa Fe, jueves 28 de marzo de 1912. De la Hemeroteca Digital Fray Castañeda, Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

manera de presagio, que una empresa naviera que salía de Marsella, Francia, se había visto obligada a suspender sus servicios.[22]

Otro aspecto de aquel mundo del carbón, a guisa de esta situación vinculada al circuito internacional del carbón, fue tratado en la edición del periódico del mismo día al referirse a la situación "lamentable" de las calderas de los barcos a vapor que llegaban hasta Santa Fe remontando el río Paraná por falta de inspección oficial y la carencia de personal y elementos de la oficina encargada de velar por el mantenimiento de las máquinas.[23]

Al año siguiente, ya bajo el primer Gobierno radical de la provincia de Santa Fe elegido por la Ley Sáenz Peña, se puede observar otra faceta del mercado del carbón, ya no para otorgar energía a las embarcaciones, sino el utilizado para el consumo doméstico. A través de un petitorio de 800 firmas elevado al gobernador Manuel J. Menchaca, se pone en evidencia que en la capital provincial existía un monopolio en el aprovisionamiento del producto que provocaba que el carbón de cocina "se pagara más que el de Cardiff".[24]

Desatada la Gran Guerra Mundial, en 1914, los diarios de la época permiten conocer que el temor al desabastecimiento del carbón atravesaba a distintos sectores sociales y a distintas esferas de la capital provincial. No se trataba solamente de la preocupación hacia la creciente escasez de carbón de piedra y el encarecimiento de los fletes a causa de ello, con sus diversas implicancias en la producción regional, sino también a la ausencia del carbón que se utilizaba como insumo primario, como la leche y la carne.

"Wilson, Sons & Co." y "The Anglo-Argentine Coal Co. Ltd." El predominio del carbón de Cardiff en los puertos santafesinos

En el mes de abril de 1916, cuando la Guerra se libraba en terribles posiciones de trincheras, expandiendo sus frentes en distintos continentes, y los zepelines sobrevolaban Londres con sus cargas explosivas, en la ciudad de Santa Fe se aseguraba que no había carbón suficiente según la demanda de la región. Sin embargo, el diario homónimo publicaba avisos de "The Anglo-Argentine Coal Co. Ltd.", con casa matriz en Cambrian Builduings-Cardiff y subsede en Buenos Aires, ofreciéndolo al público. Tenía su depósito en el dique 2 del puerto local, de donde cargaban directamente a vagones de los ferrocarriles Central Argentino, Santa Fe y Central Norte. Es importante enfatizar que los directores de las compañías británicas en

[22] *Ibidem*.
[23] *Ibidem*.
[24] Diario *Santa Fe*, jueves 28 de marzo de 1913.

nuestro país, estrechamente relacionado con los de las empresas de carbón inglés, compraban sólo a sus compatriotas de la metrópolis, por eso "no es de extrañar que un tercio del carbón exportado desde Gales del Sur" llegara a la Argentina, y que ésta "fuera el mayor mercado fuera del Imperio para el material ferroviario".[25]

El periódico *Santa Fe*, actor institucional elegido en este estudio de caso, tenía entre sus principales contribuyentes publicitarios a The Anglo-Argentine Coal Co. Ltd, un eslabón de una compleja red de empresas británicas pertenecientes a un mismo consorcio. Para que los buques de ultramar pudieran completar su derrotero de ida y vuelta, requerían necesariamente de dos cosas: una infraestructura que agilizara la descarga y carga, y el suministro de carbón. En función de esto último, desde mediados del siglo XIX, surgieron en distintos puertos del mundo agentes de esta fase logística especializados además en carbón y barcos de vapor, con presencia en los puertos de todas las líneas y rutas. Su principal preocupación fue la disponibilidad del carbón al momento de que el barco lo necesitara, y que el producto fuera el de mejor calidad posible. Entre las firmas más poderosas que afincaron oficinas en el Cono Sur se encontraban la mencionada Wilson, Sons & Co., de 1873, y la Cory Brothers.[26]

Cuando hacia fines del siglo XIX y principios del XX se intensificó el proceso globalizador, con un notorio aumento del tamaño de los buques a vapor y una mayor demanda del producto para otras actividades que solían existir en las ciudades portuarias, los agentes ampliaron las dimensiones de los depósitos y las existencias para abastecer a clientes ocasionales. Esto requirió a los agentes ampliar el respaldo financiero y fortalecer la estructura empresarial. En 1877, Wilsons se convirtió en Sociedad Anónima con almacenes y gerentes locales en Recife, Salvador, Río de Janeiro, Santos, São Paulo, Islas Canarias, Montevideo y Buenos Aires, donde a su vez irían construyendo enormes depósitos donde se podían albergar miles de toneladas de carbón y de allí distribuir a puertos más chicos. Amaral, Sutherland & Co. Ltd., por su parte, comercializó este producto a través de agentes en Brasil, Chile y Argentina. En este último país tuvo representantes en Campana, Salto, Rosario y Santa Fe, y abastecía a ferrocarriles sudamericanos y a compañías de vapores.[27]

[25] Jorge G. Fodor, Arturo A. O'Connell y Mario R. Dos Santos, "La Argentina y la economía atlántica en la primera mitad del siglo XX", *Desarrollo Económico* 13, no. 49 (1973): 3-65.
[26] Trevor Boyns y Steven Gray, "Welsh coal and the informal empire in South America, 1850–1913", *Atlantic Studies Global Currents* 13, no. 1 (2016): 53-77.
[27] *Ibidem*.

En base a un análisis de la Oficina de Inteligencia Naval de los Estados Unidos de Norteamérica, elaborado en 1909, sobre las instalaciones de carbón, atraque y reparación de los puertos del mundo, elaboramos el siguiente cuadro en referencia a los puertos argentinos[28].

Puerto	**Tipos de combustible disponibles**	**Toneladas de cada uno en la fecha**	**Suministro medio durante el año**	**Coste por tonelada de barril en la fecha**	**Distancia de la pila de carbón al barco**
Buenos Aires 1908	Cardiff coal	80.000 toneladas	12.000 toneladas, recibidas cada dos semana	$6,25 a 10	Cerca del muelle
Rosario 1908	Cardiff coal	5.000	5.000 toneladas	$10,75	En el muelle
Ensenada 1903	Weish Coal	3.000	s/d	$7,80	s/d
Bahía Blanca 1908	Cardiff coal	8.000	6.000 a 12.000 toneladas	$10,65	A 1 milla del muelle

Se menciona en el listado a los puertos de San Fernando, Puerto Belgrano y Paraná, pero no se aportan datos, por lo que nos permite pensar que la presencia de agentes del carbón en la ciudad de Santa Fe, si bien contaba con un puerto de ultramar en Colastiné, sufría graves problemas de accesibilidad. En 1910 se terminó la construcción de su puerto moderno en el centro ribereño de la capital, realizada por la firma Dirks, Dates y Cía. El primer arribo masivo de barcos de ultramar se dio en 1913, con la llegada de 158 transatlánticos y 1300 embarcaciones de cabotaje.[29] Es por entonces que cobra vuelo el periódico *Santa Fe* y comienzan a ofrecerse en sus páginas los servicios de "The Anglo-Argentine Coal Co. Ltd", que a su vez era hija de un gran *holding* de reciente conformación.

[28] US Office of Naval Intelligence, *Coaling, docking, and repairing facilities of the ports of the world*, 5th ed. (Washington, 1909), 30-31 y 112.
[29] Oscar Luis Ensinck, *Historia Económica de la provincia de Santa Fe* (Rosario: Universidad Nacional de Rosario, 1985), 137.

La fusión de los grandes grupos empresariales

Al comienzo del siglo XX, el negocio del carbón se consolidó por los estrechos vínculos forjados entre estos agentes y las empresas mineras, y sus oficinas en puertos de Gran Bretaña, en especial en Gales, que permitieron acercar las distancias entre proveedor y cliente. La inauguración del puerto nuevo de Santa Fe y la presencia de la firma mencionada se dan cuando precisamente se producen fusiones de agentes y minas carboníferas que dieron lugar a nuevos grupos. En 1913, la segunda empresa carbonera de Gales se fusionó con Wilsons y formaron la Ocean Coal and Wilsons Ltd,[30] y se produjo el surgimiento como nuevo actor de la industria del Grupo Cambrian que, bajo la dirección y propiedad de David Alfred Thomas (poco después Lord Rhondda), supo articular una red de empresas mineras y agencias que, fortalecidas por la unión, también se expandieron, y vinieron a competir con otro grupo que ya operaba en el Cono Sur: Cory Brothers, que en nuestro país tenía depósitos en Bahía Blanca, Buenos Aires, La Plata (Ensenada) y Rosario (los relevados por el mencionado informe de los Estados Unidos). Además, el Grupo Cambrian y Cory Brothers no sólo eran productores y agentes de carbón integrados, sino que poseían sus propios barcos, no sólo para abastecer a sus clientes, sino también a la propia marina real, garantizando su dominio sobre los mares.[31]

La US Federal Trade Commission del Gobierno estadounidense publicó en 1916 un reporte donde explicaba la estrategia de negocios que permitió a Lord Rhondda constituir en 1913 "Consolidated Cambian Ltd." a partir de la unión de cuatro empresas mineras que producían anualmente entre 3 y 4 millones de toneladas y las relaciones establecidas por el propio magnate con otras siete empresas de las que era socio, que "incluían líneas de barcos, ferrocarriles y depósitos extranjeros". Entre ellas se pueden mencionar "L. Gueret, Ltd", de la que era vicepresidente, con una sede en París (La Société Générale de Houilles et Agglomérés) y depósitos en los principales puertos de Francia: Le Havre, Saint Malo, Saint Nazaire, Nantes, Bizerta, Chantenay, Tours, Burdeos, Marsella y Túnez. "L. Gueret, Ltd" también poseía acciones de Gueret, Gait & Co. Ltd, de la que Lord Rondda era presidente adjunto, y en la "Societá Britannica Italiana Gueret", de la cual Lord Rhondda era director, organizada para

[30] *Ibidem*, 83.
[31] *Ibidem*.

ocuparse de sus negocios en Italia, con depósitos en Génova, Savona, Leghorn, Nápoles, Venecia y Specia.[32]

Por otra parte, "L. Gueret" era accionista en Amaral Sutherland & Co. Ltd., una empresa de venta de carbón de la que Lord Rondda era vicepresidente, con depósitos y servicio de repostaje de los buques en Río de Janeiro y Río Grande do Sul, Brasil, y que en 1913 formó "The Anglo Argentine Coal Co., Ltd." para extender su negocio de *bunkering* (reaprovisionamiento) en el Río de la Plata. La flamante empresa se convirtió rápidamente en proveedora de las armadas brasileña y chilena, de varios sistemas ferroviarios sudamericanos y grandes líneas de barcos de vapor.

Según se desprende del reporte mencionado, el Grupo Cambian, Cory Brothers y otras firmas británicas tenían en esta capacidad logística, con sus depósitos e instalaciones portuarias, uno de los principales elementos de su supremacía ante los exportadores de carbón de Estados Unidos, como asimismo la relación con las empresas y plantas industriales consumidoras del carbón. Citaba a manera de ejemplo a la firma Wilson, como se dijo, también productora y exportadora de carbón, asociada a través de un director común a varias empresas de ferrocarriles de la Argentina. Concluía que, para que Norteamérica pudiera tener resultados positivos en su competencia con Gran Bretaña, que a través del carbón de gales predominaba en América del Sur, debía precisamente disponer, al igual que ella, de mayor participación en sus mercados, en el control de las instalaciones de transporte, atraque, almacenamiento y distribución.

En la ciudad de Buenos Aires, desde el año 1900, destacaban por su importancia "The River Plate Coal Co., Ltd.", propiedad de Moxex, Savon & Co., y Blandy Brothers & Co., de Londres, que se ocupaba fundamentalmente de la importación de carbón y la obtención de depósitos y contratos para proveer de dicho producto a los buques y agencias marítimas, y ya disponía de contratos firmados para proveer a las carboneras de los vapores de las principales compañías que llegaban al país, pero a su vez proveía de carbón con fines domésticos e industriales a distintos puntos de la ciudad y la Argentina, especialmente de barracas en la orilla izquierda del Riachuelo, donde también tenía la "Barraca Moxey", de 7000 metros cuadrados

[32] United States, Federal Trade Commission, *Report on cooperation in american export trade: (in two parts)* (Washington: Government Printing Office, 1916), 333-336.

con capacidad para almacenar 20 mil toneladas de carbón. También era propietaria de una flotilla de lanchones para rellenar las carboneras de los barcos.[33]

"The Anglo Argentine Coal Co., Ltd." vino a ocupar una plaza vacante en la última ciudad portuaria de ultramar del río Paraná, reflejando el impulso de la expansión de la actividad. Comercializaba carbón de Cardiff, de fragua, de antracita y de Glasgow "para cocinas económicas". La actividad de estas dos grandes empresas ferroviarias en las instalaciones portuarias se mantuvo hasta principios de 1917, cuando la aduana y el Ministerio de Obras Públicas de la Nación le impidieron seguir operando en tal ámbito a pesar de la queja de la dirigencia comercial, que consideraba favorecía también a la actividad de un puerto que debía bregar por su subsistencia con la falta de mantenimiento del dragado del río Paraná y la competencia de otros puertos como el de Rosario.[34]

Esta firma, representada por Roberto E. Casanello, en distintos períodos proveyó, por contrato, de carbón combustible para las distintas actividades del puerto de Santa Fe, y participó de procesos licitatorios a tal fin, hasta que en la década del 20 pasó a hacerse cargo Yacimientos Petrolíferos Fiscales.[35]

¿Qué acontecimientos mediaron para que esta firma británica perdiera la posibilidad de operar dentro de las instalaciones de un puerto nacional en apenas cuatro años? Una problemática que excede a este trabajo, pero que refleja un cambio de política del Gobierno nacional. Sin embargo, el periódico *Santa Fe*, portavoz de intereses locales, así como manifestó su preocupación por las consecuencias negativas de la crisis causada por la Guerra en la provisión del carbón para la actividad comercial y productiva de la región, en su momento se opondría al traslado fuera del recinto portuario de la firma de Lord Rhondda.

Gobiernos, diplomáticos y las nuevas apreciaciones del tiempo vivido

El matutino *Santa Fe*, en su encendida prédica para que la dinámica económica de la ciudad portuaria regional no colapsara a falta del combustible, ofrece un muestrario de actores dependientes del producto, las debilidades de aquel esquema y las posibilidades tenidas en cuenta para su sustitución en caso de que la guerra mundial se prolongara. Una de las primeras preguntas era si se podría apelar a los recursos forestales. "Si es cierto que en nuestro país la

[33] W. H. Morton Cameron, comp., *Enciclopedia comercial. Tercera sección publicada. Suplemento británico*, (Londres: Globe Encyclopedia Co., 1922), 197.
[34] Diario *Santa Fe*, 1 de marzo de 1917.
[35] *Ibidem*, 16 de agosto de 1926.

leña abundante favorece en parte la solución buscada, no basta con ese medio, ya que el carbón es en ciertos casos, irremplazable, como en la fabricación del gas del alumbrado y en las grandes locomotoras de los trenes rápidos".[36]

Como prueba del grado de escasez citaba que "algunos molinos del sur quemaban en los hogares de sus motores el afrecho que producen en vez de venderlo", y que costaba lo mismo el carbón inglés que el norteamericano "a pesar de su distinto rendimiento", y ejemplificaba que "el flete por tonelada inglesa importa ahora, si se encuentra, veinte pesos oro". En función de esto ratificaba que "ciertamente de hecho sólo cabe decir que no hay carbón disponible en plaza, pues las partidas que aún existen, en el país, no tienen cotización, reservándose el precio a que las escasas operaciones de venta se realizan". [37]

También la leña subió de valor a causa del exceso de demanda, aunque la oferta no era escasa. La sumatoria de estos factores influyeron, explicaba, en que las empresas de navegación hubieran reducido sus servicios a las líneas más productivas, equilibrando sus pérdidas con el aumento de las tarifas que debían ser asumidas por el consumidor. Como corolario de estas cuestiones, que de una u otra forma señalaban la escasez de combustible, fue que se modificó la tabla de plazos para el transporte de cargas en los ferrocarriles del territorio, aumentándose a 96 horas el plazo mínimo para el transporte de cualquier mercadería, y se fijó un plazo de 12 horas por cada empalme entre líneas.[38]

Así como el diario planteaba sus dudas sobre los posibles productos sustitutos, también comenzó a inquirir sobre el rol de aquellos que tenían en sus manos garantizar el arribo del carbón: los Gobiernos nacional, provincial y local, y los diplomáticos del país. *Santa Fe* se congratuló de que el representante del Gobierno argentino en Gran Bretaña obtuviera la autorización para que el país pudiera importar carbón sudafricano, por lo que se esperaba que, a partir de septiembre de 1916, se recibiera ese combustible y, con ello, disminuyera el precio del carbón galés y se alejara la posibilidad de un alza en los fletes.[39]

El optimismo duró muy poco cuando se hizo eco de que el gabinete inglés había pedido a sus representantes diplomáticos que pusieran en conocimiento de los gabinetes extranjeros que "por razones de necesidad de los buques de guerra y transportes de los aliados, se vería en

[36] *Ibidem*, 5 de abril de 1916.
[37] *Ibidem*.
[38] *Ibidem*.
[39] *Ibidem*, 13 de agosto de 1916.

el caso de no poder garantizar el que no faltara combustible a la navegación comercial mundial". Afirmaciones de este tenor, sumado al convencimiento de que las hostilidades podrían sostenerse durante varios años, motivaron que *Santa Fe* compartiera con los lectores la siguiente reflexión: "Este estado de cosas debiera hacernos meditar profundamente en que es necesario que la Argentina piense en sí misma, buscando elementos de defensa para su comercio y salida de su producción, pues de nada sirve que nos abarrotemos de productos que acusen una enorme riqueza, si se han de quedar en cajas almacenados porque, entonces, congestionados nuestros depósitos vendrá la depreciación de las mercaderías y de eso a que la crisis, que parecía llamada a desaparecer, se presente con caracteres más sombríos, solo hay un paso".[40]

A la incertidumbre mencionada se agregó la vinculada al cambio de régimen, el acceso al poder de la Unión Cívica Radical y la asunción de Hipólito Yrigoyen como presidente de la Nación en octubre de 1916. El matutino dijo que las nuevas autoridades seguían las fluctuaciones del stock de cereales y carbón para evitar el desabastecimiento, y descartó la versión de que el Gobierno ordenaría la requisa de estos productos.[41]

Meses más tarde de la mencionada crónica, el mismo diario dio a conocer, en un pequeño suelto, que el ministro de Agricultura de la Nación había recibido la iniciativa de explotar yacimientos en Tierra del Fuego, porque según los proponentes, los señores Álvarez, Otin y Cía., su riqueza era incalculable y de fácil extracción para tres tipos de carbón: coke para gas, carbón turbus y torfeta. Esto implicaba organizar su traslado desde el extremo sur al centro del país con barcos que se moverían a un carbón más barato, y Argentina se convertiría en la primera nación del mundo en producir carbón de turba vegetal.[42] Asimismo, se les dio cabida a las noticias que anunciaban posibilidades de extraer el carbón de San Juan y Chile.[43]

El 13 de abril de 1917, el diario confirmó el hallazgo de una mina de dicho mineral en la provincia de Santa Cruz a partir de un informe del Ministerio de Marina de la Nación, que fue el encargado de enviar personal experto para determinar si efectivamente se trataba de un yacimiento de combustible sólido. El relevamiento concluyó que era carbón y fácilmente extraíble, que tenía 1% de azufre, 8% de cenizas y un poder calorífico de hasta 600 calorías,

[40] Diario *Santa Fe*, 8 de diciembre de 1916.
[41] *Ibidem*, 16 de abril de 1917.
[42] *Ibidem*, 27 de abril de 1917.
[43] *Ibidem*, 4 de marzo de 1917.

igual al de las lignitas chilenas. El Poder Ejecutivo, con estos datos, había dispuesto que se embarcaran 100 toneladas de ese producto para realizar las pruebas oficiales,[44] experimentándose su uso en el mismo vapor, el "Ingeniero Iribas", que lo transportó tres meses más tarde desde Puerto Deseado a Buenos Aires.[45]

Argentina disponía de petróleo en el subsuelo en cantidad abundante para abastecer "a todos los países de Sud América", pero los elementos de extracción de que disponía no le permitían obtenerlo sino en una proporción mínima, explicaba. La otra opción que se disponía era la leña, aunque tampoco sería de fácil provisión: "Resulta que el ferrocarril Central Norte, que es el que la trae a los principales centros de Buenos Aires, carece de capacidad de transporte para el necesario acarreo, pues sólo alcanza a transportar unas 200.000 toneladas mensuales".[46]

Además, sostenía que las tarifas ferroviarias, en particular las que regían en las líneas férreas que venían del Chacho o de los obrajes de Santiago del Estero, cobraban una tarifa para el transporte "que era casi imposible pagar". Este cuadro de situación ponía nuevamente en el tapete, según el matutino, la discusión de si igual que en otros países debía procurarse "una intervención gubernativa cada vez mayor en los dominios de la industria y del comercio".[47]

El momento de los Estados Unidos de Norteamérica

El ingreso de los Estados Unidos a la Guerra, en abril de 1917, tornó aún más adusta la postura del periódico *Santa Fe* acerca del futuro de la provisión del carbón. En sus propias palabras, si hasta entonces los principales estadistas del país no encontraban solución a la complejidad planteada por la escasez del combustible proveniente de Gran Bretaña, cuánto más ahora que también el país del norte parecía interrumpir las exportaciones. "En un tiempo, creíamos que la industria norteamericana podría suplir las proveedurías de los países beligerantes, pero con la entrada en el conflicto de esa nación, esta ilusión ha desaparecido, y ya no podemos esperar que nuevos países vengan a sustituir, al menos en su totalidad, a nuestros antiguos proveedores, que nos han cerrado al mismo tiempo que al mundo entero, el concurso de los productos que de ellos importábamos y de que nosotros carecemos".[48]

[44] *Ibidem*, 13 de abril de 1917.
[45] *Ibidem*, 23 de junio de 1917.
[46] *Ibidem*.
[47] *Ibidem*.
[48] Diario *Santa Fe*, 23 de abril de 1917.

El "carbón yankee", tal como lo denominaba *Santa Fe* para diferenciarlo del procedente de Gran Bretaña, ingresaba regularmente a través del puerto local para proveer a la ciudad y zona. El periódico que afirmaba lo dicho no menciona a los agentes intervinientes en su adquisición en Santa Fe, pero sí explica que un gran cargamento había sido adquirido de los Estados Unidos por empresas a cargo de servicios públicos. El convoy que lo trasladaba debía llegar en abril de 1917, pero la demora en arribar a los puertos de Buenos Aires y Santa Fe motivó que el Gobierno argentino solicitara a su embajador en Washington, Rómulo Naón, noticias al respecto. El Departamento de Estado dijo al diplomático que la demora se debía a los temores de que la carga pudiera caer en manos de la flota alemana, y le prometió que "se preocuparía en no perjudicar en ningún caso las necesidades del país".[49]

Otra noticia difundida por *Santa Fe* manifestaba que también se esperaba que la política de explotación de nuevas minas que poseía Estados Unidos en regiones como Alaska permitiera pronto superar las dificultades del momento, al punto que se decía que grandes firmas de Buenos Aires ya habían adquirido del Gobierno norteamericano carbón con compromiso de entrega a un año y meses.[50] Según estadísticas publicadas en ese país, en diciembre de 1916, el intercambio comercial de Estados Unidos con la Argentina había superado los niveles del año anterior y "era superior al que pudiera existir con cualquier otro país de Sud América".[51]

Estas noticias, que eran publicadas en el periódico *Santa Fe* a manera de grageas para evitar mayores alarmas, parecen no haber sido suficiente para llevar tranquilidad. El 11 de octubre de 1917 llegó a vaticinar: "Todo hace presumir una cosecha abundante este año. Norte América ha resuelto impedir la salida del carbón mineral, a fin de evitar se abastezcan por mar, y sin su intervención, las naciones vecinas de Alemania. Por otra parte, se presume que será difícil conseguir bodegas para dar salida a la producción. Con sólo estos dos inconvenientes, puede considerarse medio fracasada la cosecha".[52]

De allí que las operaciones a término también estaban a la baja, porque teniendo en cuenta estos factores –a los que se sumaba la imposibilidad de contar con buques propios–, las cotizaciones han sido muy inferiores a las de 1916 en la misma fecha. "El carbón y las bodegas son como el pulmón y las piernas para lo que puedan rendir nuestros campos", ejemplificó. Es

[49] Diario *Santa Fe*, 27 de abril de 1917.
[50] *Ibidem*, 7 de octubre de 1917.
[51] *Ibidem*, 27 de diciembre de 1916.
[52] *Ibidem*, 11 de octubre de 1917.

por eso que confiaba en que la diplomacia argentina modificara la situación y consiguiera que Norte América e Inglaterra enviaran a cargar la cosecha, evitando así el endeudamiento y la quiebra de los agricultores y los bancos.

Sin embargo, el país se encontraba a merced de los países que tenían en sus manos, carbón y bodegas, "los dos factores del transporte mundial".[53]

El "talón de Aquiles" del sistema

Este diario aseguró que uno de los sectores más afectados por la interrupción del carbón norteamericano, sumado al faltante inglés, serían las empresas ferroviarias, a partir del siguiente cálculo: en épocas normales, las líneas privadas que circulaban por la provincia consumían en un año 1.370.000 toneladas de carbón (las del Estado pasaron a ser provistas a leña). Al 1 de agosto de 1914, éstas tenían en stock sólo 781.290 toneladas. En los tres años sucesivos, el faltante de este producto fue reemplazado con leña o con la quema de petróleo, pero aún así continuaron disminuyendo su stock, tanto que para abril de 1917 sólo disponían de 175 mil toneladas, previéndose que esta cantidad, racionalizada y utilizando leña, podría alcanzar para mantener el funcionamiento de las líneas por un año.[54]

Si paraban los ferrocarriles, también las industrias y las actividades productivas, se decía, ya que estas actividades requerían para su funcionamiento de leña transportada por ese medio. Es en esta situación que el matutino criticó a los gobernantes por no fomentar ni favorecer el transporte fluvial como alternativa a los ferrocarriles, imitando de esa manera a los Estados Unidos: "Los yanquis, con su práctica insuperable, aprovechan, desde hace mucho tiempo, sus corrientes de agua para el transporte de madera en jangadas. Entre nosotros, nada de eso se ha hecho y más bien se ha castigado al cabotaje con reglamentaciones absurdas, entregándonos atados de pies y manos a los ferrocarriles, sin prever los contratiempos a que podían dar lugar los conflictos del capital y el trabajo".[55]

Por otra parte, los gerentes de dichas empresas ferroviarias, a su vez, habían advertido "en forma terminante" que la utilización de leña como combustible en las locomotoras ofrecía serios peligros para los sembrados de trigo y lino, y que las firmas del Reino Unido solicitaban a su Gobierno permitir la salida de las embarcaciones con cargamento de carbón con destino a

[53] *Ibidem*.
[54] *Ibidem*, 18 de abril de 1917.
[55] *Ibidem*, 27 de septiembre de 1917.

nuestro país.[56] Situación similar aquejaba a la Sociedad de Electricidad de Rosario, que trataba de acaparar leña que le permitiera no interrumpir el servicio.

Proveedores de leña. La población. Los intereses del país

Por otra parte, la demanda de leña también empujó hacia arriba su valor cuando era un producto de consumo básico y diario. La problemática se habría hecho más acuciante en los grandes aglomerados urbanos, que requerían de combustible para diversos tipos de transporte, industrias y barrios, al punto que, en abril de 1918, el Gabinete nacional autorizó al Ministerio de Obras Públicas la adquisición de grandes cantidades de leña y carbón vegetal para vender a precio de costo en la capital de la República,[57] medida que se esperaba fuera imitada en ciudades como Rosario y Santa Fe, especialmente a medida que avanzaba el invierno y en todos los hogares se utilizaba leña para la calefacción. La más pequeña bolsa se tornó, por su valor, inaccesible a los obreros. La crisis de la provisión del carbón mineral repercutía así directamente en la calidad de vida de la población con menores recursos.[58]

Las negociaciones emprendidas por el Ministerio de Relaciones Exteriores de la Argentina habrían llegado a buen término en ocasión de la firma del convenio celebrado entre el Gobierno argentino y los de Gran Bretaña y Francia, a principios de 1918, con la venta de 2.500.000 toneladas de la cosecha argentina a través de barcos que a su regreso transportarían el tan anhelado carbón. *Santa Fe*, al respecto, también difundió la entrevista, hecha el día anterior por el diario *The Time* de Londres, a un funcionario del Gobierno de los Estados Unidos, en la cual indica que su país autorizaría, una vez que se satisficieran las necesidades de guerra, la exportación de carbón en los barcos que arribaran desde los Estados Unidos en busca de trigo.[59]

El puerto de Santa Fe comenzó a cobrar una prometedora actividad con el arribo y zarpada de los buques a causa del transporte de la cosecha. La crónica periodística, para enero de 1918, se refiere a una infinidad de barcos que aguardaban para cargar cereales.[60]

En noviembre de 1918, la conflagración bélica llegó a su fin. El diario *Santa Fe*, que en sus editoriales durante la guerra advertía sobre la conveniencia de que el Estado interviniera en

[56] Diario *Santa Fe*, 20 de noviembre de 1917.
[57] Diario *Santa Fe*, 17 de abril de 1918.
[58] *Ibidem*, 16 de junio de 1918.
[59] *Ibidem*, 18 de enero de 1918.
[60] *Ibidem*, 13 de enero de 1918.

la explotación de minas de carbón en la Argentina ante la situación de dependencia experimentada, acallados los combates, opinaba que el ideal sería restablecer "la libertad de los mares" en el sentido de la libre competencia, y no la guerra comercial que no se basaba en la competencia, sino "en el proteccionismo político que lograban imponer los fuertes en detrimento de los débiles".[61]

El último conflicto bélico permitió repensar las relaciones entre los países. Afirmaba que antes de la guerra "casi era una creencia común" que "para cualquier inglés, la Argentina es una prolongación de la Gran Bretaña. Después de la guerra han variado mucho las ideas. La neutralidad que el presidente Yrigoyen hizo que observáramos contra viento y marea, nos ha dado personalidad. Gran Bretaña ha podido convencerse de ello. Pero qué queréis, todavía nos ve envueltos en pañales de infancia, todavía se disgusta porque hagamos ciertas cosas, porque sigamos cierta política, ora sea ferroviaria o azucarera" …

Y concluía: "Por lo demás, nuestra gratitud hacia ella es mucha, por la colocación en nuestro territorio de no pocos de sus capitales; pero la gratitud tiene, como todas las cosas de este mundo, sus reglas morales, basadas en un respeto recíproco".[62]

El estudio de las crisis, conflictos y hostilidades internacionales del circuito del carbón, en vísperas y durante la Primera Guerra Mundial, confirma la operatividad del estudio de los actores institucionales implicados en la dinámica de interacción entre puerto-ciudad-región.

[61] *Ibidem*, 23 de noviembre de 1918.
[62] *Ibidem*, 24 de agosto de 1920.

CORRIENTES: UNA CIUDAD PORTUARIA EN LA ÉPOCA DE LA CONFEDERACIÓN. 1853–1860

Jorge Enrique Deniri
Junta de Historia de la Provincia de Corrientes
decueli@hotmail.com

Noelia Manzino
Junta de Historia de la Provincia de Corrientes
nmanzino@gmail.com

Resumen

En este artículo nos proponemos indagar a modo preliminar y exploratorio el circuito del puerto de la ciudad de Corrientes como epicentro estratégico en los intercambios entre Paraguay y Buenos Aires. El recorte temporal (1853-1860) apunta a develar los hitos más destacados en el marco de la navegabilidad, reflejados en la prensa local de la época. La hemeroteca que custodia el Archivo General de la Provincia de Corrientes se constituye en un cúmulo de fuentes de crucial relevancia para el estudio histórico, y su valor documental posibilita una aproximación desde un enfoque microhistórico. El propósito es realizar una aproximación al objeto de estudio a partir de la línea editorial y los temas capitales que se desglosan en los periódicos seleccionados.

Introducción

Nacida como etapa entre Asunción y Buenos Aires, la esencia de la ciudad de Corrientes desde su misma fundación es la de su puerto. Una percepción que llevó al historiador correntino Hernán Félix Gómez[1] a comparar al río Paraná con el Nilo. Sin embargo, la conciencia fluvial que destila esa idea, presente incluso en momentos clave de la historia provincial a través de uñas de ancla insertas en el escudo representando las célebres siete puntas, se fue perdiendo. ¿Cuándo y por qué la navegación fluvial del Paraná pasó a ser un monopolio de la República del Paraguay?

El puerto de Corrientes atravesó momentos estelares, desde su asiento primigenio en la Punta *Arasatí*, con prolongadas etapas en la ensenada de la Punta San Sebastián, la aparición del muelle resultado del papel jugado por la ciudad como zona de etapas durante la guerra del

[1] Gómez, Hernán Félix. La Ciudad de Corrientes. Editorial Corrientes, 1944.

Paraguay (1865-1870), el crecimiento de la infraestructura representado por el tendido de la avenida costanera y el muelle de hormigón[2] y, finalmente, el proceso de agostamiento y negación que llega hasta nuestros días, producto de políticas nacionales que postraron al puerto al estado de latencia. La globalización ha derivado, por una parte, en una reactivación limitada a través de una concesión a intereses particulares que, pese a las falencias de infraestructura, hoy exportan materias primas hacia Alemania, Australia, Corea, China, España, EE. UU., Francia, Gran Bretaña, Grecia, Guatemala, Hong Kong, Indonesia, Italia, Japón, Portugal, Países Bajos, Puerto Rico, Suiza, Uruguay y Taiwán.

Por otra parte, los intereses particulares se han desplazado hacia la creación de urbanizaciones en toda la zona de la costanera aledaña al río, donde podría instalarse largamente la infraestructura portuaria requerida, alejando al puerto de la ciudad a treinta y siete kilómetros de distancia, en la zona de la localidad de El Sombrero[3].

Este trabajo exploratorio recorta un momento histórico clave del ayer del puerto, cuya significación sintetizan y periodizan los nombres de los periódicos de entonces: *La Libre Navegación de los Ríos*, *El Comercio* y *La Opinión*, desde los prolegómenos de Caseros hasta el después correntino de la batalla de Pavón. La pesquisa realizada constituye una revisión de 3594 imágenes que corresponden a la digitalización de éstos ubicados en el Archivo General de la provincia de Corrientes[4]. Además, se ha complementado el análisis con la consulta de materiales éditos e inéditos y bibliografía al respecto. Procedimos a la técnica de la investigación integrada, acudiendo tanto a aquellas del tipo cuantitativo como cualitativo.

[2] Minadeo, Miguel, Las calles de Corrientes. 1588-1998, en: IV Centenario de su fundación, Corrientes, edición de autor, 2005.

[3] El Sombrero es una localidad y estación de ferrocarril argentina, situada en el departamento Empedrado de la provincia de Corrientes. Se encuentra sobre la Ruta Nacional 12, a 4 kilómetros del río Paraná. A través del Decreto presidencial N° 585/2022, en el Art 1° se exime del pago de aranceles a los trabajos correspondientes a la ejecución de la obra denominada "Nuevo Puerto de la Ciudad de Corrientes", el que estará ubicado en proximidades del kilómetro 1175.500, margen izquierda del Río Paraná, Provincia de Corrientes. En: https://www.boletinoficial.gob.ar (2022).

[4] Desde el año 2012 a la actualidad, la Dirección del AGPC ha emprendido el Proyecto de Digitalización de los fondos que custodia. Al respecto se ha avanzado en documentos de diversa naturaleza, pero se priorizan los periódicos antiguos, que adquieren relevancia por el estado de conservación, de preservación y de importancia como fuente para el estudio de la Historia. Al respecto ver: MANZINO, Noelia. Trabajo de campo colaborativo para la construcción de la hemeroteca digital del Archivo General de la Provincia de Corrientes (2012-2021). Anuario 2021. Junta de Historia de la provincia de Corrientes. Anales N° 23. Moglia Ediciones.

Al proceso histórico se lo ha fraccionado en función de los criterios periodísticos de la época, los cuales se asocian a conceptos de inquietudes capitales de niveles de poder que imperan en aquella coyuntura. Los mismos se reflejaron en la denominación de medios de la prensa oficial tales como *La Libre Navegación de los Ríos*, desde el 3 de febrero de 1853 hasta el 28 de diciembre de 1853; *El Comercio*, desde el 05 de enero de 1854 hasta el 30 de abril de 1857; *La Opinión*, desde el 03 de mayo de 1857 hasta el 29 de mayo de 1859; y *La Unión Argentina*, desde el 01 de junio de 1859 hasta el 29 de diciembre de 1860.

Entre la línea editorial y los temas capitales

En *La Libre Navegación de los Ríos* (1853), la línea editorial expone los siguientes intereses: eran partidarios del "progreso y la libertad racional y moderada"[5], defensores de una libertad fundada en la religión, la moral y el respeto a la ley[6], el respeto a las "soberanas resoluciones del Congreso Constituyente*".* En estos tiempos, Justo José de Urquiza es el mandatario que da el ejemplo. Los temas capitales del período giraban en torno a la reestructuración del sistema de puertos y aduanas, como la creación del Reglamento para la Capitanía y Resguardo. Las vías comerciales mantenían su epicentro en los sucesos vinculados a la navegación del Río Bermejo[7]. La relación comercial de las provincias con Buenos Aires se refleja en las notas publicadas[8], con gran importancia a la colonización e inmigración[9].

El diario *El Comercio* (1854-1857) se caracterizó por hacer énfasis, mediante su línea editorial, en explícitamente autodefinirse como una continuidad de *La Libre Navegación de los Ríos*[10] que, al haber sido consagrada por ley, da pábulo para avanzar con el paso siguiente: el comercio entendido según el pensamiento económico de la época[11]. Los temas capitales del período son: navegación del Bermejo (continúa), la carrera Asunción-Bs. As. de vapor, los avances en relación con las normativas entre la Confederación y la provincia en materia aduanera y puertos, y el continuo flujo de cargas y descargas de mercaderías. En este contexto

[5] *La Libre Navegación de los Ríos*, 3 de febrero de 1853, Año I, N° 1.
[6] *La Libre Navegación de los Ríos*, 6 de febrero de 1853, Año I, N° 2.
[7] *La Libre Navegación de los Ríos*, 6 de febrero de 1853, Año I, N°2, p. 1-2.
[8] *La Libre Navegación de los Ríos*, 20 de febrero de 1853, Año I, N°6, p.1.
[9] *Ob. cit.*: p.2.
[10] *El Comerio es un título variante de la Libre Navegación de los Ríos, la variación de título no implica una variación de su contenido. El Comercio*, 5 de enero de 1854, Año 2. N° 69 y 70.
[11] Es un órgano de intereses económicos del país, industria, agricultura, comercio, inmigración. *El Comercio*, 5 de enero de 1854, Año 2. N° 69 y 70.

se suscita la apertura a estudios hidrográficos estadounidenses (Water Witch), y los conflictos que se suscitan a posteriori[12].

Se continúa con el llamado a inmigrantes italianos para proseguir con los proyectos de colonización. Al respecto, el Gobernador sostenía: "La inmigración llenará en parte esta necesidad palpitante. Ella mejorará la agricultura, moderará nuestra industria limitada. Y si la inmigración no es otra cosa que la importación de un conjunto de fragmentos de civilización europea será, ciertamente y aún no dudarlo, una colección de máquinas animadas, de trabajo inteligente, sistematizado y sostenido."[13] En ese marco se publicaban continuos informes referidos al arribo de más de 200 colonos franceses "... destinados a poblar la Nueva-Burdeos, colonia sita en la marjen (sic) derecha del río Paraguay frente a la Capital de esa República."[14] No obstante, Luis Caminos, desde la Colonia Nueva Burdeos, describe las penosas condiciones exigidas a los colonos para poder abandonar el Paraguay[15].

La Opinión (1857-1859) expone en su línea editorial los siguientes intereses: los desafíos, avances y problemáticas surgidas en torno a la "industria"[16]. Al respecto, el pensamiento se reflejaba del siguiente modo: *"*Bajo el imperio de dos grandes hechos, la libertad industrial y la invención y multiplicación de las máquinas, la industria abrió sus alas y se levantó de la postergación en que la tenía del espíritu feudalista o de corporación (…) las grandes fábricas han dado un golpe de muerte a los pequeños y modestos talleres (…) abundando los trabajadores, disputándose los empleos, hacen bajar los precios de los salarios

[12] Respecto a esta cuestión se ha realizado un análisis donde se considera que el conflicto con los Estados Unidos tiene una faceta económica, en virtud de los acuerdos arribados con Carlos Antonio López con la empresa naviera de Eduardo Augusto Hopkins. Pero, el conflicto se detonó tras el incidente armado entre el vapor de guerra Water Witch y la fortaleza de Itapirú (descripto en *El Comercio* 1 de marzo de1855). La intención de Paraguay de abrir su comercio contó con el apoyo de la prensa y de la opinión pública. El periodismo correntino, reclama una acción continental conjunta que ponga freno al expansionismo *yanque*. El General Urquiza como presidente de la Confederación, con apoyo de Inglaterra, Francia y Brasil, que actúan de intermediarios, logra cumplir el rol y a través de sus acciones se firma un nuevo Tratado de Comercio y Navegación entre las partes. Ver: DENIRI, Jorge Enrique. Presiones geopolíticas sobre el Paraguay en vísperas de la guerra de la Triple Alianza. *A través de los periódicos de Corrientes 1853 – 1859.* II Jornadas sobre identidad cultural y política exterior en la Historia Argentina y Americana, celebradas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, los días 6 y 7 de septiembre de 2004.

[13] Documentos Oficiales. Sala de Sesiones al Exmo. Sr. Gobernador …*El Comercio*, 2 de febrero de 1854, Año 2, N° 754.

[14] *El Comercio*, 21 de junio de 1855, Año 3, Nº 196.

[15] *El Comercio*, 24 de enero de 1856, Año 4, Nº 258.

[16] *La Editorial*. *La Opinión* 3 de junio de 1857, Año 1. N° 390.

(…) los que se aferran a las doctrinas socialistas, los que se mueven y se entusiasman al grito de la igualdad social, son los obreros, porque en ellos ven la bien aventura de su porvenir"[17]. Se destaca la impronta de la riqueza de la tierra: la agricultura en Corrientes, así como los conflictos suscitados en relación con los derechos diferenciales. Su impacto en cuestiones financieras para Santa Fe, Buenos Aires y Corrientes, puntos a favor y en contra[18]. A raíz de la aplicación de la Ley de Derechos Diferenciales de las aduanas fluviales, la editorial sostiene resultados positivos para la Confederación.

En 1856, Corrientes ha producido la cantidad de 156 933,39 y ½, ocupando el tercer lugar dentro de las recaudaciones de la Confederación referidas a las aduanas de la provincia. De acuerdo con los últimos datos estadísticos, Corrientes cuenta con una población de 85 000 habitantes[19].

Otros de los temas relevantes en este período son los referidos al establecimiento fabril de los señores Giró y Socios. Informan los avances respecto a la construcción del casco y fabricación de la máquina del vaporcito que lleva el nombre *Jeneral (sic) Urquiza*, construido con madera forrada de cedro del Paraguay (recorrido Paraguay y Uruguay). La nota se refiere a "los avances de la maquinaria a vapor considerando a este establecimiento como de los más completos que haya en las repúblicas de América del Sur. Cuenta con madera proveniente de los bosques del Chaco funcionan con varios tornos que se pulen y tornean metales con gran perfección dando impulso al aventador de un gran horno de fundición el señor Girón emplea a los jóvenes en quienes desarrollan el oficio de maquinistas aptos para incorporarse en el mercado laboral. También ha contribuido en el vapor brasilero Paraguasú, construido en Inglaterra".[20] Es el primer vapor que se construye en las Confederaciones. Por tal motivo, consideraron solicitar la protección del Gobierno nacional para pasar por el Paraná, y la construcción de otro vapor.

Afirman que este vapor es el primero en la República del Plata, dado que no tiene una sola pieza traída del extranjero y, por eso mismo, ha contado con la protección del ministro del Interior[21]. No obstante, el mismo fue vendido en 10 000 patacones para realizar la carrera de

[17] *Opinión. Industria*. *La Opinión*, 12 de junio de 1857, Año 5, N° 408.
[18] *La Editorial. Disposiciones Bedoyas*. *La Opinión*, 06 de mayo de 1857. Año 5. N° 391.
[19] *Recaudación de nuestras rentas*. *La Opinión*, 13 de mayo de 1857. Año 5. N°394.
[20] *El Establecimiento a vapor del señor Giró*. Correspondencia de *"El Uruguay", abril 4. La Opinión*, 3 de mayo de 1857, Año 1, N° 390.
[21] *La Opinión*, 8 de mayo de 1857, Año 5, N° 392.

Gualeguaychú a Fray Bentos, viaje que ha hecho en 2 h 30 min llevando dos boletas a remolque[22].

Otros temas capitales son: el vapor del Bermejo, que se destaca por su actividad mercantil para Corrientes y las provincias del norte, siendo una arteria de comunicación con el mar; la presencia de buques de guerra franceses (Bisson)[23], que habían salido para la colonia de San Juan llevando a bordo al señor Conde de Brossard, nuevo cónsul francés del Paraguay[24]; y las notas referidas al vapor paraguayo llamado *Paraguasú*[25].

Otro de los temas capitales que acontecen en la ciudad se relacionan a las denuncias respecto al estado precario de la casilla con resguardo del puerto, dependiente del Ministerio de Hacienda de la Nación. A la vez que las murallas que guarnecen la punta San Sebastián se desmoronan día a día, ese lugar ocasiona un verdadero peligro para caballos y carretillas[26]. Se registran los cambios en el nombramiento de los jefes de Resguardo. Se suscitaron a la vez conflictos en torno a la administración de las capitanías y resguardo con la administración de la aduana nacional debido a la falta de fondos y a la precariedad de las capitanías[27].

Finalmente, la línea editorial de *La Unión Arjentina* (1859-1860) expone los graves conflictos internos de la política de Corrientes, especialmente durante la actuación del italiano Alejandro Pesce. El periódico era oficial y, en líneas generales, se presentaba como la continuación de *La Opinión*[28]. Sus contenidos resultaban permeados por conflictos ideológicos que se hallaban en línea con los acontecimientos nacionales, como la batalla de Cepeda[29]. Destaca aquí el accionar del Batallón Constitución (arribo en vapor Menay), defensor de la libertad de prensa. Se reflejaban las diferencias de la opinión pública y conflictos con *La Libertad* (1860). Los temas capitales son: la gran presencia de buques provenientes del Paraguay; el aumento de productos como yerba, tabaco y madera; la presencia de vapores de

[22] *El Comercio*, 3 de enero de 1858, Año 6. N° 495.
[23] *La Opinión*, 3 de mayo de 1857, Año 1, N° 390.
[24] *El Bisson*. *El Comercio*, 3 de enero de 1858, Año 6, N° 495.
[25] *El Comercio*, 6 de enero de 1858, Año 6, N° 496.
[26] *Bajada del puerto*. *El Comercio*, 6 de enero de 1858, Año 6, N° 496.
[27] *Ob. cit.*: p.4.
[28] Nueva Arjentina, 1 de junio de 1859, Año 7, N° 710.
[29] Para 1857, el periódico refleja los movimientos de armamentos marítimos e intensos trabajos en pie de guerra de los bergantines goletas de la Nación, el Congreso y el presidente (buques de guerra) gracias al intenso trabajo de sus comandantes don Tomás Lugar y Gregorio Gastaldi. A su vez, la llegada de buques que había ingresó al puerto de Corrientes un promedio de 10 a 12 buques provenientes de los puertos de abajo.

guerra como el *Paraguazú* y el *Merchein*, el vapor del Paraguay, Salto del *Guayrá*; el cierre de los puertos de la Confederación con Buenos Aires, no así con las naciones vecinas, que empieza a dar cuenta del panorama de la antesala del conflicto bélico; la escuadra de la Confederación, actuaciones en Martín García y vapor Hércules; y la presencia del vapor inglés Forward, General *Outram*. Para 1860 se acrecientan las líneas de vapores por los Ríos Paraná, Uruguay y Paraguay, con pasajeros, encomiendas o correspondencia de dinero. Algunos vapores de mensajerías, como el de la empresa brasileña que mantiene la comunicación siguiendo al Alto Paraguay, y los vapores que directamente ponen en relación la plaza con los mercados de las provincias del litoral. Hay vapores que penetran el río Bermejo, que despiertan y facilitan el comercio de Salta, Tucumán y Corrientes, siendo el depósito de las mercaderías que conducían a aquellas provincias y aún de sus retornos (vapor Corrientes y vapor Corza, entre otros). La eliminación de los "derechos diferenciales" será otro tema relevante durante este período.

Los medios de navegación más frecuentes en el puerto de Corrientes

La pesquisa de los periódicos nos ha motivado la necesidad de indagar acerca de las embarcaciones y sus características vinculadas al tráfico portuario. El avance de las transformaciones suscitadas en estos medios de transporte avizoraba el éxito o no de la navegación comercial. A medida que los tiempos avanzaban, en el puerto de Corrientes se hacía evidente la presencia de embarcaciones vinculadas al Atlántico, como las balandras o los bergantines. Paulatinamente, la transición de la navegación a vela y su paso a navegación a vapor produjo un cambio en los intercambios comerciales, así como en el arribo de nuevas y variadas mercancías (Schaller 2012).

Así, los buques de vela que recalaban en el puerto de Corrientes fueron:

- La Goleta: buque de vela de dos o más mástiles, siendo el mayor el de "mesana" (de popa), con el aparejo formado por cangrejas y escandalosas, y velas de cuchillo (foques y velas de estay). La nave comercial más común en el puerto de Corrientes.
- Bergantín: embarcación de dos palos "mayor" y "trinquete" a proa, con bauprés y velas cuadradas. La segunda más empleada para el tráfico comercial correntino.
- Pailebote: goleta de escaso porte, sin gavia y con un foque muy maniobrable.
- Bergantín goleta: navío con un aparejo de proa similar a un bergantín, y un aparejo de popa análogo al de una goleta.

- Zumaca: embarcación de fondo plano, utilizada para navegar en aguas poco profundas. Muy parecida a un bergantín.
- Balandra: navío de vela pequeño, con un solo palo y al menos un foque amurado en el estay de proa.
- Patacho: aviso de porte liviano, una mezcla entre goleta y bergantín usada para guardar bocanas de puertos y reconocer las costas.
- Queche: velero de dos mástiles.
- Garandumba: plataforma montada sobre canoas, con una casilla para la tripulación, de calado mínimo, empleada para la navegación ribereña. Por lo común, movida a la sirga o con botadores.
- Falúa: embarcación ligera, alargada, a remo, empleada para cabotaje y en los puertos.
- Chalana: embarcación de unos 5 metros de eslora y fondo plano y ligeramente curvo. Especialmente apta para navegar en aguas someras.
- Ballenera: embarcación de pequeño tamaño empleada como bote auxiliar.
- Bombarda: embarcación de vela de dos palos, con morteros a proa para bombardear.

En relación con los buques de vapor, se destaca:

- Vapor *Jeneral Urquiza*: primer buque construido en Corrientes. Propulsado por máquina de vapor. Cuenta con caldera de vapor.

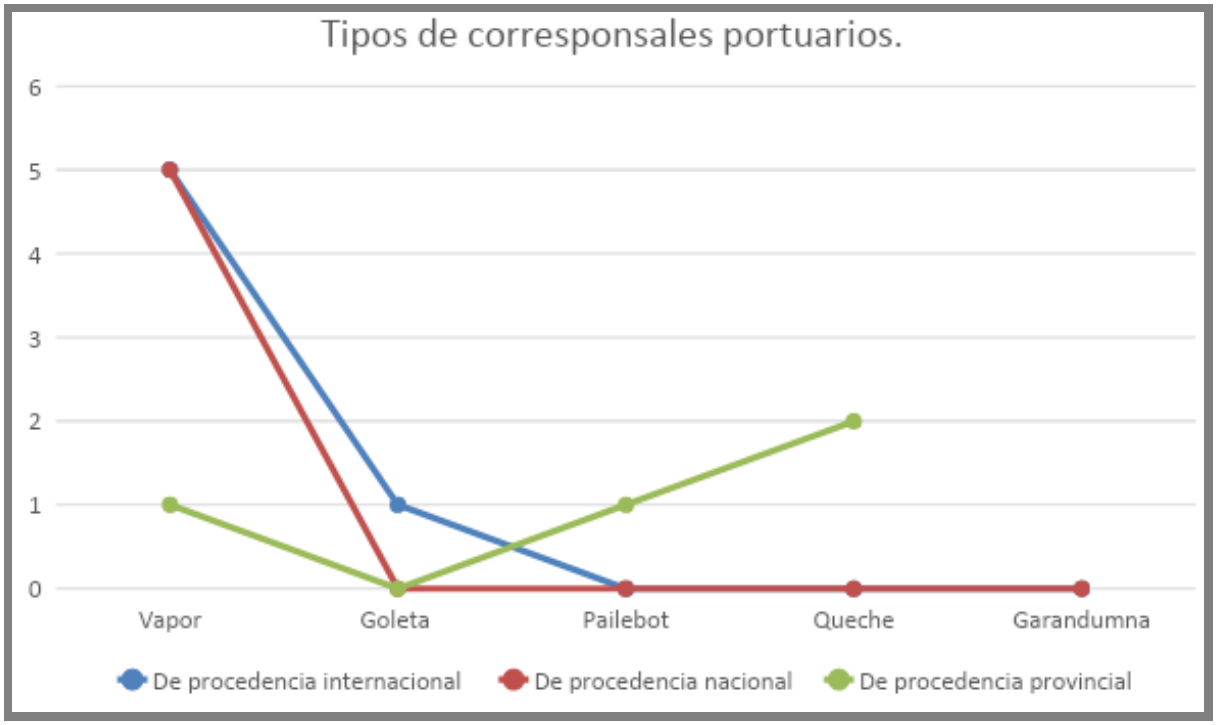
Algunos tipos y nombres de embarcaciones más frecuentes fueron los siguientes:

Tipo de buque	**Nombre**	**Tipo de buque**	**Nombre**
Goletas	Ulises	Patachos	Facio
	Paz Correntina		Isabel
	Victoria		Francisco
	Joven Leonor	Vapores	Oriental Río Uruguay
	Adelaida		Vapor Paraguayo Nueva Burdeos
	Nueva Italia		Vapor Aquitaine
	Nueva Industria		Vapor Tacuarí
	Envidioso		Vapor Inglés Buenos Aires
Pailebotes	Joven Pepito		Vapor Oriental Fanny (provincia del Paraguay, sólo para Buenos Aires)
	San Martín	Bergantín goleta	Isabel
	Virgen de la Guarda	Garandumba	Carmelita
	Dichosa María (Paraguay)	Balandra	2 de Julio
Ballenera	Buenos Aires	Zumaca	Alianza
	Única	Queche	Resolución (Goya)
			Comodidad (Paraguay)

Fuente: elaboración propia (datos extraídos de diarios).

Los corresponsales portuarios

Durante estos años, el puerto de Corrientes experimentó un proceso fluvial en relación con las correspondencias de índole internacional, nacional y provincial. Las mismas se han cuantificado de la siguiente manera, y los datos fueron recogidos de la sección *Marítima*, que ofrece una amplia posibilidad de análisis cuantitativo y cualitativo.



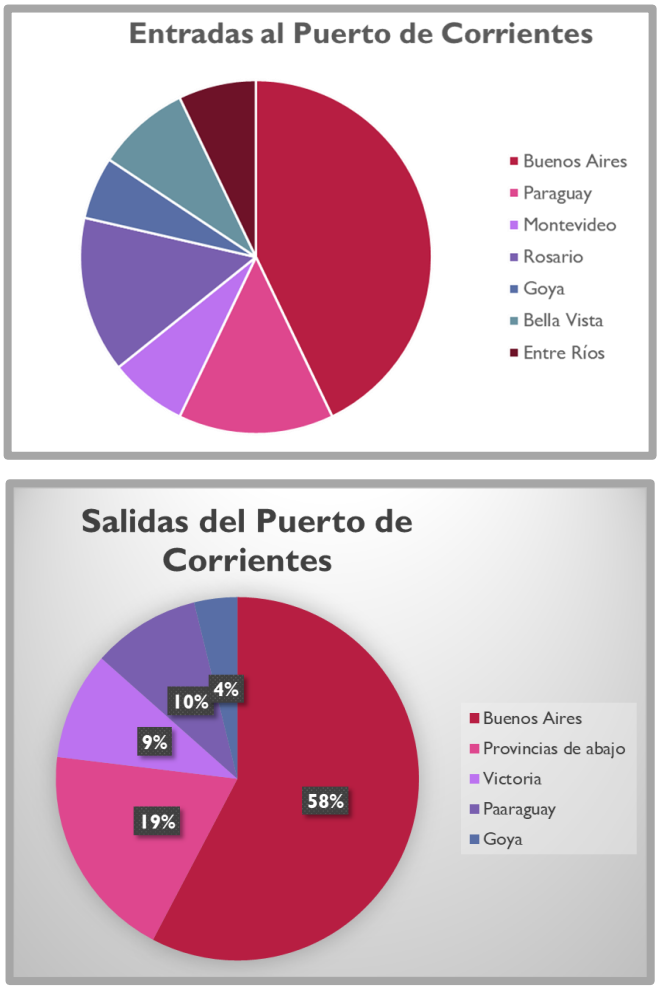
Fuente: elaboración propia.

Algunos buques de procedencia internacional fueron: Goleta Vences, Compañía de Navegación del Alto Paraguay, de Montevideo a Cuiabá (Matto Grosso); vapor Marqués de Olinda (carrera Paraná-Paraguay); vapor paraguayo Nueva Burdeos; vapor Iporá; vapor Tacuarí; y vapor Alto Paraguay.

Mientras, algunos de procedencia nacional fueron: vapor Pampero; vapor Correo; vapor Corza, Compañía Salteña (Paraná hasta Montevideo, y hasta Buenos Aires), que admitía pasajeros y encomiendas; vapor Bermejo; y vapor Paraná.

Por último, pero no menos importante, algunos de procedencia provincial fueron: vapor Corrientes (para Bella Vista-Goya-Paraná y Rosario); Pailebot Teresa (Bella Vista); Queche Resolución (Goya); Garandumba Carmelita (Bella Vista); y Queche Dos Hermanos (Bella Vista).

Estas embarcaciones marcaban las entradas y salidas del puerto de Corrientes, lo que puede graficarse de la siguiente manera:



Fuente: elaboración propia.

Los gráficos señalan que la mayoría de las embarcaciones que ingresaban al puerto de Corrientes provenían de Buenos Aires y Paraguay y salían con mayor frecuencia hacia Buenos Aires y las provincias de abajo, completando así el circuito comercial y de correspondencia.

Las mercaderías

Como mencionamos, la sección *Marítima*, además de suministrarnos datos en relación con las embarcaciones, ofrece una amplia posibilidad de hallar elementos que permitan aproximarnos a la cotidianeidad de una ciudad cuyo factor preponderante giraba en torno al puerto. Permite conocer y explorar datos en referencia a la procedencia de las embarcaciones, el peso, el patrón o capitán, el tipo de carga o cantidad de pasajeros, el día de arribo y de salida. A continuación, una de las planillas Excel que nos permitió cuantificar la información. Un

análisis más exhaustivo se halla aún en proceso, no obstante establecer ciertas categorías permite una mayor clarificación al respecto:

El Comercio. 1855. Entradas al Puerto de la Ciudad de Corrientes.								
Periódico	Fecha	Embarcación	Procede de	Peso	Patrón	Carga		Salió de puerto de origen
El Comercio, 02 de septiembre	31-ago	Vapor Oriental Ríos Uruguay	Paraguay		capitán D. Juan B. Taurel	con carga, de transito		28-ago
	31-ago	Vapor Paraguayo Nueva Burdeos	Buenos Aires	80 tn	capitán Pablo Viñales	con carga		16-ago
El Comercio. 13 de septiembre	2-sep	Piragua Paraguay	Paraguay	85 tn	D. Nicanor Nuvero	con carga	de transito	25-ago
	9-sep	Goleta Elisa	Buenos Aires	40 tn	D. Francisco Fasola	con carga	-	22-ago
	9-sep	Goleta Amalia	Buenos Aires	64 tn	D. Bernardino Quirolo	con carga	-	22-ago
	11-sep	Vapor Paraguayo Tacuarí	Buenos Aires	-	Comandante D.N.N.	-	-	1-sep
El Comercio. 16 de septiembre	12-sep	Goleta Romualda	Buenos Aires	60 tn	D. Francisco Truco	con carga	-	13-ago
	12-sep	Patacho Francisco	Buenos Aires	125 tn	D. Simón Gastaldi	con carga	1 pasajero	9-ago
	12-sep	Paylebot San Martin	Buenos Aires	16 tn	D. Francisco Fortuna	en lastre	-	6-sep
	14-sep	Patacho Fusio	Paraguay	85 tn	D. Francisco Mora	con carga		8-sep
	14-sep	Goleta Loreto	Rosario	37 tn	D. Ladislao Enrique	con carga		14-ago
	14-sep	Goleta Joven Cautiva	Buenos Aires	47 tn	D. Guillermo Pomar	con carga		18-ago
	14-sep	Goleta América del Sur	Buenos Aires	54 tn	D. Juan Bautista Biacaba	con carga	3 pasajeros	17-ago
El Comercio, 30 de septiembre	16-sep	Paylebot Teresa	Bella Vista	16 tn	D. Angel Puyol	con carga		14-sep
	16-sep	Paylebot Laureano	Bella Vista	12 tn	D. Santiago Gueta	con carga		3-sep
	16-sep	Paylebot Maria	Buenos Aires	18 tn	D. Manuel Comes	en lastre		9-sep
	16-sep	Ballenera Única	Bueno Aires	25 tn	D. Francisco Cheruti	en lastre		16-sep
	17-sep	Garandumba Carmelita	Bella Vista	12 tn	D. Bartolomé Facio	con carga		13-sep
	17-sep	Paylebot Anjelita	Rosario	12 tn	D. Nicolás Artigas	en lastre		13-sep
	18-sep	Goleta Mariquita	Buenos Aires	39 tn	D. Ambrosio Ramugnino	con carga del Paraná		23-ago
	18-sep	Goleta Asunta	Montevideo	60 tn	D. José Bonavia	con carga		27-ago
	18-sep	Goleta Maria Manuela	Buenos Aires	82 tn	D. Santiago Costa	con carga		23-ago
	18-sep	Goleta Armonia	Buenos Aires	40 tn	D. Ignacio Moresco	con carga del Paraná		22-ago
	22-sep	Vapor inglés Buenos Aires	Buenos Aires	145 tn	Capitán D. David Bruce	con carga		11-sep
	26-sep	Zumaca Alianza	Paraná	39 tn	D. Cosntancio Pardo	con carga		12-sep
El Comercio, 4 de octubre	30-sep	Paylebot 23 de Diciembre	Paraguay	26 tn	D. Casimiro Gonsalez	con carga	2 pasajeros	21-sep
El Comercio, 7 de actubre	4-oct	Queche Comodidad	Rosario	12 tn	D. Jerónimo Batire	en lastre	1 pasajero	1-sep
	4-oct	Goleta Concepción	Buenos Aires	34 tn	D. Pelegro Lotero	en lastre		2-sep
	5-oct	Goleta Paz Correntina	Rosario	90 tn	D. Santiago Futel	con carga		17-sep
	5-oct	Balandra 2 de Julio	Buenos Aires	26 tn	D. Jerónimo Solari	en lastre		22-sep
	5-oct	Queche Dos Hermanos	Bella Vista	10 tn	D. Antonio Castañin	con carga		29-sep
	5-oct	Goleta Nueva Italia	Buenos Aires	57 tn	D. Carlos Perini	en lastre		19-sep
	5-oct	Paylebot Dominga	Buenos Aires	23 tn	D. Juan Sifredi	en lastre		17-sep
	5-oct	Goleta León Correntino	Buenos Aires	40 tn	D. Cayetano Nicolini	con carga		13-sep
	5-oct	Goleta Julia	Buenos Aires	34 tn	D. Manuel Casablanca	con carga		22-sep
El Comercio, 11 de octubre	9-oct	Goleta Joven Clarita	Buenos Aires	65 tn	D. Juan Picot	con carga		11-sep
	10-oct	Goleta Joven Albana	Paraná	30 tn	D. Bartolomé Bardi	con carga		24-sep
	10-oct	Goleta Relámpago	Paraná	26 tn	D. Miguel Raggio	con carga		25-sep

Fuente: elaboración propia.

El análisis de la pesquisa nos permitió identificar el tipo de mercaderías que circulaban en la provincia, así como su procedencia. A continuación, los de mayor demanda:

- De Paraguay: maderas, tercios y sobornales de yerba, arrobas de tabaco, piedras de afilar y hierbas.
- De Brasil: arroz.
- De Norteamérica: harina, y vino catalán.
- De Buenos Aires: cajón efectos, fardos, barriles de clavos, damajuanas de ginebras, canastos de loza, armas de fuego, fanegas de cal, fardos de lienzo, fardos de bramante, pipas de vinos burdeos, muebles, brocal, harinas, cohetes, palos y vergas para buques, barniz, medicinas, aceite de potro, de linaza, bolsas de galletas, orejones, azúcar,

aceitunas, jabones negros, piedras de afilar, arrobas de tabacos, semillas de lino, escobas, baúles, entre otros.

- Desde Montevideo: fardos efectos, artículos de ferretería, cajones fideos, cajones vinos burdeos, cajones licores, cajones vino frontignan, barricas azúcar refinada, cajón anicete, damajuanas ginebra, damajuanas anís, pipa aguardientes, cascos, bolsas pimienta, cajones arroz, rollos tabaco negro, papel de estraza, cajón muestreo, fanegas cal del Paraná, sombreros, entre otros.
- Desde Paraná y Rosario: fardo cotín, fierros y fanegas de cal.

Corrientes y las vinculaciones navales con Europa, EE. UU. y Paraguay

Como indicamos anteriormente, este período estará nutrido de una gran movilidad de embarcaciones provenientes tanto de Inglaterra, como el vapor de guerra S.M.B. Locust; de Francia, como el vapor Bisson (buque de guerra); de Estados Unidos, como el bergantín Bainbridge, el buque Hopkins, el vapor Water Witch y el buque Fulton (Comodoro Shubrick); y de Brasil, como el vapor de guerra Maracaná. También se hallaron circundando las aguas del Paraná buques de Cerdeña, Italia. *La Libre Navegación de los Ríos* fue uno de los motores que caracterizaron este período. Desde sus inicios, a través de los medios de prensa se hizo sentir el reclamo de las presiones correntinas, también en relación directa sobre el Paraguay, en función de la explotación del Bermejo. Recién en 1857, un buque de bandera paraguaya surca el Atlántico hacia Gran Bretaña. Apenas un año antes, en 1856, se firman los acuerdos definitivos con Brasil y la Confederación Argentina, liberando la navegación en los ríos Paraná y Paraguay (Deniri 2004). El conflicto con el Water Witch[30] y el incidente armado tendrá a Corrientes como escenario de los sucesos, pero también será una de las oportunas estratagemas yanquis para imponer su yugo monopólico y de poderío.

En relación a las vinculaciones con Paraguay, podemos agrupar las cuestiones vinculadas a las carreras de buques de vapor entre Asunción y Buenos Aires, que fueron de gran relevancia para la vida económica de Corrientes. Constituían además el principal medio de transporte de pasajeros. Corrientes era una parada frecuente. Además, era el medio más regular de transporte de prensa y correspondencia, y el medio más rápido de transporte de mercaderías. No obstante, algunos de los conflictos históricos que atraviesan a Corrientes con

[30] Decreto VIII-1854, concediendo un pasaporte para el comandante de Vapor Water Witch para viajar por la provincia libremente. Registro Oficial de la Provincia de Corrientes, 7° Tomo. (1853-1856), Imprenta del Estado, Corrientes, 1936, … p. 187.

Paraguay se relacionan a la cuestión de los límites. En el lapso que analizamos, la cuestión de los límites con Corrientes aparece neutralizada, si bien la Confederación incursiona en los territorios en disputa con acuerdo de ambas partes, intentando viabilizar la navegación del Bermejo y descontando incidentes aislados donde el Paraguay se impone por la fuerza, sin llegar a confrontaciones armadas (Deniri 2004).

Reflexiones finales

En *La Unión Arjentina* (1860) expresaban lo siguiente: "La fuente de la civilización de los pueblos es el comercio y más aún aquellos que contienen materias primas capaz de satisfacer las demandas, necesitan de la eliminación de trabas (…) Corrientes de riqueza pastoril puede competir con las otras provincias que tengan mayor de haciendas como el Brasil, por la frontera del Uruguay o con el Paraguay en la exportación de cueros de vacunos secos, suelas y demás peletería que esta provincia concurra a la plaza de Buenos Aires (…) debe llamar seriamente la atención del gobierno nacional y entonces los correntinos beneficiarán la yerba mate y competirán con el Paraguay en los mercados consumidores haciéndose un comercio productivo de la provincia y para la nación". Esto afirma la conciencia fluvial que se desprende del recorte temporal abordado, y permite hacernos una idea sobre los momentos clave de la historia provincial con relación a la actividad portuaria, la industria, el comercio y las actividades agropecuarias.

A través de un análisis exploratorio y preliminar, pudimos adentrarnos a las dinámicas portuarias vinculadas a las relaciones internacionales, nacionales y provinciales reflejadas a través de las líneas editoriales de los diarios analizados, así como los temas capitales que se desprenden de los mismos con relación al objeto de estudio. Esto nos permite acercarnos y describir las tipologías de naves que ingresaban y salían del puerto, siendo las goletas las de mayor preeminencia, luego será notorio el momento transicional de la irrupción de los buques a vapor. Los flujos de mercaderías fueron otra de las variables que se pudo considerar a la hora de emprender la tarea de pesquisa, ya que ellos abren nuevos interrogantes que invitan a otros estudios pormenorizados.

La importancia del puerto en la vida social, política y económica de Corrientes se refleja no sólo en su escudo provincial, a través de uñas de ancla insertas, sino además en las luchas intestinas en que estuvo inmersa la sociedad correntina en el marco del afianzamiento de las instituciones federales y democráticas. *La Libre Navegación de los Ríos*, el libre comercio, pero también la protección de sus industrias y del sector productivo, caracterizaron los años

trabajados. Inician con las consecuencias de Caseros, y culminan con el inicio de la batalla de Pavón. Ciertamente, el escenario político y militar será trastocado y, junto a él, la vida económica, comercial y fluvial, lo que en ciernes sella un período que, lastimosamente, impactará en la pérdida de conciencia de la sociedad. Cabe preguntarnos ¿cuándo y por qué la navegación fluvial del Paraná pasó a ser un monopolio de la República del Paraguay? ¿Qué medidas se tomaron para que los sucesos de la historia decanten en estas situaciones?

A medida que el puerto fue subsumido por la construcción del muelle, y con él un avance de la urbanización de la avenida costanera como un "paseo", y al tiempo que fueron circulando nuevos medios de transporte, puede pensarse que los años dorados de la ciudad portuaria fueron quedando en las hojas amarillas de antiguos diarios que reposan en anaqueles, esperando la mirada del investigador que desempolve y visibilice su impacto para el imaginario colectivo. Tal vez de esa manera, como lo expresó Hernán Gómez, Corrientes vuelva a mirar al Padre de las Aguas. Paradójicamente, a medida que la población empezó a aventurarse en los "paseos" de la costanera que embellecían a la ciudad, el río Paraná fue perdiendo importancia mediadora para las actividades fluviales y comerciales, quedando vedado sólo para embarcaciones privadas. Este capítulo de la era de los cascos de mercaderías invita a reflexionar acerca del momento en que el puerto "antiguo", histórico protagonista de momentos estelares, se aleja del imaginario para dar paso al "nuevo puerto de Corrientes" en las nuevas reconfiguraciones espaciales, como El Sombrero, Empedrado.

Bibliografía

Ambrosetti, Juan Bautista. *Primer y segundo viaja a Misiones*. Buenos Aires: Albatros, 2008.

Basaldúa, Florencio. *Pasado, presente, porvenir del territorio nacional de Misiones*. La Plata, 1901.

Bernárdez, Manuel. *De Buenos Aires al Iguazú. Crónicas de un viaje periodístico a Corrientes y Misiones*. Buenos Aires: La Nación, 1901.

Deniri, Jorge Enrique. "Presiones geopolíticas sobre el Paraguay en vísperas de la guerra de la Triple Alianza. A través de los periódicos de Corrientes 1853-1859." En *Anales de la Junta de Historia de la Provincia de Corrientes*, no. 6. Corrientes: Moglia, 2004.

Deniri, Jorge Enrique. "Una aproximación cronológica al proceso histórico portuario de la ciudad de Corrientes. 1588-2000. Una historia de siglos." En *Anales de la Junta de Historia de la Provincia de Corrientes*, no. 17. Corrientes: Moglia, 2015.

Gutiérrez, Ramón y Ángela Sánchez Negrete. *Evolución urbana y arquitectura de Corrientes*. Resistencia: Instituto Argentino de Investigaciones en Historia de la Arquitectura y del Urbanismo, 1986.

Minadeo, Miguel. "Las calles de Corrientes. 1588-1998." En *IV Centenario de su fundación*. Corrientes: Edición de Autor, 2005.

Queirel, Juan. *Misiones*. Buenos Aires: Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional, 1897.

Rial Seijó, Eduardo. *La Corrientes que Mantilla conoció. Colección de fotografías de la "Belle Époque" correntina*. Corrientes: Amerindia, 2008.

Rivera, Alberto Aurelio. "Una descripción inédita de Manuel F. Mantilla sobre la ciudad de Corrientes". En *Folia Historia del Nordeste*, 185-209. Resistencia: Instituto de Investigaciones Geohistóricas, Conicet, 1980.

Serrano, Pedro Benjamín. *Guía general de la provincia de Corrientes*. Corrientes: Heinecke, 1910. https://archive.org/details/guia-general-de-la-provincia-de-corrientes-1910-por-p.-benjamin-serrano/page/n1/mode/2up

Fuentes éditas

Registro Oficial de la Provincia de Corrientes. 6to tomo. Años 1842-1846. Publicación Oficial. Corrientes: Imprenta del Estado, 1936.

Registro Oficial de la Provincia de Corrientes. 7to tomo. Años 1853-1856. Publicación Oficial. Corrientes: Imprenta del Estado, 1936.

Registro Oficial de la Provincia de Corrientes. 8vo tomo. Años 1857-1859. Publicación Oficial. Corrientes: Imprenta del Estado, 1936.

Diarios

La Libre Navegación de los Ríos, 1853.

El Comercio, 1854-1856.

La Opinión, 1857-1859.

La Unión Argentina, 1859-1860.

LA TRAYECTORIA PROFESIONAL DEL INGENIERO ARIODANTE GHISOLFI, EXPERTO E INTELECTUAL. MANTUA 1863–SAN NICOLÁS 1949

Rosana Luján Obregón
HiTePAC–FAU–UNLP
obregonrosana@hotmail.com

Resumen

A principios del siglo XX, la ingeniería, como un conjunto de saberes técnicos, se presentó ocupando un rol central en la construcción material de la Nación. A partir de la creación de la carrera de Ingeniería en la Universidad de Buenos Aires y del Ministerio de Obras Públicas de la Nación en 1898, el Estado Nacional se reconoció como autor y proveedor de la infraestructura para el desarrollo de actividades productivas[1]. En este sentido, entre 1880 y 1920 se construyeron los principales puertos del país: los puertos de Buenos Aires, La Plata, Bahía Blanca, Rosario, Mar del Plata, la Base Naval Gral. Belgrano y los puertos fluviales sobre los principales ríos navegables.

En este contexto, el Ing. Ariodante Ghisolfi arribó a la República Argentina. Nacido en Mantua y formado en Venecia, llegó al país en 1888. Se desempeñó en diferentes áreas del campo de la ingeniería como parte de los equipos técnicos de empresas privadas, como así también para el Estado Nacional. En 1903, la *Compañía de Obras Públicas del Río de La Plata Ltda*. lo designa como Jefe de la oficina técnica para dirección de las obras del Puerto Nuevo de San Nicolás de los Arroyos[2]. Luego de una inspección *in situ*, desestimó el proyecto original y propuso uno nuevo que fue aprobado y posteriormente ejecutado. Desvinculado de la empresa, Ghisolfi se radicó en la ciudad en 1905. En estos años desarrolló una amplia actuación profesional, destacándose su incorporación como Jefe de la Oficina Técnica Municipal entre los años 1908 y 1944. Como experto, desempeñó una amplia tarea dentro del estado municipal e incursionó, también, como profesional independiente. Su accionar no sólo se limitó a su campo de experticia, sino que su ejercicio como periodista, sus trabajos de investigador del pasado nicoleño, sumado a su labor como crítico teatral, lo posicionaron como un intelectual de gran influencia en el medio local. Este trabajo propone el recorrido por la trayectoria

[1] Ballent y Silvestri 2004; Ballent A 2019.
[2] San Nicolás de los Arroyos se sitúa sobre el tramo inferior del Río Paraná, entre el Arroyo del Medio, límite con la provincia de Santa Fé, y el Arroyo Ramallo, límite con el Partido del mismo nombre.

profesional del Ingeniero Ariodante Ghisolfi utilizando como fuente principal su archivo personal.

Sobre la ingeniería e ingenieros

La construcción del campo profesional de la ingeniería presenta una historiografía dispersa en artículos y tesis que tratan las diferentes especialidades dentro de la disciplina. Los trabajos pioneros de la historia de la ingeniería, desde una crónica disciplinar, son los textos de Vaquer[3] y Luchini[4]. En los últimos años, a partir de los trabajos sobre la formación del estado de Oszlak[5], y los de Plotkin y Zimmerman sobre saberes estatales[6], se ha realizado un avance historiográfico respecto a las distintas profesiones, inclusive el campo disciplinar de la ingeniería. En efecto, como menciona Silvestri[7], es a partir de 1880 donde existe una mayor burocratización de la profesión, al incorporarse como funcionarios o integrar los cuerpos técnicos al Estado moderno, pero a la vez se consolida la práctica profesional liberal del ingeniero. En este sentido, se han desarrollado trabajos que, con diferentes ópticas, tanto sociales como económicas y políticas, dan cuenta de la inserción y formación de los cuerpos técnicos de la administración estatal y la construcción del saber específico de cada dependencia: Andrés Regalsky sobre Obras Sanitarias de la Nación (OSN) y Elena Salerno y Silvana Palermo sobre los ferrocarriles del Estado y reparticiones del Ministerio de Obras Públicas (MOP)[8]. Desde la historia DE económica y desde la historia institucional, se suman, desde una perspectiva similar, las investigaciones de Aníbal Jáuregui, que aborda la estructura y planes del Ministerio en el periodo 1930[9]. Los distintos aspectos de los vínculos entre Estado e ingeniería, como conjunto de saberes expertos y como profesión, son abordados por Rammaciotti y Rayez[10] para los ingenieros sanitaristas; Valeria Grutchevski[11] para la Dirección

[3] Una primera historia de la ingeniería en Argentina es el texto de Vaquer (Vaquer 1968), centrado en la relación de la ingeniería con la industria y la minería. Posteriormente, el texto publicado por el Centro Argentino de Ingenieros presenta una visión enciclopédica dedicada a los planes de estudio y la aparición de las distintas ramas de la ingeniería, como así también unas breves bibliografías de los egresados prominentes. También resume congresos de la profesión, etc. (Luchini 1981).
[4] Luchini 1981.
[5] Oszlak 2015.
[6] Plotkin y Zimmermann 2012.
[7] Silvestri G., inédito.
[8] Regalsky 2010; Salerno 2015; Palermo 2006.
[9] Jauregui 2012- 2013.
[10] Ramacciotti y Rayez 2018.
[11] Gruschetsky 2009.

de Vialidad Nacional, y el Ministerio de Obras Públicas[12] de la Nación por Anahí Ballent[13]. En los estudios pioneros de la ingeniería portuaria, están los trabajos de Graciela Silvestri. Desde una óptica de los estudios culturales, su trabajo sobre el Puerto de Buenos Aires se centra en los distintos proyectos propuestos, los profesionales intervinientes y, más precisamente, en las discusiones técnicas y políticas sobre el proyecto del puerto llevadas adelante por Madero y Huergo[14].

El campo historiográfico de los estudios portuarios producido en los últimos 20 años se ha incrementado a partir de la creación de la red de estudios portuarios (Red de Estudios Portuarios, RedeP)[15], que con diferentes perspectivas disciplinares ha permitido el crecimiento de trabajos en cantidad y calidad[16]. Entre trabajos producidos de la Red podemos citar el trabajo de Gallego[17], que con una visión prosopográfica relaciona a un grupo de ingenieros, argentinos y extranjeros, que intervinieron en la construcción y/o proyecto de los puertos del periodo. En este sentido, desde la microhistoria y de la historia de la técnica, el trabajo sobre el diario de obra de la construcción del puerto de Mar del Plata de Susana Soraya González y Bruno Rohou[18] es de sumo interés para este trabajo respecto al abordaje metodológico de la fuente. En el campo más específico de las trayectorias profesionales, en el sentido de lo planteado por Menazzi y Jajamovich[19], Gustavo Chalier[20] aborda la trayectoria del Ing. Pagnard, que vino al país como representante técnico de la empresa constructora del Puerto de Rosario y, posteriormente, devenido a empresario, impulsó la construcción del puerto de Arroyo Pareja en Punta Alta.

Este trabajo se propone realizar un recorrido por la trayectoria profesional del Ingeniero Ghisolfi, a modo de contribuir a la construcción del campo disciplinar de la ingeniería portuaria en Argentina: como experto, al analizar el proyecto del Puerto de San Nicolás y su desempeño en el ámbito del estado municipal y su ejercicio liberal de la profesión; y como intelectual, por su labor como periodista, como investigador del pasado nicoleño, como crítico de teatro, por

[12] Jauregui 2012-2013.
[13] Ballent A. 2008.
[14] Silvestri G. 1993; Silvestri G. 2003.
[15] http://www.institutodehistoria.org.ar/page/nehcpr
[16] Rohou, Petersen, Chalier, y de Marco (h) 2019.
[17] Gallego 2012.
[18] González y Rohou 2017.
[19] Menazzi y Jajamovich 2019.
[20] Chalier 2010.

su vocación formativa mediante su academia de dibujo y como miembro activo de la asociación italiana.

Inmigrante e ingeniero: experto e intelectual

La inmigración es un factor constitutivo de la Argentina moderna. A partir de 1880, en plena expansión de la economía, el núcleo productivo se centraba en la región pampeana. Con la centralización del poder estatal en materia militar, territorial, fiscal y administrativa, iniciada con el Gobierno de Roca, se dieron las condiciones para la aplicación de medidas políticas que marcarían el rumbo que seguiría la Argentina. La inclusión al mercado internacional de capitales requirió de infraestructura adecuada para la exportación, sumado a la fluencia de mano de obra inmigrante. El Estado nacional impulsó la expansión del sistema ferroviario y la construcción de puertos a lo largo del frente fluvial nacional.

Ghisolfi llegó al puerto de Buenos Aires en el año 1888, coincidentemente con la mayor afluencia de inmigración italiana al país, antes de la crisis de 1890[21]. En ese año se encontraban en construcción el Puerto Madero y el Puerto de La Plata. Entre 1890 y 1920, se construyeron los grandes puertos del país: Rosario, Bahía Blanca, Puerto Militar Gral. Belgrano, Mar del Plata, etc.

Ariodante Ghisolfi.

[21] Entre 1880 y hasta 1910 se radicaron en Argentina alrededor de 1.000.000 de italianos, seguidos por los españoles con 700.000. Los italianos, en este periodo, representaron el 45% de la inmigración. A partir de 1910 la inmigración española fue de mayor proporción. (Cibotti 2000)

Nacido en Mantua en el año 1863, estudió en el Instituto Técnico de Mantua y en la escuela Superior de Venecia[22]. En su país natal trabajó en la construcción del ferrocarril de Mantua a Legnano y en la Usina de Savigliano. En el momento de su arribo a Buenos Aires, contaba con 25 años y llevaba dos años de casado. Los motivos de su decisión no han quedado registrados en documentación alguna, es indudable que el futuro que ofrecía América impulsó esa decisión.

Sus primeros trabajos en el país fueron para la Empresa Constructora "La Helvecia"; realizó mensuras en la Estancia "El Piquen" –en Fraile Muerto. Posteriormente estuvo a cargo como Jefe Técnico de la 2da sección de construcción del Ferrocarril Nacional Central Norte (Salta- San Rosa) y de la construcción de obras de arte para el Ferrocarril Central Argentino (Buenos Aires-Rosario) en el ramal Las Conchas, entre las estaciones San Isidro, Punta Chica y San Fernando. En un momento de gran demanda por parte del Estado para conformar sus cuerpos técnicos, muchos inmigrantes optaron por acceder a alguna oficina de la administración pública. En este caso rindió un examen para ocupar una vacante en La Estación Central de Torpedos de La Armada, en Tigre, y ejerció como profesor de la escuela mecánicos-torpedistas electricistas.

Estando en esta repartición, participó en la construcción de las baterías de Puerto Belgrano a cargo del Ingeniero Luiggi, y la refacción de las baterías "Chacabuco" en la Isla Martín García, a cargo del también ingeniero italiano Mayor de Artillería Bertrando Villavechia. En 1898, luego de participar en otras obras, pidió la baja y se incorporó a la Comisión de Hidráulica del Río Negro, a las órdenes del Ing. Cipolletti. Tanto Luiggi como Cipolletti fueron contratados por el Estado como expertos en sus distintas especialidades: uno para el proyecto del Puerto Militar y el otro para realizar un plan de irrigación para la provincia de Mendoza. El funcionario a cargo en ambas contrataciones fue el Jefe de Departamento de Ingenieros y posteriormente Ministro de Guerra y Marina, el Ing. Guillermo Villanueva[23].

Hacia finales de 1902, comenzó a trabajar en la Compañía de Obras Públicas del Río de La Plata Ltda., empresa de capitales británicos, y ocupó el cargo de Jefe de Oficina Técnica. En esta empresa participó de muchas y variadas obras en varios puntos del país. Entre ellas pueden nombrarse las obras del tranvía a vapor de La Plata a Abasto; el puente de Hierro del Ferrocarril Del Sud entre Gral. Mitre y Wilde; un puente carretero sobre el Río Colorado; la

[22] Chervo 1979.
[23] Luchini 1981.

dirección de Obras del Puerto Saturnino Unzué de Gualeguaychú; usinas eléctricas de Chascomús y Concepción del Uruguay; y la ejecución de pavimentos y galpones para Tranvías en la ciudad de Buenos Aires. En el año 1903 lo destinan a San Nicolás para la evaluación de las obras del puerto como Jefe Técnico de la construcción del puerto. La llegada de Ghisolfi a la ciudad coincidió con un gran auge de la industria de la construcción, ya sea por el volumen de Obra Pública e infraestructura de servicios, como por las obras de capitales privados que transformaron de modo sustancial la ciudad. Entre el año 1905 y 1912, el Municipio, a cargo del Intendente Serafín Morteo[24], tuvo la capacidad económica y operativa para la concreción de los principales edificios institucionales: Palacio Municipal, Tribunales, Colegio Nacional, Mataderos, Mercados, refacción y ampliación del Cementerio, forestación de plazas, avenidas y calles, adoquinados de calles, y obras de infraestructura sanitaria y de servicios.

Una vez comenzada la obra del puerto y transcurridos tres años, la Compañía del Río de La Plata rescindió el contrato con la Sociedad Puerto (año 1905). Ghisolfi se radicó en la ciudad y abrió un estudio de ingeniería y una empresa constructora. En el año 1908, se postuló como Jefe de la Oficina Técnica Municipal, por el alejamiento del Ing. Aramburu[25].

Desde este cargo estatal desarrolló, en calidad de experto técnico, una amplia labor que quedó documentada minuciosamente; elaboraba informes con detalles técnicos de las tareas ejecutadas, así como el balance económico de las mismas. En el balance del año 1908-1909, su primer año de gestión, en nota al Intendente expresó: *"Al cerrar el balance del mes vencido, esta Oficina Técnica encuentra que en concepto de impuestos aplicados a la edificación, han sido recaudados $ 60,80 m/n, suma que está lejos de lo suficiente para cubrir los gastos de sueldos a empleados, útiles de escritorio, intereses de capital representados por el local y muebles de oficina, etc."*[26] y como consecuencia propone al ejecutivo la aplicación de una patente municipal a los empresarios albañiles *"...que compran y venden materiales y evitan el pago por una construcción..."*[27] como modo de solucionar la baja recaudación. Este informe presenta la estadística anual de solicitudes de construcciones, edificios, tapiales, veredas,

[24] Obregón 1999; Bellagamba y Obregón 2001.

[25] El Ing. Juan Bautista Aramburu, recibido en la Universidad de Córdoba, dejó el cargo de jefe de la Oficina Técnica en 1908. Participó en la política nacional y provincial, y ocupó diferentes cargos dirigenciales en el ámbito estatal. Entre 1918 y 1922 fue electo Diputado Nacional, y en 1923 es designado como Director de Puentes y Caminos de la Nación.

[26] Ghisolfi, A. (1909). Balance de gestión de Oficina Técnica. 5 de junio. Archivo y Museo histórico de la ciudad de San Nicolás.

[27] *Ibidem*.

cercos, pozos, sótanos, refacciones, construcciones internas, panteones, bóvedas e informes técnicos sobre las licitaciones sobre los empedrados, aperturas de calles, mensuras, etc.

En informes sucesivos, existen descripciones y solicitudes similares al informe antes mencionado. Toda obra pública, de infraestructura, alumbrado público, inspección de obras privadas, sistemas contra incendios, mensuras del partido y de la ciudad, fue ejecutada, diseñada e inspeccionada por Ariodante Ghisolfi desde la oficina técnica municipal, demostrando una gran capacidad, no sólo de ejecución sino de organización de dicha oficina técnica.

También propuso varias ordenanzas urbanísticas, como la que establecía qué tipo de edificación debía realizarse sobre la Plaza Mitre (plaza fundacional), con el fin de jerarquizarla y protegerla, considerando los hechos históricos suscitados en el lugar. Como mencionamos con anterioridad, desarrolló trabajos profesionales desde su estudio de ingeniería, como profesional independiente. El edificio más importante que proyectó y construyó fue el Cine Teatro Palace, inaugurado en 1926, el primer edificio construido para cine de la ciudad.

Convocado, junto a otros representantes de la industria y el comercio local, por el Agente Consular José Canessa, participó en la Exposición Internacional de la Industria y del Trabajo realizada en Turín (1911), en la que presentó el proyecto y el estudio realizado del Puerto Nuevo de San Nicolás, proyecto que resultó premiado con Medalla de Oro: *"se trataba de una monografía conteniendo datos geológicos, datos estadísticos sobre la importancia comercial de San Nicolás y datos técnicos referentes a los estudios y al proyecto del puerto. Éste iba consignado en 17 láminas donde había mapas, planos generales y detalles de las varias construcciones… acompañaban muestra de materiales empleados"*[28].

Simultáneamente a su actividad profesional, se dedicó a varias otras actividades. En efecto, creó una escuela para la enseñanza del dibujo "industrial y artes decorativas" y el idioma y literatura italiana, según anunciaba el afiche publicitario. Fue un estudioso del pasado nicoleño[29]. Propuso, en el año 1940, un circuito turístico histórico que comprendiera: el sitio de El Primer Combate Naval, la Casa del Acuerdo, las baterías realizadas para la defensa de la

[28] Chervo 1979, 75.

[29] Realizó el estudio de la manzana de la Casa del Acuerdo, brindando información a la Dirección de Arquitectura del M.O.P. para la restauración de la misma. Realizó una pintura representando la plaza principal (hoy Mitre) en el año 1852, en base a documentación de la época. Copió planos históricos de la traza de la ciudad, entre tantas otras investigaciones históricas urbanas. (Fuente documental: Archivo y Museo Histórico de San Nicolás)

ciudad durante la Batalla de Pavón, el Ombú de Cullen, la Plaza Mitre, etc.

Si bien demostró ser muy dedicado en estas actividades, la más importante y destacada, luego de la ingeniería, fue el periodismo. Desde allí fue donde desarrolló con espíritu crítico e independiente diferentes temas de interés público. Colaborador de los diarios locales *El Norte de Buenos Aires, El Tribuno*, y *El Progreso*, y las revistas *La Juventud* y *San Nicolás*. Sus notas versaban sobre política internacional, nacional y local, críticas teatrales, temas relativos a la ciudad y al problema habitacional, y sobre la necesidad de construir viviendas para obreros: "*En San Nicolás hacen falta unas trescientas casitas de dos o tres piezas cada una, ya sean separadas o ya sean agrupadas en casas de vecindad, limpias, aseadas, higiénicas, seguras"*[30], así llamaba la atención de lectores de la *Revista San Nicolás* en el mes de agosto de 1921. Proponía un impuesto específico a los terrenos baldíos y casas deshabitadas, y un incremento a las propiedades de los ricos para el financiamiento de las viviendas obreras. Criticaba, además, duramente la ley de alquileres. Fue corresponsal del periódico de Buenos Aires *La Patria degli Italiani*. En 1914, este periódico editado en italiano alcanzaba las 10 páginas con una tirada de 60.000 ejemplares que lo posicionaba como el diario en lengua extranjera capaz de competir con los nacionales (*La Nación y La Prensa* rondaban los 200.000 ejemplares)[31]. Intensamente comprometido con la comunidad italiana, ocupó un cargo en la comisión directiva de dicha Sociedad y participó en la comisión a favor de los aliados durante la primera guerra mundial. Proclamado antifascista, sus notas periodísticas y su participación en el seno de la Sociedad Italiana estaban vinculadas a lucha contra el mismo.

El Puerto Nuevo de San Nicolás de los Arroyos. Aspectos técnicos

Como hemos expresado con antelación, Ghisolfi es enviado a la ciudad de San Nicolás como representante técnico de *La Compañía de Obras Públicas del Río de La Plata Ltda.*, encargada de realizar la obra para la *Sociedad Puerto San Nicolás.* En el año 1905, la empresa constructora se desvinculó de la construcción sin haber concluido la obra. Si bien el puerto fue inaugurado en 1906, nunca se completaron las obras previstas en el proyecto propuesto. El estado inconcluso de las obras del puerto y la falta de "transparencia" en el manejo económico-financiero por parte de la *Sociedad Puerto*, fueron centro de descontento por parte de la población local, que atribuía la "decadencia económica" de la ciudad a la decadencia del puerto.

[30] Chervo 1979, 89-92.
[31] Cibotti 2000, 381.

La prensa local y nacional se hizo eco de este clamor popular. Los relatos coinciden en afirmar que la empresa usó como plataforma la concesión del puerto para beneficiarse en otros ámbitos de la economía: especulación inmobiliaria con las tierras del puerto y aledañas, operaciones bursátiles de cotización en bolsa sin capital real, entre otras.[32]

En pos de contextualizar esta problemática, es necesaria una breve reseña: en 1889, la firma *Díaz, Atucha, Cullen y Cía.* obtuvo una concesión por 30 años –a partir de la cual se denominó *Sociedad Anónima Puerto San Nicolás*– para la explotación del puerto de San Nicolás de los Arroyos –en terrenos de su propiedad– y para *"construir muelles y depósitos para embarque y desembarque de mercaderías, elevadores y secadores de granos, depósitos para desgranadoras y almacenaje de frutos del país en terrenos de su propiedad, en el puerto de San Nicolás de los Arroyos, en el antiguo saladero de San Luis"*[33]. Según establecía su artículo primero, debían, además, construir empalmes con las vías de los ferrocarriles Buenos Aires-Rosario, y Oeste bonaerense, y librar al servicio público las obras mencionadas en el término de veinticuatro meses, siendo el gobierno nacional garantía de la concesión durante treinta años[34]. Pasados 14 años, en el año 1903, en el Congreso Nacional sancionó la Ley Nº 4210, en la que se otorgó una nueva concesión a *la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás*, para construir y explotar, ahora, por setenta años, un puerto comercial de ultramar y cabotaje, en la zona de la costa, entre el saladero San Luis y la desembocadura del arroyo Ramallo. Esta concesión obligaba a la construcción de 2000 mts. de muelle y un edificio para Aduana (actualmente sede de la Prefectura Naval Argentina).

[32] Sobre el tema de la Sociedad Puerto y la especulación financiera ver: Lazzaro, S. (1992) "*Estado, capital extranjero y sistema portuario argentino (1880-1914)"* Vol. 1, Buenos Aires. Centro Editor de América Latina; Harispuru, A. (2011) El puerto de San Nicolás. Su origen, evolución y decadencia. Actas V Jornadas Uruguayas de Historia Económica. Asociación Uruguaya de Historia Económica. AUDHE.

[33] Puerto 1893.

[34] San Nicolás 1893.

Figura 1. Plano que acompaña las Memorias de la Sociedad Anónima "Puerto San Nicolás", realizado por el Ing. Agr. F.G, Molina. Agosto 1886, Buenos Aires.

Figura 2. Sector del plano del Puerto Nuevo en los terrenos del Saladero San Luis, antes de su construcción.

La *Compañía de Obras Públicas del Río de La Plata*, cuyo representante técnico era el Ing. Calastrame, estaba encargada de la ejecución de la obra. Ni bien llegado al sitio propuesto para construir el puerto, Ghisolfi realizó un exhaustivo análisis de las condiciones naturales del emplazamiento y del proyecto propuesto por la Sociedad Puerto, realizado por el Ing. Álvarez Toledo. En discrepancia con lo planteado, preparó un informe y un anteproyecto que presentó y fue aprobado por la compañía *La Sociedad Anónima Puerto San Nicolás* y por el Ministerio de Obras Públicas en el mes de junio de 1904.

El 17 de julio de ese mismo año comenzaron las obras con la colocación de la piedra fundamental en el edificio de Aduana. Según se desprende de los informes presentados ante la Comisión de Obras Públicas del Senado[35] y de los planos del archivo Ghisolfi, la diferencia de proyecto radicó en el modo que el ferrocarril acometía hacia las mangas de cargas y descargas; el zigzag propuesto es descartado en el nuevo proyecto por inconveniente en cuanto a la practicidad de movimientos ferroviarios que exigía el puerto y que, por otro lado, demandaba el desmonte casi total de la barranca en esa zona. También debió considerar que en el lapso transcurrido entre el primer proyecto y esta nueva presentación, no se dragó debidamente el canal del Paraná, con lo cual los sedimentos cambiaron totalmente la configuración de los canales principales de acceso al futuro puerto[36], y también la desaparición de todas las estacas que marcaban los rumbos fijos del proyecto. En la nota escrita por Ghisolfi, según se registra en su diario de seguimiento de obra[37], en la Revista *La Ingeniería*[38], sobre el Puerto de San Nicolás, da cuenta de los estudios de rectificación de la línea de costa y variaciones del río.

[35] Ver: exte n° 17 del 21 de julio de 1903 Archivo Histórico del Honorable Cámara de Senadores y Diputados de la Nación (AHCS y D).

[36] Ver: Exte n° 337 del 29 de octubre del año 1901 presentado ante el Congreso de la Nación. Los comerciantes, exportadores y agentes de compañías de navegación de Buenos Aires, Rosario, San Nicolás y Concordia piden que se sancione en el presupuesto del año próximo una partida para la compra de una draga para que se realicen trabajos de mantenimiento de los canales de acceso al Paraná. En el exte se describen los problemas acarreados por bancos de arena en la navegación de los barcos y la imposibilidad de que transiten por ella los de mayor calado.

[37] Datos del "*Diario de la Dirección Técnica de las Obras del Puerto"*.

[38] Principal publicación del Centro Argentino de Ingenieros.

Figura 3. Proyecto del Ing. Álvarez Toledo, en que puede observarse el muelle y la trayectoria del tren en zigzag (Archivo Ghisolfi. Museo y Biblioteca Casa del Acuerdo).

Figura 4. Proyecto de Ghisolfi en que se aprecia el cambio de trayectoria de las vías del Ferrocarril.

Figura 5. Construcción del Puerto Nuevo. Archivo Bustos. Museo y Archivo Histórico San Nicolás.

El proyecto planteaba un área de importaciones y otra de exportaciones, con muelles realizados en madera dura en que las mangas de carga y descarga aprovechaban el nivel de la barranca alta, y con la mínima maniobra del ferrocarril. La construcción de los galpones, mangas de descarga y demás elementos es en hierro, y en especial en hierro colado, deudores de los avances tecnológicos de la revolución industrial.

Figura 6. Tinglados y elevadores en que puede apreciarse la estructura de hierro de cubierta.
Fuente: Exte 49, 1906. AHCS y D.

Figura 7. Mangas de los elevadores y los muelles de exportación.
Fuente: Exte 49, 1906. AHCS y D

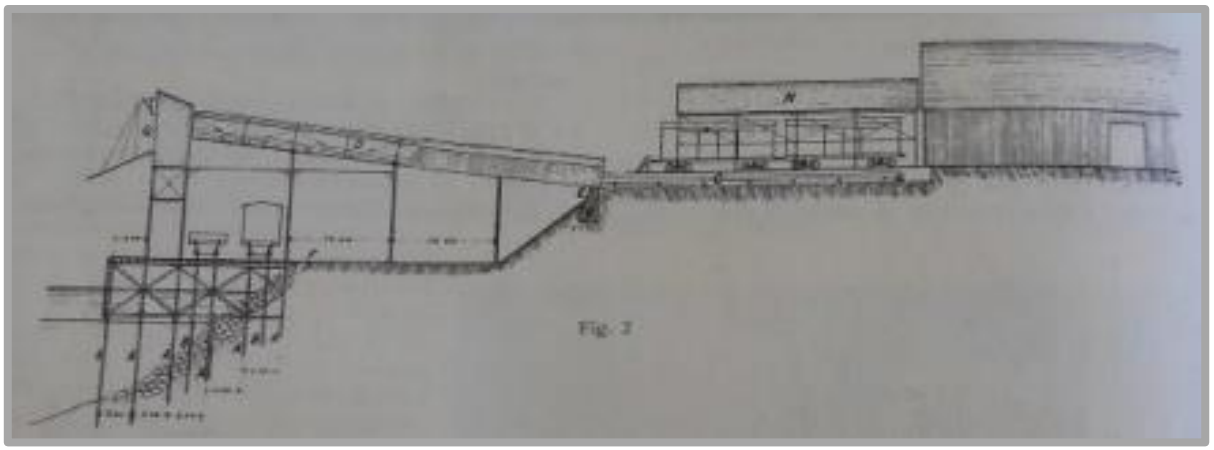


Figura 8. Corte del muelle, que coincide con la foto del informe. Pueden observarse las mangas de los elevadores y los muelles de exportación. Fuente: Revista de la Ingeniería (1905). *Puerto de Aguas Hondas.* Año IX Núm.16. p.485-489.

Figura 9. Puerto Nuevo. Archivo Bustos. Museo y Archivo Histórico San Nicolás.

Puede resumirse que lo que se denomina "arquitectura del hierro" responde a tipologías surgidas como consecuencia de la revolución industrial. Ejemplo de ello son las estaciones de ferrocarril y los pabellones de exposición. Así como en las estaciones de ferrocarril se resolvían por un lado las grandes superficies requeridas para la entrada de las locomotoras mediante los hangares realizados en estructura de hierro, y las demás funciones se construían con la arquitectura clásica, la construcción de un puerto no se limitaba a un embarcadero y muelles, era necesaria una serie de edificios complementarios. En efecto, se construyeron un edificio para la usina eléctrica, una estación de tramway, que conectó con la ciudad, y un edificio para

aduana, que era una *"verdadera villa"* en palabras de Ghisolfi[39], la cual estaba provista de un sistema de aguas corrientes. La diversidad de lenguajes arquitectónicos utilizados está de acuerdo a lo que dictaba la teoría del *carácter* teorizada a partir del Siglo XVIII para la arquitectura clásica; un edificio debía poder expresar cuál era su destino. Así, el edificio de la usina nos remite a la arquitectura industrial inglesa, con su caja muraría de paños de ladrillo con vigas de hierro, chimenea de ladrillo también visto y cubierta de estructura de hierro con tejas, el interior estaba revocado (figura 10).

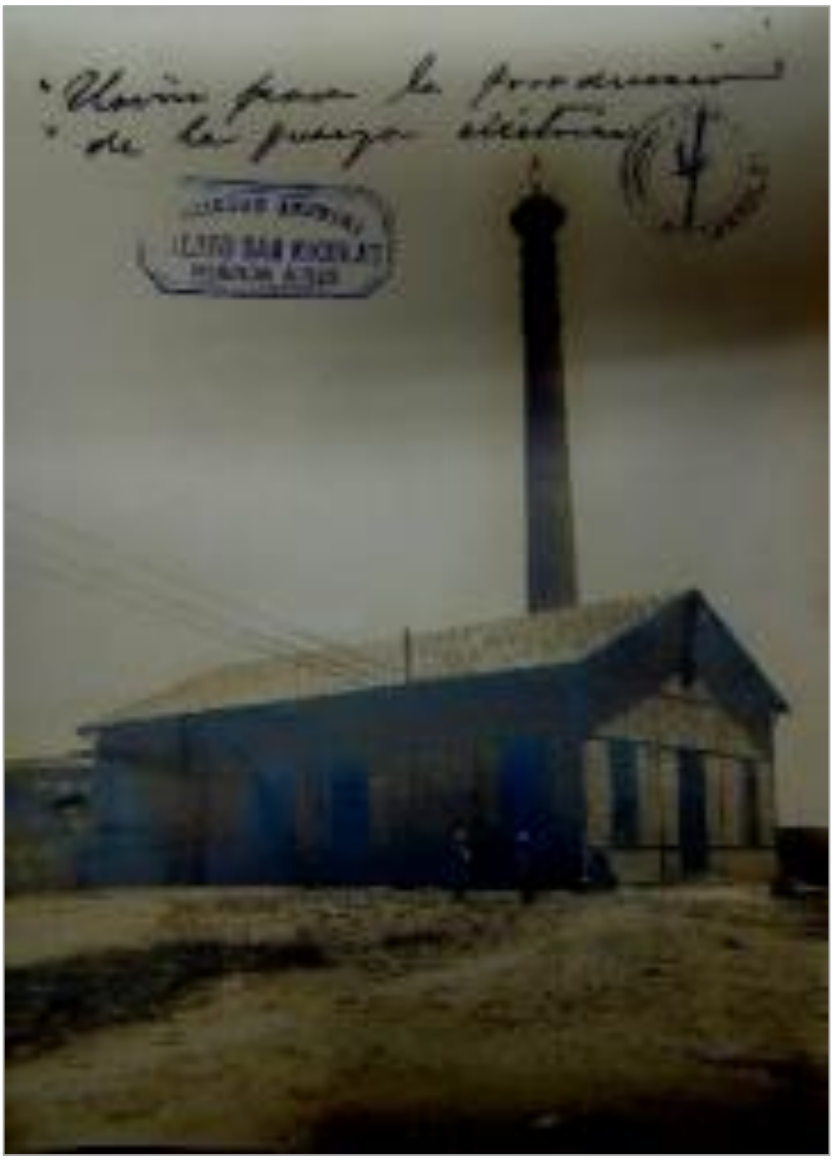


Figura 10. Usina.

Fuente: Exte 49, 1906. AHCS y D.

[39] Revista de la Ingeniería (1905). *Puerto de Aguas Hondas.* Año IX, N°. 16, 485-489.

Figura 11. Aduana.
Fuente: Exte 49, 1906. AHCS y D.

Figura 12. Estación de Tranway
Fuente: Exte 49, 1906. AHCS y D.

El edificio de la Aduana es también la vivienda del jefe de la repartición y las oficinas administrativas. Éste nos remite muy austeramente a una villa renacentista (figura 11), y la Estación del Tranway a una pequeña estación de ferrocarril (figura 12).

En mayo de 1905, según consta en el *Diario de la Dirección Técnica de las Obras del Puerto San Nicolás*, fue rescindido el contrato por pedido de la empresa constructora por incumplimientos por parte de la concesionaria del puerto, con el consecuente alejamiento de Ghisolfi de la dirección de la obra.[40] En la prórroga de construcción solicitada al congreso por parte de la empresa, en el año 1906, se argumentó, con razón, la imposibilidad de cumplir con la obra dada las inundaciones sufridas por la creciente del Río Paraná (la mayor crecida del Río Paraná en el siglo XX es la del año 1905), junto con la incompetencia de la empresa contratista[41]. En abril de 1906 se da por concluida totalmente la relación entre la Sociedad Puerto y la empresa constructora con la entrega del inventario de materiales y certificaciones finales de avance de obra. Las obras, según relata en un informe posterior Ghisolfi[42], se prosiguieron contratando una empresa formada "ex profeso por los Ing. Vinent, Jauregui y Maupas, los cuales encomendaron los trabajos a otro ingeniero.". Al parecer, las obras prosiguieron con errores de ejecución como consecuencia del desconocimiento por parte de los profesionales en materia de obras portuarias. La construcción del galpón de importaciones y su muelle tuvo falencias en lo que respecta a los rellenos ubicados detrás de los tablestacados del

[40] Obregón 2019.
[41] Exte 49, 1906. AHCS y D.
[42] Ghisolfi, A. (1944). *Informe sobre la construcción del puerto de San Nicolás*, 1541-297-45.

muelle. Al utilizar solamente arena del río, se posibilitó la filtración de agua que socavó toda la estructura con el consecuente deterioro general que llevó a demolerlo para rehacerlo.

A modo de conclusión

Ghisolfi arribó al país en el año 1888, proveniente de Italia en busca de un mejor porvenir para su desarrollo profesional y familiar. Se desempeñó en diferentes áreas del campo de la ingeniería como parte de los equipos técnicos de empresas privadas, como así también para el Estado Nacional. En 1903, la *Compañía de Obras Públicas del Río de La Plata Ltda*. lo designó como jefe de la oficina técnica para dirección de las obras del Puerto Nuevo de San Nicolás de los Arroyos. Desvinculado de la empresa, se radicó en la ciudad y desarrolló una amplia actuación profesional como experto. Desempeñó una amplia tarea dentro del estado municipal e incursionó, también, como profesional independiente. Sus múltiples intereses lo llevaron a incursionar en la historia local y como crítico teatral. Ejerció el periodismo, donde desarrolló con espíritu crítico e independiente diferentes temas de interés público que lo posicionaron como un intelectual de gran influencia en el medio local.

Bibliografía

Ballent, Anahí y Graciela Silvestri. Voz: "Ministerio de Obras Públicas." En *Diccionario de Arquitectura en la Argentina*, editado por F. Liernur y F. Aliata, 136-139. Buenos Aires: AGEA, 2004.

Ballent, Anahí. "Ingeniería y Estado: La red nacional de caminos y obras públicas en la Argentina 1930-1943." *História, Ciências, Saúde* 15, no. 3 (julio-septiembre 2008): 827-847. http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=386138038013

Ballent, Anahí. "Ingenieros, empresarios y Estado: La formación de la Cámara Argentina de la Construcción. 1936-1943." *H-Industria*: *Revista de Historia de la Industria y el Desarrollo en América Latina*, no. 25 (diciembre 2019): 43-60. https://ojs.econ.uba.ar /index.php/H-ind/article/view/1622

Bellagamba, F. y Rosana Luján Obregón. "Espacio, producción y desarrollo urbano en San Nicolás de los Arroyos. Una aproximación a sus transformaciones y cambios. (1880-1930)." Rosario, 2001.

Chalier, Gustavo. "El ingeniero Abel Julien Pagnard, técnico y empresario. Su experiencia en Punta Alta (Argentina)." *Revista de Obras Públicas*, año 157, no. 3513 (septiembre 2010): 43-56.

Chervo, Gregorio Santiago. *Ing. Ariodante Ghisolfi. Profesional. Periodista. Intelectual. Investigador del pasado nicoleño.* San Nicolás de los Arroyos: Municipalidad de San Nicolás, 1979.

Cibotti, Ema. "Del habitante al ciudadano: la condición del inmigrante." En *Nueva Historia Argentina, vol. 5. El progreso, la modernización y sus límites (1880-1916),* editado por M. Lobato, 365-408. Buenos Aires: Sudamericana, 2000.

Gallego, Claudia Angélica. "Prácticas, obras y saberes en común: Los ingenieros responsables de la infraestructura portuaria de la provincia de Buenos Aires." En *Temas de patrimonio cultural 30. Argentina de puertos. III Jornadas Red de Estudios Portuarios*, 205-223. Buenos Aires: Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural. Ministerio de Cultura, 2012. https://buenosaires.gob.ar/areas/cultura/cpphc/archivos/temas_de_patrimonio_30web.pdf

González, Susana S. y Bruno Rohou. "Entre lo oficial y lo personal. La construcción del puerto de Mar del Plata en la visión de un ingeniero francés." En *Actas de las 6tas Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de Estudios Portuarios,* 645-657. Rosario: NODO IH-IDEHESI/CONICET, 2015. http://www.institutohistoria.com.ar/uploadsarchivos/actas_digitales_6tas_jornadas_internacionales_e_interdisciplinarias_de_estudios_portuarios-.pdf

Gruschetsky, Valeria. "Saberes sin fronteras. Ideas, imágenes y experiencias para el diseño de la Avenida General Paz: Los cuerpos técnicos de la Dirección Nacional de Vialidad." En actas de las *XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia.* Bariloche: Universidad Nacional del Comahue, 2009. https://www.aacademica.org/000-008/141

Jáuregui, Aníbal. "Obras públicas y eficiencia burocrática (1932-1943)." *Travesía*, no. 14-15 (2012-2013): 79-106. http://www.travesia-unt.org.ar/pdf/numero14/04-jauregui.pdf

Lucchini, Alberto Plinio. *Historia de la ingeniería argentina.* Buenos Aires: Centro Argentino de Ingenieros, 1981.

Memoria municipal 1892. San Nicolás, 1893.

Memorias de Sociedad Puerto San Nicolás. Buenos Aires, 1893.

Menazzi, Luján y Guillermo Jajamovich. Introducción a *Saberes Urbanos. Profesionales, técnicos, funcionarios y agencias estatales en la producción de la ciudad.* Editado por Luján Menazzi y Guillermo Jajamovich. Buenos Aires: Teseo, 2019. https://www.teseopress.com/saberesurbanos/

Menazzi, Luján. “Pequeñas escenas de la vida profesional. Notas sobre ingenieros y Estado durante el Proceso de Reorganización Nacional”, en *Saberes Urbanos. Profesionales, técnicos, funcionarios y agencias estatales en la producción de la ciudad.* Editado por Luján Menazzi y Guillermo Jajamovich. Buenos Aires: Teseo, 2019. https://www.teseopress.com/saberesurbanos/

Obregón, Rosana Luján. “La construcción del puerto de San Nicolás según la voz de uno de sus protagonistas: El Ing. Ariodante Ghisolfi.” *Épocas: Revista de Historia,* no. 19 (2019): 57-74. https://p3.usal.edu.ar/index.php/epocas/article/view/4838

Obregón, Rosana Luján. “La transformación del paisaje urbano de San Nicolás de Los Arroyos hacia finales del siglo XIX.” *Anales LINTA* 2, no. 3 (1999): 67-73. http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/77297

Oszlak, Oscar. *La formación del Estado argentino. Origen, progreso y desarrollo nacional.* Buenos Aires: Ariel, 2015.

Palermo, Silvana A. “Élite técnica y Estado liberal: La creación de una administración moderna en los ferrocarriles del Estado (1870-1910).” *Estudios Sociales* 30, no. 1 (2006): 9-42. doi: https://doi.org/10.14409/es.v30i1.2569

Plotkin, Mariano Ben y Eduardo Zimmermann. *Los saberes del Estado*, vol. 1. Buenos Aires: Edhasa, 2012.

Ramacciotti, Karina Inés y Federico Rayez. “Los ingenieros sanitarios en la salud pública argentina entre 1870 y 1960.” *Trashumante: Revista Americana de Historia Social*, no. 11 (enero 2018): 122-143. https://doi.org/10.17533/udea.trahs.n11a06

Regalsky, Andrés. “De Buenos Aires a las provincias. La formación de una gran empresa pública: Obras Sanitarias de la Nación, 1891-1930.” *Desarrollo Económico,* no. 199 (octubre-diciembre 2010): 455-483. http://hdl.handle.net/11336/191395

Rohou, Bruno, Martín Petersen, Gustavo Chalier y Miguel De Marco (h). “Construction des ports argentins par les entreprises françaises au début du XXème siècle.” En *Construire ! Entre Antiquité et Époque contemporaine, actes du 3e Congrès francophone d’histoire de la construction.* Nantes, Francia, 2019. https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01858082

Salerno, Elena. “Los ingenieros, la tecnocracia de los ferrocarriles del Estado.” *H-industri@: Revista de Historia de la Industria y el Desarrollo en América Latina,* no. 16 (junio 2015): 13-34. https://ojs.econ.uba.ar/index.php/H-ind/article/view/802

Silvestri, Graciela. “El color del río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo.” *Prismas: Revista de Historia Intelectual* 9, no. 1 (enero-junio 2005): 331-334. https://prismas.unq .edu.ar/ OJS/index.php/Prismas/article/view/Quintero_prismas9

Silvestri, Graciela. “La ciudad y el río.” En *El umbral de la Metrópolis: Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires (1870-1930)*, editado por Jorge Francisco Liernur, 97-176. Buenos Aires: Sudamericana, 1993.

Vaquer, Antonio. *Historia de la ingeniería en la Argentina.* Buenos Aires: EUDEBA, 1968.

ARGENTINA, EL PUERTO DE ALICANTE Y LOS ASILOS DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA, 1936–1939

Beatriz Figallo
IDEHESI–CONICET–UCA
beatrizfigallo@conicet.gov.ar

Resumen

La presente investigación se centra en la ciudad-puerto de Alicante como núcleo del ejercicio de los asilos diplomáticos, navales y consulares otorgados por la Argentina en la guerra civil española (1936-1939). Con comunicación directa con Madrid, fue un puerto principal del Levante desde donde se efectuó la evacuación de la población foránea, de viajeros y, paulatinamente, de huidos del avance de las fuerzas sublevadas que abandonaban la zona centro-sur de España. A la par, cuando en sus muelles comenzaron a atracar buques mercantes extranjeros que descargaban mercaderías para abastecer a la II República, la aviación nacional haría blanco a la ciudad de frecuentes bombardeos, afectando a una ciudad que no contaba con mayores defensas antiaéreas. El accionar de los Gobiernos argentinos recorrió todas las modalidades posibles de protección de perseguidos por razones políticas, pero importa en esta ocasión la interacción que se diera entre los gestores concretos de la política exterior argentina y una ciudad elegida para centralizar el salvataje de refugiados, convertido en retaguardia y 'puerto de naufragio' de la II República Española derrotada.

Introducción: los asilos de la guerra civil

El régimen republicano que reemplazó la monarquía española en abril de 1931, advino con el propósito de llevar adelante un ambicioso programa de reformas que abarcaban los diversos aspectos importantes de la vida de los ciudadanos.[1] Aunque el propósito era acompasar a España con las democracias de Occidente, los extremismos ideológicos y la tensa puja entre sectores progresistas y conservadores generarían graves incidentes y enfrentamientos sociales y políticos, preanunciando un enfrentamiento armado como los vividos en el siglo XIX. El triunfo del Frente Popular en las elecciones de febrero de 1936 fue respondido a partir del 17 de julio con un pronunciamiento militar que contó con el respaldo de distintos grupos, pero la

[1] Edward Malefakis, "Peculiaridad de la República Española". *Revista de Occidente*, no. 7-8 (1981): 16-37.

toma del poder por los golpistas fue resistida por el Gobierno de la República y amplios sectores de la ciudadanía y de la militancia de organizaciones políticas y sindicales, desembocándose en una cruenta guerra civil. El conflicto fue acompañado de una violenta revolución social que los grupos moderados de la II República habían tratado de encauzar, extendiéndose por los territorios donde la sublevación de los nacionales no pudo triunfar.

En el territorio controlado por las fuerzas de los militares nacionales, la persecución adquirió la forma de ejecuciones sumarias y sistemáticas, de cariz ideológico y ejercidas por autoridades militares o fuerzas paramilitares,[2] lo que dejaba poco espacio para las intervenciones humanitarias. La convulsión social en la zona republicana, que también superó los poderes estatales constituidos, se tradujo en una descoordinada defensa no exenta de atropellos y violencias extremas contra quienes se consideraban afectos al bando sublevado y enemigos de la II República. Muchas legaciones extranjeras acreditadas en Madrid abrieron sus puertas para amparar a personas que se sintieron amenazadas, sin distinguir nacionalidades.[3] Para las representaciones latinoamericanas se trató de ejercitar el derecho de asilo que tenía antigua tradición en la región, para el resto –así como para otras instituciones extranjeras– era conceder protección. Pasadas pocas semanas, eran miles los asilados señalados por razones políticas, sociales o religiosas. La ofensiva nacional no lograría vencer la resistencia de la capital, y los refugios que se consideraron un procedimiento pasajero se irían prolongando.

La cuestión de los asilos constituyó una dimensión más del aspecto internacional de la guerra civil que, aunque considerado por los Gobiernos de la II República como un "involucramiento inadmisible" en los asuntos internos de España, constituyó un asunto grave que se resolvió las más de las veces en tolerancia hacia los refugios –con notorias excepciones.[4] Tras el fracaso de la batalla en torno a la capital, a lo largo de los dos años siguientes, las

[2] Iván Aparicio García, "Introducción", en Iván Aparicio García (coordinador), *Memoria Democrática. Fosas y exhumaciones. A la sombra del cenacho. La fosa de los maestros* (Madrid: Administración General del Estado, 2021): 13. Ver: Anabel Cubero, *España 1936. Apuntes sobre la revolución social* (Barcelona: Rutaediciones, 2016).

[3] Siendo Argentina y España dos sociedades de gran cercanía entonces, los representantes diplomáticos se vieron compelidos a proteger a quienes se hallaban temporalmente en la península. Al prolongarse el estado de conmoción, los pedidos de amparo se ampliaron a aquellos que por nacimiento o casamiento ostentaban la nacionalidad argentina y allí los peligros eran mayores, pues en muchos casos esos ciudadanos compartían la adscripción con alguno de los sectores enfrentados.

[4] Ver Antonio Moral Roncal, "Asaltos y cierres de legaciones extranjeras. Un grave asunto diplomático en el Madrid de la Guerra Civil (1936-1939)". *Madrid: Revista de Arte, Geografía e Historia*, no. 4, (2001).

misiones extranjeras debieron empeñarse en arduas negociaciones con el Gobierno republicano para lograr la evacuación de sus asilados.[5] El Ministerio de Estado permitió acuerdos parciales con cada misión extranjera a la hora de plantear la evacuación de sus asilados vía distintos puertos mediterráneos.[6]

La Argentina se plegó a la política de no intervención colectiva sostenida por los principales países europeos. El presidente general Agustín Justo, a través de su canciller Carlos Saavedra Lamas, se mantuvo en lo formal, prescindente ante lo que se consideraba que era un estado de insurrección –sin reconocer la existencia de dos bandos beligerantes, lo que hubiera justificado la declaración de neutralidad. Dicha abstención oficial fue continuada por Roberto Ortiz, el mandatario que sucedió a Justo desde febrero de 1938, y su ministro de Relaciones Exteriores José María Cantilo. La Argentina recién reconocería al nuevo Estado franquista en febrero de 1939, cuando las autoridades republicanas abandonaron Barcelona, su última capital.

Siendo nuestra dedicación a esta temática de antigua data,[7] busca la presente ponencia centrarse en la ciudad puerto de Alicante como núcleo del ejercicio de los asilos diplomáticos, navales y consulares otorgados por la Argentina en la guerra civil. El accionar de sus Gobiernos recorrió todas las modalidades posibles de protección de perseguidos por razones políticas,[8]

[5] Antonio Moral Roncal, "El asilo diplomático como condicionante de las relaciones internacionales de la República de la Guerra Civil", *Congreso Internacional sobre la Guerra Civil Española, 1936-1939,* (Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2006): 2. En abril de 1939, la embajada chilena en Madrid asiló a 17 republicanos, objeto de difíciles negociaciones con el Gobierno de los nacionales, ver: Cristián Garay Vera, *Relaciones Tempestuosas: Chile y España 1936-1940* (Santiago: Universidad de Santiago de Chile, 2000).

[6] Antonio Moral Roncal, "El asilo diplomático como condicionante de las relaciones internacionales, *cit.*: 13.

[7] Ver: Beatriz Figallo, "Participación de la Armada Argentina durante la guerra civil española", *Revista de Historia Naval*, no. 10 (1985) y *Revista de Publicaciones Navales*, no. 647 (1988); Beatriz Figallo, *La Argentina ante la guerra civil española. El asilo diplomático y el asilo naval* (Rosario: Instituto de Historia-P.U.C.A., 1996); Beatriz Figallo, "Un marino argentino en la Guerra Civil Española", *Todo es Historia*, no. 379 (febrero 1999); Beatriz Figallo, *Diplomáticos y marinos argentinos en la crisis española. Los asilos de la guerra civil* (Buenos Aires: Editorial Histórica, 2007); Beatriz Figallo, "Entre rojos y fascistas, el consulado argentino en Alicante. Solidaridad y no intervención en la guerra civil española", en Ângela Meirelles de Oliveira, Ismara Izepe de Souza, Matheus Cardoso da Silva (Organizacão), *A Guerra Civil Espanhola e as Américas* (São Paulo: Todas as Musas, 2022).

[8] Asilo diplomático en residencia veraniega del embajador argentino Daniel García Mansilla, quien se hallaba de vacaciones en Zarauz, en la costa vasca al comenzar la guerra; asilo diplomático otorgado por el encargado de negocios Edgardo Pérez Quesada, en la sede de la embajada argentina en Madrid, situada entonces en el n° 46 del Paseo de la Castellana, extendido a los domicilios particulares del personal de la embajada, del consulado en Madrid y de los agregados civiles; asilo naval, en los dos

pero importa en esta ocasión la interacción que se diera entre los gestores concretos de la política exterior argentina y una ciudad elegida para centralizar el salvataje de refugiados, convertido en retaguardia y puerto de naufragio de la II República Española en guerra.[9]

Del asilo diplomático al asilo naval en Alicante y los puertos mediterráneos

Ubicada en las costas del Mediterráneo, la historia milenaria de la ciudad puerto de Alicante es de extraordinaria riqueza. Habitada por tribus ibéricas, por griegos y romanos, por musulmanes hasta la conquista de Alfonso X el Sabio y su incorporación al reino de Valencia por Jaime I en 1308, "la configuración de la bahía de Alicante, guarnecida de muchos de los vientos que azotan el litoral y cuyos fondos arenosos y poblados de algas amortiguan las olas de los temporales, propició desde tiempos muy lejanos el establecimiento de asentamientos humanos".[10] Para la Edad Media, Alicante tenía ya un carácter "portuario y comercial", progresando de villa a gran ciudad y puerto de Castilla en el Mediterráneo. Durante el reinado del rey borbón Carlos III, un informe oficial fechado en 1765 reseñaba que el muelle de Alicante era "uno de los más interesantes de la monarquía, por la extracción e introducción de los efectos comerciales, pero es corto, estrecho, con una punta solamente y aun angosto". Aunque las mejoras eran imprescindibles, haciéndose necesario su ensanche y prolongación,[11] las obras en el puerto recién comenzarían en 1803.[12] Su transformación demorará más, llegando "tras la puesta en funcionamiento del ferrocarril Madrid-Alicante", inaugurado en 1858. Con ello, la actividad importadora convirtió a la ciudad en "la puerta marítima de Madrid".[13] Las vías férreas se extendieron hacia los muelles para acercar las mercaderías a los vagones movidos por máquinas de vapor, con la construcción de una estación en zona de la playa del Postiguet, y también para el arreglo de los trenes. Para llevar adelante las obras, el 1 de enero

buques de guerra enviados al Mediterráneo; asilo consular, otorgado por distintos consulados argentinos en los puertos mediterráneos a la espera que los refugiados pudieran abordar barcos que los sacaran de España.

[9] Enrique Cerdán Tato, "Demasiadas cárceles", *Informaciones. La Gatera,* 28 de julio de 1995: 177 [En línea] [https://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/la-gatera-1995--0/html/ffd2b42c-82b1-11df-a cc7-002185ce6064_2.html]

[10] Alicante Port-Autoridad portuaria de Alicante, Puerto Ciudad, Historia [consultado: 20/07/2022] [disponible en: https://www.puertoalicante.com/puerto-ciudad/historia/]

[11] Enrique Cerdán Tato, "El paseo marítimo", *Informaciones, cit,* 31 de octubre de 1995: 250.

[12] Enrique Cerdán Tato, "Memoria del puerto", *Informaciones, cit,* 9 de enero de 1995: 30.

[13] Salvador Palazón, "Los inicios del puerto de Alicante en el siglo XIX", *Portus. The online magazine of RETE,* (2018) [consultado: 1/06/2022] [disponible en: https://portusonline.org/los-inicios-del-puerto -de-alicante-en-el-siglo-xix/?pdf=19880]

de 1901 se constituyó la Junta de Obras del Puerto de Alicante que, años después, aceptaba la cesión de la fachada marítima, con los paseos de la explanada de España y de los Mártires, para atender a su conservación y mejorar las vías y el tráfico en toda la zona de servicios del puerto.[14]

Comerciantes, marineros y estibadores compartían aquel escenario, que se diversificaba en la época veraniega con la concurrencia de bañistas. Con el nuevo siglo, avanzaron los planes urbanísticos, buscando armonizar el tráfico ferroviario del puerto con el embellecimiento del paisaje y la dotación de alcantarillados y predios para realizar exposiciones provinciales de agricultura, industria, comercio y artesanías. La *Guía práctica de Alicante y su provincia*, de 1908, hablaba de una ciudad progresista y adelantada, de su concurrido puerto, las calles urbanizadas, sus excelentes edificios, sus plazas y paseos, las tiendas de artesanías, los hoteles y cafés, y el célebre casino: "El puerto es lo que da a esta población su mayor riqueza, hermosura y celebridad. Puerto de admirables condiciones naturales, gracias a la mole del Benacantil, abrigo seguro de las embarcaciones. Derribados los antiguos muros y construido el hermoso malecón, con sus filas de gallardas palmeras (paseo que ha sido imitado en Almería, Cartagena y Barcelona), el aspecto de esta parte de la ciudad, resulta de lo más agradable y pintoresco".[15] Se decidió trasladar la plaza de abastos del puerto, construyendo un nuevo mercado más céntrico en la avenida de Alfonso el Sabio, que sería inaugurado recién en 1922.

La región de Levante –Almería, Murcia y Alicante en especial– interesaba en la Argentina: se trataba de una zona para ofrecer la exportación de sus carnes, donde el fuerte crecimiento demográfico despertaba expectativas de abastecimiento. Ello, sumado a los nexos de los miles que emigraron a Sudamérica, hizo necesario mantener una representación consular que, junto con la de Málaga, dependía del consulado general de Barcelona. Desde 1921 se hallaba al frente del viceconsulado de Alicante Eduardo Lorenzo Barrera, argentino de nacimiento pero de antigua residencia en España, casado con una española y con familia e intereses en la localidad.[16]

En los días iniciales de la guerra, extranjeros y atemorizados argentinos que estaban de paso en España pugnaron por alejarse del país. Por el norte, el destino eran puertos franceses, aunque también localidades fronterizas, cuando los viajes se lograban hacer de forma terrestre. Hubo también, entre fines de julio y principios de agosto, evacuaciones de argentinos

[14] Enrique Cerdán Tato, "Se regala la Explanada", *Informaciones, cit.*, 19 de enero de 1995: 38.
[15] Enrique Cerdán Tato, "La Niza de Levante", *Informaciones, cit.*, 25 de mayo de 1995.
[16] Beatriz J. Figallo, "Entre rojos y fascistas, el consulado argentino en Alicante …", *cit.*: 60.

refugiados en el consulado de Gijón, efectuadas por el crucero de la Armada alemana *Köln* y por el buque de guerra británico *Comet*.[17] Desde el Mediterráneo, miles abordaban los barcos surtos en la costa levantina tomando las rutas hacia Marsella, Génova o Lisboa. La dependencia de numerosos argentinos residentes en España y de sus representantes, respecto de la buena voluntad de otros países para poder sacar refugiados por los puertos españoles, y la inquietante situación por la que atravesaba en la villa turística de Zarauz el embajador argentino García Mansilla al haber otorgado asilo a familias españolas de su amistad, fueron los determinantes de la decisión de enviar a España una unidad de la Armada nacional que tomó el Gobierno del general Justo el 5 de agosto. La Argentina fue la única nación latinoamericana en condiciones de tomar tal determinación, la cual reforzaba la razón jurídica de defender el derecho de asilo que sostenía su política exterior. Se pensó que el asedio de los milicianos, dispuestos a un asalto con armas a la residencia de García Mansilla, se prolongaría lo bastante como para permitir la llegada de la nave argentina a la zona de los puertos de Getaria-Zarauz con instrucciones de rescatar al diplomático, su familia y sus asilados, pero éstos lograron ser liberados y conducidos a territorio francés por buques ingleses y alemanes mientras el embajador se trasladó por carretera hasta San Juan de Luz.

A pesar de que se reconocía que la situación de los núcleos de residentes argentinos en Bilbao, Santander y Gijón era aflictiva, tanto más cuando las fuerzas nacionales se hallaban empeñadas en una ofensiva aérea, naval y terrestre contra esas zonas, la Cancillería porteña desaconsejó el arribo al mar Cantábrico, inclinándose más bien por la sugerencia que había hecho llegar el encargado de negocios Pérez Quesada de dirigirse al puerto de Alicante, por ser el elegido de contingentes de evacuados provenientes de Madrid. Zarpado el 8 de agosto desde Buenos Aires, cuando el crucero *25 de Mayo* se hallaba en alta mar, el Ministerio de Marina ordenó el cambio de rumbo al Mediterráneo. Con víveres para una estadía de cuatro meses, debido al especial carácter de su misión, se reforzó la sección del cuerpo de artillería de costas que componía la dotación ordinaria con mayores efectivos.

Al correr de los días, fue el mismo Gobierno republicano el que prefirió que Alicante fuera el puerto desde donde efectuar la evacuación de la población foránea y de viajeros que abandonaban la zona centro-sur de España. Aunque su comunicación directa con Madrid facilitaba los traslados, el hecho de que en sus muelles comenzaron a atracar buques mercantes

[17] Beatriz J. Figallo, *La Argentina ante la guerra civil española. El asilo diplomático y el asilo naval* (Rosario: Instituto de Historia-UCA, 1996): 18.

extranjeros que descargaban mercaderías para abastecer a la II República, la haría blanco de la aviación de los facciosos, sin contar con mayores defensas antiaéreas. También atracaban en sus muelles unidades de guerra de Francia y Gran Bretaña –desde octubre, de la Unión Soviética–, así como naves de Italia, Alemania y Portugal. Como señala Moradiellos, firmantes los países europeos del Acuerdo de No Intervención en España a fines de agosto, se habían propuesto un "confinamiento teórico" de la guerra civil, evitando "la llegada de suministros bélicos exteriores por tierra y mar al menos en gran escala y sin camuflaje alguno (el control aéreo quedó siempre descartado por imposibilidad técnica)".[18] Ello, en realidad, no impidió el importante aprovisionamiento furtivo que republicanos y nacionales recibieron de la URSS de Stalin, la Alemania de Hitler, la Italia de Mussolini y el Portugal de Oliveira Salazar, así como de traficantes de armas. La política de no intervención se terminó convirtiendo "en una farsa institucionalizada y mutuamente consentida". [19]

En el amanecer del 22 de agosto, el crucero argentino arribó a la bahía de Alicante, en donde se encontraban ya fondeados los destructores italiano *Ugolini Vivaldi*, alemán *Moewe*, francés *Guepard* y portugués *Douro*. A las pocas horas, entraron a puerto el destructor inglés *H-09* y el acorazado alemán *Deustchland*. Trasladado el personal de la embajada alemana a Alicante, junto con connacionales y asilados, se organizaba su evacuación en el imponente acorazado *Admiral Graf Spee*, que ya se desplazaba por la zona. Hasta el momento de la ruptura de relaciones con el gobierno de Hitler el 18 de noviembre, el cónsul honorario en la ciudad von Knobloch protagonizó serios incidentes con las autoridades locales, quienes determinaron su expulsión. No fue el mismo trato dispensado al cónsul argentino Barrera, a pesar de ser considerados ambos como "destacados elementos de la derecha".[20] Más allá de las adscripciones ideológicas, otras representaciones organizaron expediciones de personas que tomaron bajo su protección, como por ejemplo el capitán Edwin C. Lance,[21] nombrado

[18] Enrique Moradiellos, "Un triángulo vital para la República: Gran Bretaña, Francia y la Unión Soviética ante la Guerra Civil Española", *Amnis* [En ligne], 1 | 2001, mis en ligne le 30 juin 2001, consulté le 03 août 2022: 47.

[19] Enrique Moradiellos, "Un triángulo vital para la República …", *cit*.: 48.

[20] Ángel Viñas, *Guerra, dinero, dictadura* (Barcelona: Crítica, 1984): 60-97.

[21] Ingeniero civil y capitán por haber participado en la I Guerra Mundial, Lance se trasladó a España para hacer el ferrocarril Santander-Mediterráneo, volviendo en 1931 para representar intereses ingleses en una compañía inglesa. Cuando falleció en la misma Alicante donde se quedó a vivir, reseñó el *ABC*, 22 de marzo de 1970, "El capitán Lance organizó numerosas expediciones de españoles, a los que conducía por carretera hasta Alicante para embarcarlos allí con rumbo a un puerto extranjero, camino de la zona nacional […] generalmente, él mismo iba al frente de ellas, y hacían el viaje a media noche".

agregado honorario de la embajada británica en Madrid –al estar en julio casi todos los funcionarios de vacaciones–, ubicada en las inmediaciones de la plaza de Colón. Junto con el cónsul, Lance se ocupó de dar asilo a no sólo unos pocos británicos que vivían en la capital, sino a grupos de mujeres y niños españoles, así como a monjas irlandesas, para quienes las autoridades republicanas proveyeron unos camiones para trasladarlos a Alicante a fin de abordar buques de la Armada británica.

Antes de transcurrido un mes del inicio de la guerra, expediciones de argentinos organizadas por la embajada en Madrid comenzaron a abordar buques surtos en el puerto de Alicante, abandonando el país.[22] Pero ya el 27 de agosto zarpó el primer viaje del crucero argentino *25 de Mayo*, embarcando sesenta y ocho pasajeros de distintas nacionalidades. De allí se dirigió a Barcelona, donde subieron a bordo otras cincuenta y dos personas –en su mayoría argentinos, y algunos españoles– levando anclas rumbo a Génova, donde el consulado argentino, a cargo de Santos Goñi, procedió a ubicar en vapores de línea a los argentinos que quisieron retornar al país.[23]

La presión de las derrotas republicanas, junto con el fracaso del Gobierno de José Giral para conseguir armas de Gran Bretaña y Francia, provocó la general petición de un cambio en la dirección de la guerra. A ello se sumaron el incendio y posterior asalto de la Cárcel Modelo de Madrid –precedido de la masacre de Badajoz, donde los sublevados ejecutaron a unas 4000 personas–, que culminó el 23 de agosto con el asesinato de prominentes personalidades allí detenidas, el establecimiento de tribunales populares y la disolución de la guardia civil. El 4 de septiembre, el presidente Manuel Azaña aceptó la dimisión de Giral como jefe de Gobierno y convocó al líder del ala izquierda del Partido Socialista Obrero Español y de la Unión General de Trabajadores, Francisco Largo Caballero, para que formase nuevo gabinete. La prensa señalaba que ya se combatía en los arrabales madrileños, momento en que el Gobierno optó por trasladar la capital de la República a Valencia, mientras parte de la población civil buscaba la manera de salir rumbo a Andalucía y, de ser posible, a los puertos de Levante.

El *25 de Mayo* retornó de Génova el 3 de septiembre. Anclando a una milla de Alicante, comenzó a recibir a los refugiados remitidos por la embajada argentina desde Madrid: los contingentes pequeños, de no más de ocho o diez personas, eran alojados en el crucero hasta tanto pudieran ser ubicados en buques de línea, "únicamente número razonable transportará

[22] Beatriz Figallo, *Diplomáticos y marinos*, *cit*.: 69.
[23] Beatriz Figallo, *Diplomáticos y marinos*, *cit*.: 85.

este buque".[24] El 5, una excursión de argentinos llegó al puerto acompañada por el agregado civil José María Jardón. Como el número de refugiados era escaso, fueron evacuados en buques ingleses que los transportaron a Marsella. Otro grupo arribó el 8, guiado por el agregado Julio López Lacarrere, quien fue destacado al crucero para poder enviar comunicaciones que seguían siendo muy difíciles de realizar desde Madrid sin ser censuradas. Con ellos venían algunos personajes de la nobleza y la gran banca que estuvieron por breves días asilados en la embajada argentina. El 12 arribó otro conjunto de veinte personas procedentes de Madrid y acompañadas esta vez por el agregado Eugenio Pepes, que traía además los archivos de la embajada para ser remitidos a Lisboa. Completado el pasaje, el crucero zarpó ese día rumbo a Portugal. Según la lista de embarque, el pasaje estaba integrado por treinta y cinco argentinos y treinta y cuatro españoles, todos ellos refugiados.

Por entonces, en el extremo oeste del Mediterráneo, Málaga era sometida a constantes bombardeos del bando sublevado y, aunque no se reportaban más connacionales para proteger, la crítica situación fue expulsando a numerosos refugiados provenientes de la región, algunos de los cuales ostentaban la nacionalidad argentina y enfilaban hacia Alicante en busca de protección.

La circunstancia que el prestigioso canciller argentino Carlos Saavedra Lamas se encontró en Europa durante aquel mes de septiembre favoreció la solución para los asilados que habían obtenido la protección de Argentina. Electo presidente de la 17ª. Asamblea de la Sociedad de las Naciones, la presencia del ministro de Asuntos Exteriores republicano Julio Álvarez del Vayo en las sesiones de Ginebra permitió conversaciones directas para resolver el problema de las evacuaciones, que implicaban un trayecto terrestre de más de 400 kilómetros para alcanzar Alicante. Pero la solución se fue posponiendo, pues Madrid estaba siendo sometida a bombardeos sistemáticos.[25]

En ese trance, el Gobierno argentino buscó colaborar con su par republicano. Pérez Quesada se ocupó de llevar adelante conversaciones para concertar la provisión de una cantidad de hasta veinte mil toneladas de carne congelada, mercadería que debía ser desembarcada en Alicante, para lo cual se estaban preparando coches frigoríficos para su transporte. El problema

[24] Beatriz Figallo, *Diplomáticos y marinos*, *cit*.: 95.

[25] Beatriz Figallo, *Diplomáticos y marinos*, *cit*.: 113. Debido al temor de que Madrid cayera en manos rebeldes, algunos militantes políticos del bando republicano solicitaron refugio en la embajada argentina. Pérez Quesada los recibió: "Creo habiendo dado asilo [...] no puede negarse izquierdistas pues desigualdad trato señalaría tendenciosamente Argentina".

era acuciante, pues su falta afectaba a la castigada población de Madrid. Se principió con el envío urgente de dos toneladas de carne congelada, en calidad de donación, para ser distribuida entre los hospitales de Madrid, la cual fue suministrada de la existencia que tenía a bordo el crucero *25 de Mayo*. La entrega oficial tuvo lugar el 10 de noviembre en el Nuevo Matadero Municipal del barrio de Legazpi. Tiempo después, el 27 de abril de 1937, una considerable partida de carne congelada procedente de Argentina llegó a Madrid vía Alicante como consecuencia de negociaciones revitalizadas por el Ayuntamiento. La importancia del envío la dio el hecho de que la cantidad de carne fue suficiente para satisfacer las necesidades de la población durante ocho días, sin necesidad de formar colas para su adquisición.[26]

El temor por una inminente toma de los nacionales de Madrid aceleró la autorización del ministro de Estado español para realizar una evacuación parcial, por vía aérea, de los asilados. Aunque el Gobierno argentino protestó de cualquier restricción a "los principios del derecho de asilo", se comenzaron a organizar los cinco traslados aéreos que serían necesarios desde Toulouse a Madrid y de allí a Alicante, para ser embarcados algunos en el *25 de Mayo* y otros en el *Tucumán,* torpedero argentino que arribó el 5 de noviembre, enviado por la Marina argentina para apoyar y, en su momento, reemplazar al crucero. La ofensiva nacional y la contraofensiva republicana –el 31 de octubre la capital española se vio sometida al primer bombardeo diurno– impidieron tanto el traslado aéreo como terrestre de los refugiados.

Los obstáculos para la evacuación de los asilados surgieron también de la misma situación política en Alicante, donde crecieron los obstáculos para la salida de personas. El 25 de octubre, Pérez Quesada telegrafiaba: "Vicecónsul Alicante comunícame imposibilidades embarcar compatriotas provistos pasaportes. Comités sindicales exigen presentación partida nacimiento, libreta enrolamiento no bastando pasaporte expedido legalmente".

Los marinos argentinos, después de haber concentrado sus operaciones en la ciudad de Alicante, convertida en activo centro diplomático, decidieron que dada la mayor lejanía del puerto de Génova y las tensas relaciones diplomáticas entre Portugal y el Gobierno republicano –que culminarían con la ruptura de relaciones en la segunda quincena de octubre–, se prefiriera el puerto de Marsella, cuya travesía se podía realizar en sólo veinte horas, y donde los derechos portuarios eran mucho menores que en Italia, más aún cuando el Gobierno francés se comprometió a recibir en su territorio a los evacuados de la embajada argentina en Madrid. El 15 de octubre, el crucero argentino, con sesenta y seis refugiados a bordo –entre ellos, seis

[26] Beatriz Figallo, *Diplomáticos y marinos, cit.*: 110.

españoles asilados– zarpó del puerto español rumbo a Marsella, para regresar una semana después.

El *25 de Mayo* fondeaba, por lo general, a unas tres millas de los muelles del puerto de Alicante, en la cercana playa de Campello, para evitar así los bombardeos o que la tentación de la gente de ganar a nado el buque produjera incidentes. Se llegaba a él a través de las lanchas propias, o incluso de las mismas motoras del puerto, que eran conducidas por un guardiamarina y tres marineros armados. Aún así, la madrugada del 5 de noviembre, cuando aviones nacionales comenzaron a bombardear la escollera donde buques cargueros rusos estaban amarrados, el *25 de Mayo* se vio atrapado en medio de los proyectiles, levando anclas para alejarse rápidamente. Fue el primer bombardeo sobre el puerto que produjo heridos y dos muertos. De a poco, Alemania e Italia rompieron relaciones con la República, y sólo quedaron en el puerto de Alicante buques de guerra argentinos, británicos y franceses. Nuevos bombardeos se produjeron sobre el puerto el 21 de noviembre –produciéndose decenas de muertos– y el 10 de diciembre.

Entre el 11 y 12 de noviembre, el *25 de Mayo* preparó su cuarto viaje a Marsella. Tomando Alicante como base de operaciones, el *Tucumán*, subordinado al comando del crucero, permaneció fondeado en el puerto hasta el 20, fecha en la que zarpó rumbo a Gibraltar en busca de refugiados argentinos y extranjeros. El 25, se dirigió con igual objeto a Almería avistando, durante el proyecto y por espacio de cuarenta minutos, fusilazos producidos por el intenso bombardeo aéreo de Cartagena. El 28, levantó más refugiados en Alicante, para enfilar luego a Valencia, donde también se produjeron más embarques, zarpando al día siguiente para iniciar su primer viaje a Marsella.

El 8 de diciembre, el *25 de Mayo* arribó por última vez a Marsella. Traía a bordo noventa y nueve personas que, en diferentes fechas, habían abordado el crucero en el puerto de Alicante, y otras diez que subieron en Valencia. La lista de pasajeros incluía cuarenta y cinco españoles refugiados. El 14 de diciembre partió de regreso a Alicante.

Razones económicas esgrimidas por el ministro de Marina al de Relaciones Exteriores reclamaban el regreso del *25 de Mayo*. Aunque la gestión en pro de la evacuación de los asilados quedó paralizada en los primeros días de noviembre, Saavedra Lamas insistiría en que al menos permaneciera hasta cumplir los objetivos del Gobierno el torpedero *Tucumán*, respaldo material con que contaban los diplomáticos argentinos, haciendo hincapié en la existencia de pequeños grupos de connacionales en puertos mediterráneos españoles. El Gobierno republicano ya

instalado en Valencia procuraba el traslado de las representaciones extranjeras a la nueva capital para evitar que la probable toma de Madrid por las fuerzas del general Francisco Franco –que no llegó a suceder– inclinara a los jefes de las misiones que allí habían quedado a reconocer al Gobierno de Burgos. Largo Caballero era de la idea de que con la toma de Madrid el enemigo no resolvería nada y, en cambio, el esfuerzo lo dejaría exhausto y desangrado. Buscaba desdibujar la idea que había quedado flotando de una huida a Valencia, afirmando que la guerra comenzaba en ese momento, cuando la República empezaba a disponer del material bélico y el apoyo externo necesarios, de los que hasta entonces había carecido. Por su parte, el Ministerio de la Gobernación se mostró activo en el objetivo de instaurar "un orden revolucionario en la retaguardia". Sin embargo, los diplomáticos se negaban a abandonar a sus asilados en el Madrid sitiado. La representación argentina logró una cierta autonomía de abastecimiento, al recibir desde los buques argentinos suministros básicos que eran estibados por las propias tripulaciones y que llegaban a Madrid procedentes de Alicante en ferrocarril o en los camiones al servicio de la embajada.

De vuelta del viaje a Marsella el 5 de diciembre, el *Tucumán* emprendió desde Alicante su segundo viaje el 21 de diciembre con ochenta y seis pasajeros a bordo –algunos eran asilados que habían estado alojados en la embajada de Madrid y otros eran refugiados provenientes de Málaga. También embarcaron en Valencia otros veintitrés argentinos y dieciocho españoles.

La solución diplomática argentina comenzó a gestarse una vez abandonada la primitiva idea de un traslado de los asilados por vía aérea. A partir de allí se negoció con el Gobierno republicano la salida por un trayecto terrestre hacia Alicante con todas las garantías oficiales. El 2 de enero, Pérez Quesada y una comitiva de asilados arribaron al puerto en automóviles pertenecientes a la embajada. Jardón suministró a la representación argentina dos Rolls Royce de su propiedad; serían utilizados también los camiones encargados de transportar las provisiones y autobuses facilitados por el mismo Gobierno republicano. De allí, los diplomáticos se dirigieron a Valencia para insistir frente a Largo Caballero y Álvarez del Vayo en la salida de todos los refugiados de la embajada que aún permanecían en Madrid. Ambos Gobiernos asumieron compromisos mutuos. España facilitaría en todo lo posible la salida de los evacuados, con vistas a que la Argentina clausurara el edificio de la embajada en Madrid y se viera así libre de tener que aceptar nuevos asilados y en condiciones de seguir al Gobierno republicano a su nueva sede de Valencia.

Ya de regreso, el *Tucumán* zarpó rumbo a Almería, donde el 5 de enero fueron embarcados refugiados y dos españoles sin pasaportes que "lo hicieron usando el derecho de asilo, ya que se presentaron a bordo solicitando amparo", siendo que el comando de los navíos de guerra estaba habilitado a conceder asilo naval. El torpedero estuvo de regreso en la mañana del 6 en Alicante, permaneciendo hasta el momento de su partida.

El refugio del consulado argentino en Alicante

Como en la mayoría de las poblaciones donde el alzamiento fracasó, de inmediato comenzaron en Alicante "las detenciones de miembros de la derecha local […] Muchos militares detenidos quedaron confinados en el barco-prisión *Río Sil*, a bordo del cual fueron trasladados a Cartagena y ejecutados a mediados de agosto. Así, empezaron a aparecer cadáveres en las playas y los campos". [27] La "oleada de asesinatos" cometidos por grupos de milicianos y delincuentes comunes justificaba el terror de quienes buscaron escondite o amparo.

Aunque practicado, el asilo consular no estaba previsto en los acuerdos sobre la materia, circunstancia que no obstó para que el cónsul argentino Lorenzo Barrera –así como otros agentes consulares– protegiera refugiados con los cuales se sentía ideológicamente más identificado. Sus mismos hijos mayores refugiaron a jóvenes amigos. No tratándose de una práctica jurídicamente reconocida, Barrera no se atrevió a comunicar la novedad a las autoridades de la Cancillería argentina, sino que sólo lo confió al comandante del crucero *25 de Mayo* cuando éste arribó al puerto de Alicante. Lo cierto es que logrará hacer respetar sus decisiones autónomas.

El accionar del cónsul y el mecanismo de salvataje dispuesto junto con los marinos y diplomáticos argentinos ha sido posible de ser reconstruido mediante la documentación diplomática y naval argentina, pero especialmente por las memorias que Barrera legó a uno de sus hijos, sacerdote jesuita. Ya desde febrero de 1936, con el triunfo del Frente Popular, los refugios comenzaron a ser concedidos en la sede del consulado, así como en su residencia de descanso en el cercano municipio de El Campello, situado a trece kilómetros al noroeste de Alicante. También lo sería en ocasiones en casas particulares. De entre los asilados, hubo varios religiosos afectados por la ola anticlerical desatada en la ciudad.[28]

[27] Paul Preston, *El holocausto español: Odio y exterminio en la Guerra Civil y después* (Barcelona: Debate, 2011), 443.

[28] Desde entonces Barrera supo que sería "solicitado para amparar y proteger en el Consulado a personas de mi amistad, de ideas contrarias al régimen republicano que gobernaba España", en Beatriz J. Figallo,

Desde los primeros días de la guerra, el gobernador civil de Alicante, Francisco Valdés Casas, de Izquierda Republicana, le advirtió que en un mitin de las organizaciones sindicales se discutieron acciones violentas contra el consulado para apresar a los enemigos de la República que se sabía que Barrera amparaba, pero que él había tomado medidas de protección hacía él.[29] No faltaron por ello permanentes tensiones. Producido el bombardeo del 5 de noviembre del 36 contra el puerto, Barrera fue amenazado por algunos milicianos, debiendo destacarse una guardia de marineros del crucero argentino para su protección. Las autoridades alicantinas, que no querían un conflicto internacional y menos con la Argentina, garantizaron la seguridad de los asilados, siempre y cuando no salieran a la calle, manteniéndolos bajo la responsabilidad personal del cónsul –de hecho, algunos refugiados como Francisco Alberola Such permanecieron tres años en la finca de Barrera en El Campello.

Pero sería la sede del consulado de la avenida de Gadea número 7 donde se organizó la evacuación de refugiados. Funcionaba en uno de los pisos de un importante edificio ubicado a pocos metros de la explanada del puerto, mientras que en otro vivía Barrera con su familia. Desde allí se establecieron con las naves argentinas métodos de información y de actuación para lograr los objetivos de hacer abordar a los refugiados los barcos que los llevarían al exterior, como por ejemplo utilizar señales de peligro o urgencia mediante los pabellones de Argentina y España, provisión de documentación y alojamientos transitorios de asilados para espera de los momentos oportunos; sitio para que marineros argentinos que utilizaban la modalidad de bajar a tierra vistiendo dos uniformes superpuestos cedieran a un refugiado sus ropas de repuesto. En combinación con Pérez Quesada, una vez que se autorizó la salida de los refugiados en Madrid por carretera, se alquilaron habitaciones en hoteles de Alicante e inclusive casas particulares para ser utilizadas como albergues –lo mismo sucedió en Valencia. Los asilados comenzarían a ser enviados a ambos puertos en coches y autobuses para estar dispuestos a ser embarcados ni bien se presentara la ocasión precisa.[30] Como los embarques eran públicos, muchas personas recurrían al consulado y al cónsul a pedir ayuda: “el despacho,

“Entre rojos y fascistas, el consulado argentino en Alicante …”, *cit*.: 63. A partir de la instauración de la II República, en Alicante se habían prohibido las procesiones religiosas, sucediéndose la quema de lugares de culto y establecimientos de educación confesional. Barrera, católico declarado, protegió en particular a miembros de los hermanos maristas y de la Compañía de Jesús.

[29] Beatriz Figallo, “Entre rojos y fascistas, el consulado argentino en Alicante… “, *cit.*: 67.

[30] Beatriz Figallo, *Diplomáticos y marinos, cit.*: 166.

la oficina y hasta la escalera, era un mar humano –señoras principalmente– que venían a pedirme salvara a sus maridos, sus padres o sus hermanos".[31]

El 14 de enero arribó a Alicante, de regreso de Francia, el torpedero *Tucumán*. Además de las consabidas partidas de alimentos para las representaciones diplomáticas extranjeras de Madrid, llevaba nafta y los repuestos necesarios para los vehículos destinados al traslado de asilados, que comenzaron a llegar en pequeños grupos al puerto alicantino. El Gobierno republicano les había permitido esa modalidad, en lugar de la movilización de un convoy que se viera en la obligación de trasladar a más de dos centenares de personas que aún restaban evacuar y que inevitablemente llamarían la atención, provocando descontento entre los demás representantes diplomáticos y los defensores de Madrid.

En los días inmediatamente anteriores al 20 de enero, un importante contingente de refugiados llegó desde Madrid a la estación de trenes de Alicante. Otro grupo, acompañado por el agregado Jardón, compuesto en su mayor parte por mujeres, niños y hombres mayores de cuarenta y cinco años –cada persona que era evacuada con autorización del Gobierno llevaba una nota con membrete del general presidente de la Junta Delegada de Defensa de Madrid, José Miaja–, también abandonó la sede madrileña de la embajada argentina en dos autobuses. La travesía vivió vicisitudes, pues fueron detenidos por milicianos y conducidos de regreso a Madrid. Jardón pudo desviar uno de los autobuses de expedicionarios hacia su propio domicilio, y sólo la mitad de los que habían sido detenidos en la carretera ingresaron en calidad de presos políticos en los calabozos de la Dirección de Seguridad. Merced a arduas gestiones realizadas ante el general Miaja, a las horas volvieron a partir los dos vehículos hacia Alicante. El cónsul Barrera se puso de acuerdo con el comandante del *Tucumán*, capitán Mario Casari para que, aprovechando ese embarque oficial, pudieran ser refugiadas también otras personas que aguardaban ocultas en Alicante una oportunidad para escapar, protegidas por el funcionario consular. [32]

La autorización concedida por los órganos legales republicanos para las evacuaciones quedaría supeditada a la supervisión de las milicias populares que dominaban el puerto. En particular, los anarco-sindicalistas opusieron trabas de todo tipo en la revisión de los papeles y documentos de los pasajeros, logrando retrasar el importante embarque previsto para el 21 de enero. Sabiendo que el Consulado argentino propiciaba la salida de ciudadanos españoles, los

[31] Beatriz Figallo, *Diplomáticos y marinos, cit.*: 71.
[32] Beatriz Figallo, *Diplomáticos y marinos, cit.*: 238.

milicianos comenzaron a hacerlo objeto de vigilancia y de amenazas al mismo tiempo. Barrera, que había distribuido a los pasajeros en distintas locaciones, debió hacer apostar marineros del *Tucumán* para que resguardaran esos lugares, especialmente para vigilancia de la puerta de la avenida Gadea. El mismo Gobierno de Alicante, empeñado también en librarse del "problema obsesionante de la evacuación", apostó guardias de asalto en las inmediaciones del edificio.

Desde Ginebra, Álvarez del Vayo, junto con el comisario del pueblo para las Relaciones Exteriores de la Unión Soviética, Maksim Litvinov, sostuvieron la posición de que el asilo diplomático no tenía vigencia en Europa, y que por tanto España no se hallaba obligaba por tratado alguno, habiéndolo tolerado únicamente por respeto a las naciones extranjeras. No obstante esta posición oficial, requerido por el representante argentino en Ginebra, que le hizo saber que si los refugiados por la Argentina no llegaban sin daño alguno a bordo del *Tucumán* el Gobierno de Justo rompería relaciones diplomáticas con la II República, Álvarez del Vayo se comunicó telefónicamente con Valencia y con las autoridades portuarias de Alicante para ordenar que no se les opusieran dificultades a los asilados. Como consecuencia de estas instrucciones, a partir del mediodía del 23 de enero, en grupos de seis personas para evitar posibles incidencias y no despertar demasiado la atención de la población alicantina, se produjo el embarque de los restantes asilados. La comandancia del *Tucumán* reportó un pasaje de once argentinos y ciento veintiséis españoles. Una simple lectura de la lista del pasaje de este viaje da una idea de la concesión otorgada por el Gobierno: empresarios, exministros monárquicos, militares, nobles y periodistas.

A principios de febrero, el Ministerio de la Gobernación autorizó la salida de refugiados que aún restaba evacuar, unas cuarenta personas que habían quedado alojadas en Alicante y otras cincuenta que permanecían en Madrid, siendo en su mayoría hombres comprendidos en la edad militar. Se organizó así otra expedición, que encabezó el agregado civil Miguel Mugica –formaba parte de ella Zita Polo de Serrano, hermana de la esposa del general Franco, así como sus dos hijos pequeños. Otros asilados españoles, munidos de la autorización gubernamental, también dejaron la sede madrileña en los camiones que fueron utilizados para transportar los víveres. El 11, todos habían llegado a Tucumán.

Quedaban todavía algunos asilados varones en la embajada en Madrid. Dirigiéndose en coche a Valencia, Pérez Quesada intentó lograr su salida, que se demoró. El *Tucumán* estaba presto a emprender otro viaje, siendo la situación en Alicante, con asilados repartidos en diversos domicilios y con la toma de Málaga, sumamente peligrosa. Las organizaciones

sindicales parecían resueltas a impedir por todos los medios nuevos embarques, aún en abierta oposición a las órdenes impartidas por el Gobierno de Valencia, sin que tampoco el gobernador civil de Alicante, Francisco Valdés Casas, tuviera la autoridad suficiente para imponerlas. El deseo de proteger a los contingentes de refugiados venidos de Madrid, que esperaban abordar el torpedero, había obligado al cónsul Barrera a trasladarlos desde los distintos hoteles en que se hallaban alojados, a una finca muy próxima al puerto, bajo la custodia de guardias de asalto y marineros del propio *Tucumán*, tripulación que buscaba ganarse la confianza de los dirigentes de las organizaciones portuarias para lograr las evacuaciones.

El 14 de febrero, el *Tucumán* zarpó de Alicante con un total de ciento noventa y seis pasajeros a bordo, el más numeroso transportado hasta ese momento. De ellos, ciento setenta españoles. Formaba parte del paisaje del torpedero quien sería coautor de un libro clásico sobre las evacuaciones de refugiados, *Heroísmo criollo*, Federico Fernández Castillejo, diputado del Partido Republicano Progresista por Córdoba. Temporal en el golfo de León mediante, el *Tucumán* hizo su arribo a la mañana del día siguiente al Viex Port de Marsella. Pocos días después, otro grupo de casi cuarenta asilados, por los que se había pedido especial permiso, abandonó Madrid con rumbo a Alicante, y el 24 hizo lo propio Pérez Quesada con el resto de los asilados –unas treinta cinco personas– rumbo a Valencia.

La gran cantidad de evacuados que estaba afluyendo proveniente de Málaga y Almería presagiaba aún mayores dificultades para realizar los embarques. Sin documentación, hubo personas que se lanzaban a la lancha atracada al muelle del puerto, solicitando el amparo del pabellón. Los embarques clandestinos de hombres jóvenes se incrementaron también por esos días, como consecuencia de la movilización de clases decretada por el Gobierno, ajustándose a la Ley del Servicio Militar Obligatorio. Debido a los incidentes surgidos en el último embarque, el Gobierno republicano estableció que ese nuevo viaje del *Tucumán* no partiera de Alicante, sino desde Valencia, adonde debieron trasladarse los que aún esperaban hacerlo en aquel puerto.

El 27 de febrero, el *Tucumán* regresó a Valencia. Allí embarcaron quince pasajeros con pasaportes y treinta y siete sin ellos. Para el 1 de marzo estaba de regreso en Marsella, para volver a poner proa a Alicante el 6 de marzo. Iba en su pasaje el encargado de negocios que reemplazaba a Pérez Quesada, que había sido trasladado de destino, quien desembarcó para interiorizarse personalmente de las condiciones en que se desenvolvían las operaciones de rescate llevadas a cabo entre el comando del buque y el cónsul Barrera, así como de los

refugiados con ciudadanía argentina que llegaban día a día formando parte de los núcleos de evacuados que huían del avance nacional.

Atracado en Alicante, desde el 7 hasta el 14 de marzo, durante día y noche, el *Tucumán* recibió a bordo decenas de asilados: fueron alojados ciento tres hombres y nueve mujeres, todos ellos admitidos clandestinamente. Habían llegado "valiéndose de los más variados medios y ardides puestos en práctica con riesgo de sus vidas". Con ciento sesenta y dos pasajeros a bordo –cifra que se completó con españoles y argentinos que poseían pasaportes–, el torpedero zarpó de Alicante para arribar a Valencia en la tarde del 15 de marzo**.** Merced al alistamiento realizado allí por el cónsul Rosario, en sólo tres horas fueron embarcadas otras cincuenta y seis personas, zarpando el buque hacia Marsella.

Muchos de los argentinos evacuados por los buques de su país y de otras banderas que arribaron al puerto francés optaron por regresar a la tierra natal. Quienes poseían medios se embarcaron en los trasatlánticos de línea, otros esperaron los dineros que sus parientes les pudieran remitir para emprender el viaje de retorno, pero un número considerable estaba en la indigencia y sin nadie a quien recurrir en busca de ayuda material. Desde el mes de diciembre, el consulado argentino sostenía en Marsella a unos doscientos refugiados sin recursos, cuya manutención costaba unos 4000 francos diarios. Las compañías navieras negaron, ya a comienzos de 1937, la repatriación a quienes no disponían de los medios para pagar los pasajes. El comandante del *Tucumán*, obrando en su poder información que aseguraba que a partir del 1 de febrero de 1937 las autoridades francesas dispondrían la expulsión de dichos argentinos y que, por otra parte, ya no permitirían el desembarco de ninguno que no manifestara formalmente disponer de los medios para su sustento y traslado, le pidió al ministro de Marina contralmirante Eleazar Videla que desde la Argentina se gestionase el envío de una partida de dinero, tanto más cuando aún quedaban en Andalucía núcleos de connacionales que esperaban ser evacuados. El apremio económico de los argentinos no se limitaba únicamente a lo que sucedía en el puerto francés: "Hay en Alicante numerosos argentinos procedentes de Málaga y Almería evacuados por razones de orden militar, su situación es afligente. Gobierno español exige que Consulado que carece de medios, los ampare y evacue brevedad. Este comando no los embarcará hasta tanto Consulado Marsella disponga medios subsistencia y tenga orden ampararlos, pues autoridades francesas no autorizan desembarco personas indigentes".[33] A

[33] Beatriz Figallo, *Diplomáticos y marinos, cit.*: 212.

primeros de abril de 1937, el Congreso argentino autorizó las partidas extraordinarias para proveer a la asistencia de esos argentinos afectados por la guerra y evacuados de España.

A pesar de que el Ministerio de Marina había telegrafiado el 22 de marzo la orden del inmediato retorno del torpedero, cuando el 28 el *Tucumán* arribó a Alicante, se encontró que la orden de retorno había sido suspendida. El Gobierno de Chile realizó numerosas gestiones en Buenos Aires destinadas a contar con el auxilio del torpedero en la evacuación de más de mil cuatrocientos asilados de su representación madrileña –cifra que se barajaba en aquellas negociaciones.

La larga permanencia del buque argentino amarrado a los puertos mediterráneos españoles de Alicante y Valencia fue una tentación para algunos y una provocación para otros. A pesar de que tanto el gobernador Valdés Casas como las autoridades de la ciudad facilitaban el desempeño del *Tucumán* –al tiempo que se ordenaba reforzar la vigilancia policial en la sede consular argentina de Alicante con el objeto de identificar a todas las personas que entraban y salían, incluso llegando a revisar los bultos y equipajes de éstas–, se procuró evitar incidentes recomendándole al comandante Casari permanecer el menor tiempo posible en los puertos españoles. En adelante, debía aguardar en Marsella el requerimiento de los diplomáticos para cuando los contingentes de asilados estuvieran ya listos para ser embarcados. Ello se cumplió en la medida de lo posible: tras dos semanas en Alicante, donde a pesar de los controles fueron embarcadas gentes sin pasaportes, el *Tucumán*, con espacio reservado para el contingente chileno, zarpó el 14 de abril rumbo a Valencia. Allí, en rápida operación, subieron a bordo otras noventa y nueve personas, entre ellas los primeros ochenta asilados españoles que abandonaban la sede chilena de Madrid. El 16 de abril, el torpedero estaba de regreso en la rada marsellesa, donde permaneció hasta el 23. Aprontado un nuevo contingente de refugiados de la embajada chilena, el *Tucumán* puso proa a Alicante, donde permaneció sólo por espacio de cinco horas –embarcando veinticuatro personas–, dirigiéndose luego a Valencia para fondear a la tarde del 24 de abril. Allí aguardaba un numeroso grupo de ciento cincuenta y ocho asilados de la embajada chilena, que fueron de inmediato embarcados. El buque argentino fue despertado sobre las seis de la mañana del 27 de abril por un intenso bombardeo proveniente de la artillería de los cruceros nacionales *Canarias* y *Baleares*, dirigido contra Valencia. El ataque, que se extendió por espacio de veinte minutos, no produjo grandes destrozos, pero sus efectos fueron desmoralizadores. El torpedero presenció la operación, situado en los límites de la zona de seguridad establecida por el mando franquista. Gran número de embarcaciones de cabotaje

buscaron amparo en las proximidades de los buques de guerra extranjeros, y en especial del argentino.[34] En la tarde del 27, el *Tucumán* abandonó Valencia para arribar al día siguiente a Marsella y regresar el 6 de mayo. Sin embargo, no habían llegado aún los refugiados, por lo que su estadía se demoró. Se aguardaban para esta ocasión argentinos enviados por el cónsul Ricardo Spangenberg Seguí, quien en Madrid seguía atendiendo los asuntos de los connacionales, además de algunas otras personas recomendadas por la embajada argentina en Valencia y por el consulado de Alicante. De Valencia, el *Tucumán* se dirigió a Alicante, no faltando tampoco aquí incidencias, pues numerosos españoles abordaron el buque merced al asilo concedido: algunos utilizando el truco de enviar marineros argentinos con uniformes de recambio, y otros que burlaron los controles para presentarse en los muelles del puerto, ante la motora que conducía al buque, con uniformes hechos por ellos. Después de embarcar 51 personas en Alicante, zarpó para Valencia el día 11 de mayo. La salida se había demorado por seis horas a pedido especial del gobernador de Alicante, quien pidió se salvara la vida a un correligionario político perseguido de muerte por elementos comunistas, "el embarque del referido señor se efectuó con los propios medios del gobierno siendo personalmente acompañado por el secretario del gobernador". La tensión iba en aumento: según orden impartida por el Ministerio de la Gobernación, para el 17 de mayo el gobernador Valdés Casas dispuso que, en un plazo de 72 horas, todas las armas largas y cortas fueran entregadas en la comandancia de las fuerzas de asalto. Iba dirigida la orden a todos los ciudadanos, partidos políticos, sindicatos, comités, consejos municipales y cualquier clase de asociación. Se trataba de medidas tendientes a controlar a grupos o personas que pudieran desmadrarse.

Ya en Valencia, el 12, una nueva demora se experimentó al pretender embarcar a los asilados de la embajada boliviana, por dificultades surgidas en el despacho de sus pasaportes. El embarque de sesenta y nueve españoles –personas caracterizadas de la sociedad madrileña– se realizó en la mañana del 13, una vez obtenido el permiso oficial, zarpando a las 14 horas rumbo a Marsella. Cuando el *Tucumán* puso proa a Valencia el 20 de mayo, un fuerte viento con caracteres de temporal –el mistral– lo hizo volver a Marsella. En la cubierta se hallaban estibadas 52 toneladas de provisiones destinadas a las representaciones diplomáticas en Madrid, que hubieran llegado en malas condiciones de haberse continuado la travesía. Mejorado el tiempo, se volvió a zarpar en la madrugada del 23, fondeando en Valencia cerca de la misma medianoche. Informado el cónsul Barrera de la presencia del *Tucumán*, preparó el embarque

[34] Beatriz Figallo, *Diplomáticos y marinos, cit.*: 310.

de cincuenta y una personas provenientes de Madrid, todas ellas con pasaportes. El 24, el torpedero se trasladó a Alicante para recogerlas, regresando a Valencia por la tarde. Allí se procedió al embarque de cuarenta y dos personas evacuadas de Madrid por diversas representaciones extranjeras con autorización gubernamental. Se sumaron dos hombres que se acogieron al asilo naval.

A la presencia constante de los cruceros nacionales *Baleares* y *Canarias,* que se habían enseñoreado del Mediterráneo español y hacían temer a las ciudades republicanas del Levante con la potencia de fuego de su artillería y su movilidad, se sumaban los violentos ataques aéreos de la aviación franquista, configurando así a España como un inmenso escenario bélico. Un pavoroso bombardeo sobre Valencia, realizado a las 20 horas del día 15 de mayo, produjo numerosos muertos y heridos, además de grandes destrozos, poniendo en peligro de vida también a un último grupo de evacuados a cargo del Consulado argentino en Madrid que debía embarcarse en el *Tucumán*.

La lucha por el poder en la República produjo una tremenda convulsión: las trágicas "Jornadas de Mayo", que ensangrentaron a Barcelona y conmovieron a la España leal. La más inmediata y visible consecuencia de aquellos sucesos fue la crisis ministerial que culminó con la formación de un nuevo gabinete, bajo la presidencia de Juan Negrín. La internacionalización de la guerra civil española no parecía una idea descabellada en ese momento, más cuando el 31 de mayo Adolf Hitler dispuso que, en represalia por el bombardeo de aviones republicanos efectuado en Ibiza contra el acorazado alemán *Deutschland*, afectado al servicio de control marítimo, en el que murieron veintidós marineros, se bombardeara la plaza costera de Almería. Una flotilla de cinco unidades de guerra alemanas, entre las que estaban el acorazado *Admiral Scheer* y el crucero *Leipzig*, atacó la ciudad, produciendo numerosas víctimas y daños. En esa misma fecha, las autoridades navales argentinas, luego de haber evaluado la gestión cumplida por sus naves en la evacuación de víctimas de la guerra, dispusieron el inmediato retorno del *Tucumán* a su base de operaciones, entendiendo que los objetivos del viaje habían sido cumplidos con largueza. Informaciones reservadas aseguraban que la oficialidad y la tripulación del torpedero habían comenzado a ser miradas en el puerto de Alicante con inquina por los miembros de la FAI (Federación Anarquista Ibérica), y que éstos habían expresado su voluntad de no tolerar más la actividad del buque de guerra argentino. El mismo cónsul Barrera parecía correr riesgo, y por ello la Cancillería solicitó al *Tucumán* que, antes de retornar, hiciera una última escala en Alicante para proceder a evacuarlo junto con sus siete hijos, además de un

grupo de pasajeros que sería conducido a Lisboa. Barrera declinó el ofrecimiento, atento a consideraciones de tipo práctico: le contestó a Saavedra Lamas que prefería no abandonar Alicante por poseer una pequeña fortuna en propiedades y tierras heredadas de su difunta esposa. Reconocía que había escapado a confiscaciones estatales y rapiñas personales por su condición de cónsul argentino y consideraba que la única manera de conservar esos bienes para sus hijos era permanecer en la ciudad. Entendía, además, que no tenía más profesión ni habilidad que la de atender los asuntos de la Argentina, actividad que venía desempeñando desde 1919 y que, por ello, de abandonar España él y sus hijos caerían en la pobreza, ya que tampoco tenían familiares en la Argentina.

Anclado en Alicante desde el día 4 de junio, la última estadía del *Tucumán* fue tranquila, evitando cualquier problema que empañara la partida. Esta vez, el pasaje se componía únicamente de refugiados que abandonaban Madrid con pasaportes y que habían sido enviados por los cónsules de Argentina y Bolivia, y por el secretario general del Cuerpo Diplomático, Helfant. Se trataba de treinta argentinos, veinticuatro portugueses, cinco uruguayos, dos checoslovacos, seis españoles, un cubano, tres venezolanos y cuatro chilenos. Una sola excepción sería el embarque clandestino de Sebastián Carps Cuyo, funcionario del Gobierno de Burgos que, en el momento de levar anclas el *Tucumán*, ganó a nado el torpedero. La tarde del 7 de junio, el torpedero argentino abandonó definitivamente Alicante. Los días 9, 10 y 11 permaneció en Lisboa, fondeado en el río Tajo.

Cuando, tras nueve meses de estadía, el torpedero *Tucumán* abandonó el puerto de Alicante en junio de 1937, comenzó un nuevo período para el cónsul Barrera, ya librado a sus propias fuerzas. Siguió gestionando la salida de argentinos, e incluso asilados, en los buques extranjeros, ocupándose de la documentación de los desplazados, buscando víveres que escaseaban por la zona para alimentar a su familia y a los que permanecían refugiados en el piso de la avenida Gadea o en la villa de El Campello.

El fin de la guerra en el puerto de Alicante

Aunque desde el 26 de octubre de 1936 se había constituido un Comité Local de Refugiados, según lo requerido por el Gobierno republicano, esas funciones eran ejercidas por una Comisión de Asistencia Social dependiente del Comité Popular Provincial de Defensa.[35] De manera inorgánica se designaron funcionarios del Ayuntamiento, médicos de la

[35] Enrique Cerdán Tato, "Refugiados", 21 de marzo de 1995, *Informaciones. La Gatera*: 80.

beneficencia municipal, miembros locales de la UGT, y luego representantes del Socorro Rojo Internacional, pero los refugios se fueron multiplicando.

La fisonomía de Alicante como ciudad puerto de protección se fue transformando en escenario de guerra. Allí arribaban de forma incesante mujeres, niños, hombres mayores o enfermos, procedentes de muchos lugares de la geografía española. Además, en octubre de 1937, se instaló en la zona el Campo de Trabajo de Albatera, concebido para descongestionar los penales alicantinos, con una capacidad de tres mil reclusos, que fue destinado a los desafectos de la II República, gentes de derecha, religiosos, obligados a realizar faenas del campo como trilla, siega y siembra en pésimas condiciones de alojamiento, sin retretes ni baños.[36] Los numerosos bombardeos que sufrió la ciudad –entre 70 y 80– se agudizaron en 1938, debiendo habilitarse algunos refugios antiaéreos para su población civil. Los objetivos preferentes eran el puerto, la zona céntrica, el taller de montaje de aviones, la estación de ferrocarril, depósitos de combustible, el campo de aviación de Rabasa y los aeródromos. Muchas de esas incursiones aéreas estuvieron a cargo de aviones extranjeros con base en Mallorca, desde donde frecuentemente cargaban contra diversos puertos y ciudades mediterráneas, siendo una de las más cruentas la realizada sobre el Mercado Central de Abastos el 25 de mayo, que causó centenares de víctimas civiles.

Cuando, a fines de enero de 1939, la derrota de la II República era ya inminente, muchos marcharon a Alicante para tratar de abandonar España por mar rumbo al norte de África o a Francia. Para marzo, algunos pudieron evadirse en barcos pesqueros o en buques de línea franceses e ingleses.[37] La conexión marítima entre Alicante y Orán o Marsella había permitido la salida de miles de refugiados, así que llegado el colapso republicano, el puerto constituyó una última esperanza.

El consulado argentino, tal vez por sus antecedentes de haber auxiliado gentes de derecha mayoritariamente, no se vio desbordado de pedidos de visados, como sí lo fueron los consulados de México y Francia. Barrera afirmó en sus memorias que “se mostró renuente a hacer tales trámites, aduciendo temor a ser una víctima de alguna venganza”. También retrató el escenario que mostraba Alicante: las calles céntricas estaban casi despobladas, la mayoría de

[36] Ver Emilio Chipont, *Alicante 1936-1939* (Madrid: Editora Nacional, 1974); Julius Ruiz, “Work and Don't Lose Hope': Republican Forced Labour Camps during the Spanish Civil War”, *Contemporary European History* 18, no. 4 (noviembre 2009).

[37] Ver Francisco Moreno Sáez, *La represión franquista en la provincia de Alicante.* Archivo Digital de la Universidad de Alicante (2018) [en línea] [consulta: 14-04-19].

los comercios permanecían cerrados y muchos edificios se encontraban derruidos o amenazaban ruina. Por la ciudad deambulaban miles de fugitivos con la expectativa de ser evacuados en barcos extranjeros. Las gentes, llegadas a pie, en carros, coches, camiones, portando maletas, bolsos, bultos, compartían una tensa calma. Se veía, por sus ropas y enseres, que la mayoría era pobre, pero otros vestían atuendos menos humildes. Para el 28 de marzo, la zona portuaria estaba colmada de personas y las noticias anunciaban que la llegada de las fuerzas franquistas era inminente. A la par, los que habían permanecido ocultos o presos comenzaban a emerger y desplegarse por la ciudad, ocupando edificios públicos.

En el puerto se aglomeraban multitudes, muchas provistas de armas. Rodeaban el edificio de aduanas, controlado por unos carabineros y funcionarios que se desentendieron al conocerse la noticia de la caída de Madrid el 28 de marzo. Los últimos barcos en partir esa noche –el inglés *Stanbrook* con 2638 pasajeros y el francés *Maritime* con cerca de cincuenta, en su mayoría, autoridades republicanas. Miles de personas permanecieron en los muelles, en miserables condiciones –las cifras mencionan entre 35.000 y 15.000. Se intentó crear una zona internacional bajo la protección del cuerpo consular acreditado en Alicante, y una junta de gobierno interno que sería presidida por el ex alcalde de Madrid, Pedro Rico.[38] El mismo Barrera intervino para instar al desarme de los que aún detentaban algún mando, atrincherados en la Junta de Obras del Puerto. Insistía en la internacionalización del puerto, pero al parecer fue engañado por los nacionales para evitar mayores resistencias. Así que, en pocas horas, el paseo de la explanada del puerto asiste al paso de las fuerzas de ocupación, primero las de la división italiana encabezada por el general Gastone Gambara, y luego las de los nacionales. El 30 de marzo, rodeado por los cañones de los ocupantes, sin que hayan llegado nuevos barcos de rescate, algunos se suicidan, pero la mayoría se entrega para ser conducidos a campos de detención improvisados. Las mismas instalaciones de Albatera fueron utilizadas por seis meses por los franquistas como campo de concentración y clasificación del personal masculino refugiado en el puerto de Alicante y, luego, de pueblos vecinos.[39]

Para mediados de abril, finalizada la marcha de las fuerzas militares nacionales desde la ribera del Tajo hasta la orilla del Mediterráneo, el general Andrés Saliquet, comandante de

[38] Enrique Cerdán Tato, "¿Y qué fue de Romaguera?", 15 de mayo de 1995, *Informaciones La Gatera*: 122.

[39] Ver: Vicente Ramos, "La guerra civil (1936-1939), en la provincia de Alicante" (Alicante: Biblioteca Alicantina, 1972). Tomo III: 200 y 253.

las tropas centrales, y el general Gambara, comandante de las tropas voluntarias, se reúnen en Alicante, pasando revista a las tropas. Ambos siguen el desfile de soldados y vehículos blindados desde un tanque, así como de las formaciones falangistas, en tanto la población saluda.

La ciudad puerto de Alicante se convirtió en un gran presidio, comenzando los juicios sumarios y las primeras ejecuciones. Como afirma Preston, junto con las otras dos provincias de la Comunidad Valenciana –Castellón y Valencia–, en Alicante, porcentualmente, se produjo una represión mayor que en Cataluña.[40] Miles de republicanos no encontraron puertos para hacerse a la mar.

[40] Paul Preston, *El holocausto español*, *cit.*: 442.

DESARROLLO ECONÓMICO Y CAMBIOS DEMOGRÁFICOS EN RELACIÓN AL RAMAL FERROVIARIO PUERTO DIAMANTE–CURUZÚ CUATÍA

Humberto R. Fossati
IDEHESI–CONICET
humbertofossati2000@gmail.com

Resumen

La ciudad-puerto de Diamante fue protagonista de los procesos políticos y económicos del litoral, e incluso de toda la Confederación Argentina, porque allí se embarcaban víveres, se reunieron las milicias sublevadas al poder centralista y, más tarde, fue lugar de arribo de numerosas corrientes de inmigrantes que se fueron integrando al gran espectro demográfico de toda la Mesopotamia.

El puerto de Diamante no fue uno de los más importantes cuando los productos primarios tales como cueros, sebos y ganado en pie eran transportados en pequeñas barcazas hacia Buenos Aires, para recién después ser distribuidas en el resto del territorio nacional o países vecinos; pero, con el advenimiento de grandes barcos que tienen mayor capacidad y requieren mayor profundidad de los ríos, y con la apertura de vínculos comerciales con el resto del mundo, el puerto de Diamante fue ganando relevancia, considerándose en la actualidad como el último puerto fluvial de ultramar. Su conexión a los ramales del ferrocarril constituyó un gran motor del desarrollo económico y de la configuración demográfica regional (especialmente en la primera mitad del siglo XX) por el surgimiento de una veintena de localidades, tales como Puiggari, Crespo, Seguí, Viale, Tabossi, María Grande y Bovril, a lo largo de más de 400 kilómetros del ramal Entre Ríos del Ferrocarril General Urquiza, entre el puerto de Diamante y la ciudad de Curuzú Cuatiá (Corrientes). Las estaciones del tren eran lugares donde se cargaban los productos agropecuarios y llegaban las mercaderías, muebles y herramientas industrializadas, allí se conocían las noticias provenientes de las ciudades y se despachaba o recibía el correo. Pero también eran lugares de encuentro y socialización: surgieron bares, hoteles y pistas de baile, llegaban los parientes para sus visitas y se embarcaban los hijos para el servicio militar, incluso era el medio que usaban los médicos y sacerdotes para oficiar sus servicios a lo largo de una decena de localidades. Todo ello contribuyó a un rápido desarrollo demográfico y a un destacado período de prosperidad económica para toda la región.

Pocas décadas después, a partir de la adhesión al Plan Larkin por parte del Presidente Arturo Frondizi y de las políticas económicas de Jorge Rafael Videla y Carlos Saúl Menen, la mayoría de los ramales ferroviarios fueron cerrados en forma definitiva. Muchas localidades se transformaron en pueblos fantasma y el puerto de Diamante sufrió numerosos vaivenes por parte de los entes portuarios administradores –públicos y privados– por la falta de continuidad de las políticas planificadas en ese sentido.

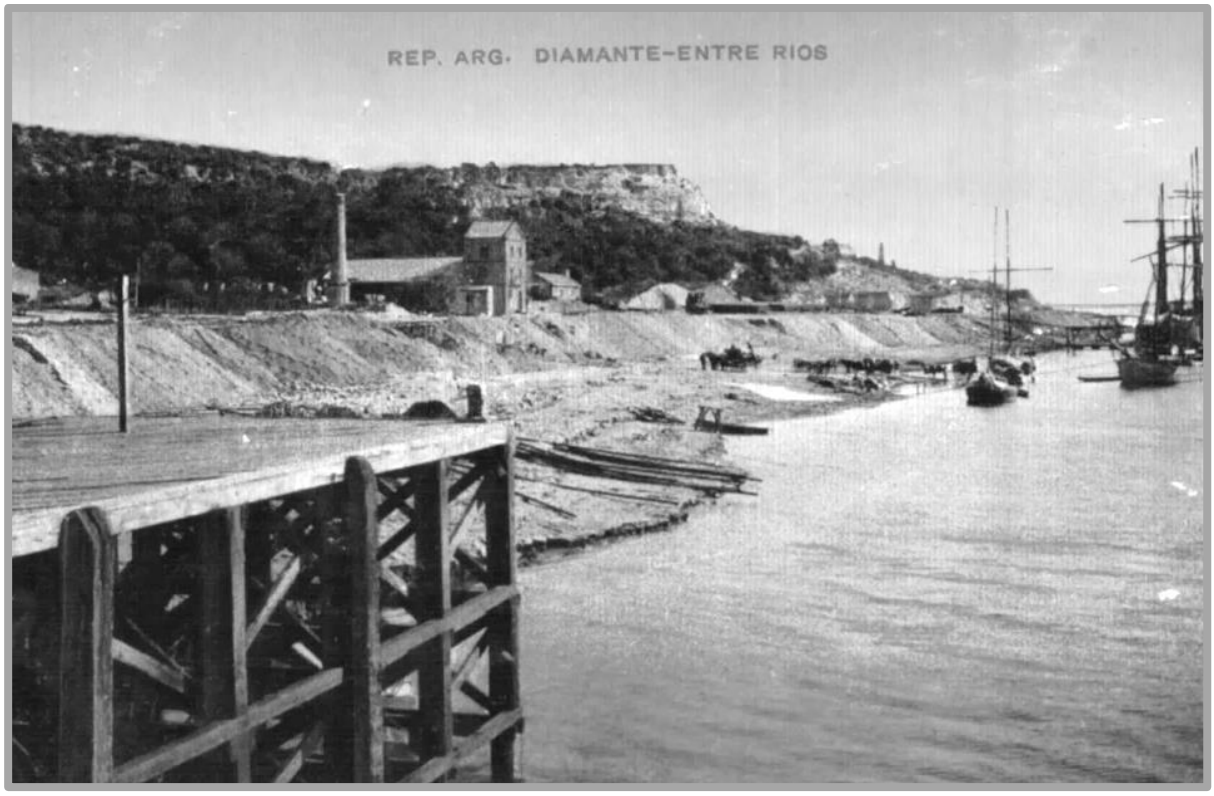
La ciudad de Diamante, su puerto y su ferrocarril

Diamante es un municipio de la provincia de Entre Ríos, sobre la barranca a comienzo del delta del Río Paraná, que incluye como barrio a la ex localidad de Strobel (según el censo nacional de 2010, contaba con 20.000 habitantes).

Los primeros antecedentes históricos se remontan a 1812 cuando, por orden del Triunvirato, se emplazan tres baterías en la zona denominada "Punta Gorda" con el propósito de evitar el paso de escuadrillas realista que remontaban el Paraná. El lugar ya se hallaba poblado en 1832 durante el gobierno de Pascual Echagüe, a partir de allí fue tenida en cuenta para operaciones militares por su ubicación estratégica y por contar con un puerto natural, motivando que el Gobierno ejerciera cada vez un mayor control sobre él, principalmente en lo referido al movimiento de barcos y llegada o salida de distintos productos agropecuarios.

A partir de 1848, el General Justo J. de Urquiza, al frente del Gobierno provincial, promovió las primeras instituciones diamantinas: la Comandancia Militar, la Receptoría de Rentas y, especialmente, habilitó el puerto fluvial. Un par de años más tarde crea el puerto y aduana de Diamante, otorgando las correspondientes habilitaciones para el comercio exterior; por esta razón, la ciudad se vio necesitada de un edificio donde funcione la aduana. Entre 1910 a 1917 se llevó a cabo la instalación del Ferrocarril, que operaba en la zona portuaria con cargas y pasajeros y que, sumado a la actividad marítima y agrícola-industrial, permitió una época floreciente para el pueblo. Se abrieron comercios y entidades bancarias, tales como la sucursal del Banco de la Nación Argentina, se pavimentaron el radio céntrico y el acceso al puerto, y se fundaron nuevos establecimientos educativos. A partir de allí, el puerto, su estratégica ubicación y el incremento de la producción agropecuaria permitieron importantes avances en los intercambios comerciales internacionales; sumados a la llegada de inmigrantes europeos como respuesta a las políticas de auspicio por parte de los estados nacional y provincial, se produjo un importante crecimiento de la traza urbana. El primer muelle fue construido en 1900 mediante una concesión que otorgaba a un grupo de empresarios derechos sobre una

jurisdicción de 40 km de ribera, debiendo realizarse todas las operaciones en el mismo. Esto nunca fue respetado por los comerciantes e industriales diamantinos por lo oneroso que representaba para la economía local.



Fotografía 1. Postal del puerto de Diamante en 1915.

La construcción y funcionamiento de un ramal de ferrocarril que uniese el sur de la provincia de Corrientes y atravesara la mitad occidental de la provincia de Entre Ríos, desde su extremo norte hasta la ciudad-puerto de Diamante, fue una columna vertebral vital para el desarrollo económico porque facilitaba la salida de la producción agropecuaria de esta amplia región hacia la vía fluvial que la comunicaba con el resto del mundo. Pero, además de ello, originó grandes cambios demográficos por el surgimiento de una veintena de pueblos y ciudades a la vera del ferrocarril, la atracción de nuevas corrientes inmigratorias y el desarrollo de su economía agroexportadora[1]. Este inactivo ramal ferroviario de 413 km de largo, en teoría, aún pertenece al Ferrocarril General Urquiza.

[1] Neira Miguel, Julio. *El ferrocarril en Entre Ríos. Aquellos espacios vacíos* en "Crónicas e Historias ferroviarias" en página web http://cronicasehistoriasferroviarias.blogspot.com/2011/10/el-ferrocarril-en-entre-rios.html Consultado en septiembre de 2018.

La construcción de este ramal fue concesionada a Rafael Aranda en 1904 y la construcción comenzó seis años después. El primer segmento de 33 kilómetros se extendía desde Diamante, pasando por las Estaciones Strobel y Puiggari, y llegaba hasta la estación Crespo. Un segundo tramo, desde allí, pasaría por las futuras estaciones de Seguí, Viale, Tabossi, Sosa, María Grande y El Pingo[2]. El ramal, de unos 50 km entre Hasenkamp y Federal, fue comenzado a construir en 1912. La totalidad del ramal hasta Curuzú Cuatiá fue habilitado en 1920, luego de que el Primer Batallón de Ferrocarrileros del Ejército Argentino finalizara su construcción. Un ramal colateral fue inaugurado en 1945 entre El Pingo y Paraná, pero recién nueve años más tarde corrieron por primera vez los trenes de pasajeros entre Paraná y Concordia utilizando este ramal. Desde 1949, los dos ferrocarriles que se cruzaban en Crespo quedaron integrados en el Ferrocarril Nacional General Urquiza[3].

En 1971 se inauguraron en Diamante la Estación Elevadora de Granos y su edificio administrativo, apareciendo el Estado como gestor de este proyecto de gran escala que pertenece a una serie de obras encaradas por la Junta Nacional de Granos. La creación de todos estos complejos trajo como consecuencia un importante desarrollo tecnológico- industrial. En la actualidad, gran parte de estos espacios han sido ocupados por nuevas instalaciones en manos de empresas privadas, especialmente desde 1992.

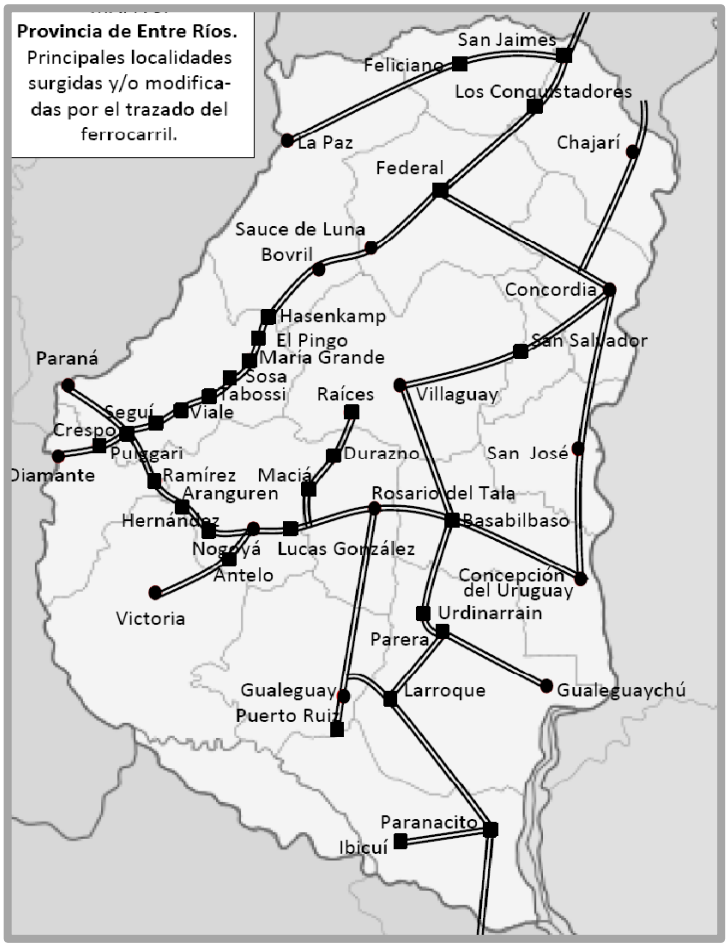
Strobel. Desde fines del siglo XIX, la zona donde hoy se levanta la "localidad" de Strobel (al norte de Diamante) fue ocupada por pequeños emprendimientos rurales; la producción cerealera (especialmente trigo, maíz y sorgo) debía ser embarcada en el puerto fluvial. La instalación de la Colonia General Alvear hizo que toda la zona realzara su importancia y que muchas más familias viviesen de la agricultura, transporte y actividad portuaria[4]. La futura identidad de carácter ferroviario con que se identificó a la localidad-barrio de Strobel sobrevendría algunos años después, cuando se comenzaron a realizar a partir de 1900 los estudios de la traza del ferrocarril. En 1910 se iniciaron los trabajos, creándose la llamada Estación Kilómetro 4, que comenzó a ser utilizada a su vez como acopio de materiales y base

[2] Decreto del gobernador entrerriano Enrique Carbó en 1906. Un decreto de 1914 aprobó un contrato para administrar, explotar y conservar la línea desde el puerto de Diamante hasta la estación del km 78 (Estación Bovril) de la sección Hasenkamp al norte.

[3] Roccatagliata, Juan. "El transporte. Algunas consideraciones actuales" En Geografía económica Argentina. 2ª edición. El Ateneo. Bs As. Pp 227-267.

[4] Brumatti, Ricardo. "Como nació Strobel" Publicado en página web Diamantinas, en http://diamantinas.blogspot.com, consultado en octubre de 2018.

de logística para las obras en toda la zona del puerto. Los talleres ferroviarios comenzarían sus actividades oficialmente recién en 1921[5]. A fines de la década de 1930 se comenzaron a construir la capilla católica y el edificio para el Destacamento Policial, se inauguraron edificios propios para las escuelas y la firma Diamante S.A. instaló una fábrica de aceites. Dado el rápido crecimiento poblacional, fue necesario organizar un remate de otros 188 lotes de terrenos próximos a la estación de trenes. Entre 1912 y 1970 los talleres ferroviarios de Strobel fueron los más grandes de la provincia de Entre Ríos y unos de los más importantes del país. Alrededor de 700 empleados trabajaban habitualmente en turnos rotativos, allí se fabricaban y reparaban íntegramente las locomotoras a vapor de nuestro país, países vecinos e incluso los trenes subterráneos de Buenos Aires[6]. En 1970, la localidad de Strobel pasa a formar parte de la municipalidad de Diamante. Más tarde se efectivizó el traslado del personal de los talleres ferroviarios a la ciudad de Paraná, y el cierre definitivo de las instalaciones hizo que "los sueños de Strobel quedasen descarrilados para siempre".



● Ciudades fundadas antes del trazado del ferrocarril, pero que crecieron enormemente desde su avenimiento.

■ Localidades surgidas por el trazado de las vías del ferrocarril. (Cartografía confeccionada por el

[5] Brumatti, Ricardo "Historia de los Talleres" Publicado en página web Diamantinas, en http://diamantinas. blogspot.com, consultado en octubre de 2018.

[6] Gatti, Carlos y Spretz, Daniel, maquinistas ferroviarios. Relatos publicados en "Región Litoral" en página web http://www.eldiario.com.ar/diario/entre-rios/32256-ferroviarios-de-strobel-pondran-en-valor-una-vieja-locomotora.htm

autor, sobre mapa actual de la provincia de Entre Ríos, según datos aportados por la bibliografía pertinente).

Estación Puiggari. El apeadero Sanatorio dio origen a la pujante localidad de Villa Libertador San Martín mientras que, a menos de dos kilómetros de allí, la Estación Puiggari permaneció como un pequeño grupo de viviendas alrededor de la estación homónima[7]. En 1917 llega al pueblo el ferrocarril y facilita el arribo de los misioneros adventistas, entre los que destacan los fundadores del Colegio Adventista del Plata. En la actualidad, las industrias más importantes del lugar están relacionadas con los servicios de educación y salud, ya que esta pequeña localidad es internacionalmente famosa por su Sanatorio y el Campus de la Universidad Adventista del Plata. Según censo de 2011, esta localidad cuenta con una población estable de 6.545 habitantes y 3.000 estudiantes de 52 nacionalidades diferentes[8].

Crespo. El origen de la ciudad de Crespo se vincula con la construcción de la estación del Ferrocarril a partir de 1885, propiedad del Estado provincial que habilitó las vías del tren con destino a Nogoyá. Junto al desarrollo del ferrocarril, comenzaron los asentamientos de familias criollas, españolas e italianas, y especialmente las primeras 40 familias de inmigrantes provenientes de la región del río Volga en Rusia.

En el desarrollo de la ciudad tuvieron una importante influencia el factor religioso y el establecimiento de una gran empresa pionera de las actividades agroindustriales: Sagemüller Hnos., que caracterizan el perfil productivo de esta localidad. En 1910 se fundó la "Agrícola Regional Cooperativa Limitada", otra institución centenaria de Crespo. Inspirada en los principios del cooperativismo, surgió para responder a las necesidades de los colonos vinculadas a la compra de insumos básicos para la actividad agrícola. En 1922, la colonia fue elevada a la categoría de villa, conformándose la junta de fomento[9]. Según el censo nacional de 2010, la población de la localidad asciende a 20.000 habitantes.

[7] La Agenda, publicación oficial de la Universidad Adventista del Plata. Secretaría de Prensa y Difusión. "1898 – 26 de septiembre - 2009 Hitos de una historia cargada de futuro" en http://old.uap.edu.ar/agenda/index.php?id_categoria=01&id_nota=1056

[8] Entre Ríos turismo. En http://www.entrerios.tur.ar/destinos/libertador-general-san-martin.htm consultado en octubre de 2018.

[9] Página web oficial de la municipalidad de Crespo: Historia de Crespo en https://www.crespo.gov.ar/capital.avicultura.html consultado en octubre de 2018.

Seguí. En 1907 pasó la primera locomotora por la estación que originaría una futura localidad poblada por inmigrantes italianos, rusos, judíos y alemanes[10], a la que se le impondría el nombre del abogado Juan Francisco Seguí.[11] Hacia la década de 1920 ya cuenta con el Molino Harinero San Lorenzo, que enviaba sus productos agropecuarios hacia el puerto de ultramar de Diamante (a 50 Km de distancia). En poco tiempo se manufacturan una serie de productos "novedosos" para ese entonces: huevo en polvo, mate cocido y agua lavandina. Según el censo nacional de población y vivienda de 2010, la zona urbana de Seguí contaba con 3.885 habitantes.

Viale. El origen de esta localidad se remonta a un decreto provincial de 1906, mediante el cual se le da nombre a la estación situada en el kilómetro 38 del ramal ferroviario sur-norte como homenaje a quien había sido propietario de una vasta extensión de tierras, el Dr. Victorino Viale quien, además, por intermedio de su esposa doña Julia del Carril, donó tres manzanas para erigir una plaza y edificar la comuna, la iglesia católica, la comisaría y una escuela pública. A su vez, dispuso el loteo y venta de terrenos (unas 9.000 hectáreas) aptos para la actividad agropecuaria. En 1910, debido a una deuda hipotecaria, la viuda de Victorino Viale se ve obligada a la venta de unas 7.800 hectáreas de campo que, a través de la "Comisión Asesora para la Compra de Tierras", había emprendido el proceso de expansión de colonias agrícolas. De esta forma y por decreto provincial, se realiza la división parcelaria de esas grandes extensiones y se crea la Colonia Centenario que comprendía 86 lotes de chacras, 12 lotes de quintas y 36 manzanas para el "Pueblo del Centenario", contiguas a la estación Viale pero separadas (o en realidad "unidas") tan sólo por las vías del ferrocarril[12], donde siempre convivieron armoniosamente criollos nativos, italianos, alemanes del Volga, sirio libaneses y judíos, de tal manera que entre 1916 y 1925, a muy pocas cuadras de distancia, se construyeron la iglesia católica "Santa Ana" y cinco templos de distintos credos evangélicos protestantes.

Tabossi. El inicio de esta villa fue un asentamiento de casas dispersas a la vera de una ruta que comunicaba el interior de la provincia de Entre Ríos con el puerto de Villa Urquiza, sobre el

[10] Domínguez, Lizi: "Seguí, un pueblo que quiere crecer con memoria" publicado el 30 de julio de 2008 en Pág. Web Argentina Histórica. Consultado en http://argentinahistorica.com.ar/temas.php?tema =11& titulo=11&subtitulo=111

[11] Miembro del Congreso que sancionó la Constitución Argentina de 1853, ministro de Relaciones Exteriores, autor de la proclama que anunciaba el Pronunciamiento de Urquiza contra Rosas. Fue auditor de guerra del ejército con que Urquiza derrotó a Rosas Caseros.

[12] Sack, J. C "Viale, 100 años de Historia" En Viale Digital www.vialedigital.com.ar. Consultado en julio de 2018 (2004).

Río Paraná, al norte de la capital entrerriana. Cuando se concreta el trazado de las vías del ferrocarril, don Enrique Tabossi compra los terrenos adyacentes a la futura estación y planifica la división y venta en lotes de terrenos oportunamente aprobada por el Gobierno provincial[13]. En muy poco tiempo experimentó un rápido incremento de la población pero, en la década de 1970, con la crisis del transporte ferroviario surge una modalidad alternativa: los camiones de carga[14]. Hacia 2020 contaba con una flota de más de 100 camiones particulares para una población de apenas 1.540 habitantes[15].

Fotografía 2. Molino harinero frente a la estación de trenes en Villa Viale. 1925.

Estación Sosa. Es una localidad de apenas 616 habitantes (según el censo de 2010), ubicada a 75 km de la capital entrerriana. Había nacido a la vera del ferrocarril del tramo Crespo-Hasenkamp, a partir del año 1907.

María Grande. Es una localidad en el Departamento Paraná, cuya población en 2010 era de unos ocho mil habitantes[16]. Su nombre se atribuye a una hija de Don Juan de Garay, primer propietario de estas tierras por vía hereditaria. En otro tiempo, María Grande fue ruta obligada entre Paraná y Villaguay, constantemente cruzada por galeras que hacían el comercio de

[13] Los habitantes toman este año como fundacional para esta localidad.
[14] Villanueva, Ariel. reportaje publicado en el periódico "El once" de Paraná, el 29 de julio de 2015. En su versión digital: www.elonce.com/secciones/institucionales/427565-tabossi-el-pueblo-de-los-camiones-y-el-costillar-a-la-estaca-cumple-107-anos.htm. Consultado en diciembre de 2018.
[15] Censo nacional de población y vivienda de 2010.
[16] Según el censo nacional de población y vivienda de 2010, esta localidad contaba con 7.694 habitantes.

transporte de pasajeros y encomiendas entre estas dos ciudades[17]. Desde 1904, con la llegada del "Punta de Hierro" –como se llamó al tren–, el caserío comienza a exhibir características urbanas.

El Pingo. Este nombre, que correspondía a una estación de ferrocarril ubicada en el departamento Paraná, es también el de la pequeña localidad que se formó a su alrededor y que en el año 2010 aún no alcanzaba los mil habitantes.[18]

Fotografía 3. Aspecto actual de la vieja estación El Pingo.

Hasenkamp. Esta localidad, que en el año 2010 contaba con tan sólo 4.925 habitantes, fue producto de la política colonizadora del Gobierno entrerriano y del auge explosivo del ferrocarril que llegó a esta zona en 1906.

Estación "Las Garzas". Ubicada en la localidad de Pueblo Bellocq del Departamento Paraná. La población de la jurisdicción de la Junta de Gobierno era de 349 habitantes en 2001. Cuenta con una capilla católica, una comisaría, una escuela y un almacén de ramos generales.[19]

Alcaráz. Un caserío comenzó a formarse a partir de 1918 alrededor de una pequeña estación sobre las vías del Ferrocarril Urquiza. La Jewish Colonization Association fundó en torno a la localidad las colonias judías "Luis Oungre", de 9.239 hectáreas, y "Leonardo Cohen", de 13.835 hectáreas, en 1924 y 1931, respectivamente. Junto con "Colonia Avigdor" fueron los

[17] Turismo Entre Rios.com. Portal Turístico Entre Ríos. En https://www.turismoentrerios.com /maria grande/historia.htm. Consultado en octubre de 2018.
[18] Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
[19] Montorfano, Hilda Ester. "Memorias de Pueblo Bellocq, estación las Garzas" libro presentado en la Primer Feria del Libro en Hasenkamp, noviembre de 2016.

últimos asentamientos de judíos europeos en Argentina, luego recibió inmigrantes rusos, polacos, rumanos y alemanes. En 2010 esta localidad contaba con 2.578 habitantes.

Bovril. Esta pequeña ciudad debe su nombre y fundación a una empresa británica hoy desaparecida: "Bovril Limited" que, entre fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX, edificó un imperio económico de carácter mundial dentro de la industria de la carne vacuna y sus derivados. Con su directorio establecido en Londres y sus oficinas en Buenos Aires, llegó a poseer 1.500.000 cabezas de ganado en miles de hectáreas de campos en varias provincias argentinas. Sus productos enlatados y el famoso extracto de carne "Bovril" eran envasados en Argentina y enviados directamente a Inglaterra para su consumo[20]. En 1970, un nieto del fundador de la compañía decidió venderla a la British Company Cavenham, que posteriormente pasó por varias manos hasta ser administrada por el Gobierno provincial, que a su vez la privatizó en 1991[21].

Fotografía 4. Estación Bovril en 1917.

Sauce de Luna. Cuando Hernando Arias de Saavedra se dispone a cruzar el territorio entrerriano, llega al Rincón del Montiel –hoy Sauce de Luna– encontrando aborígenes "mansos" que hablaban castellano. Eran descendientes de aquellos habitantes de reducciones fundadas por los monjes jesuitas, que desde 1607 desde el Paraguay extendieron su influencia

[20] Leyes, Rodolfo. "Del saladero a la fábrica de extracto de carne: transformaciones de los procesos de trabajo en la industria de la carne. Entre Ríos, 1864-1935. Trabajo y Sociedad. Núcleo Básico de Revistas Científicas Argentinas. Caicyt-Conicet. Nº 26. 2016. Santiago del Estero, Argentina.
[21] Gaitz, Genaro y Coronel Alcides. "Despertando los Recuerdos. Un Recorrido por la Historia de la Ciudad de Bovril y Zonas Vecinas" Editorial Municipal de Bovril. Noviembre 2007.

con la fundación de establecimientos ganaderos en el nordeste entrerriano[22]. En 1913 se construyó un apeadero, torre y tanque de agua sobre las vías del ferrocarril, y cuatro años más tarde se inaugura la estación correspondiente sobre un antiguo pueblo denominado "Sauce de Luna". Según el censo nacional del año 2001, Sauce de Luna contaba con apenas 2.800 habitantes dispersos entre la pequeña zona urbana y su ejido rural.

Conscripto Bernardi. Mucho antes al trazado del pueblo, las vías del ferrocarril ya se habían construido, y la incipiente estación consistía tan sólo en un mojón de quebracho colocado llamado "kilómetro 101". Estos campos pertenecieron al Gobierno de la provincia hasta 1862; arrendados por Juan Molina, pionero de las actividades agropecuarias, que logra obtener hacia 1881 los títulos de propiedad de unas 2.029 ha. Tiempo después se construyó una precaria casilla de chapa de cinc y, años más tarde, dada la importancia de la colonia y establecimientos rurales circundantes, se construyó la estación de trenes en 1931[23].

El Cimarrón. Su Junta de Gobierno comprende dos núcleos urbanos: la Colonia Villa Perper, en donde se encuentra la Estación de trenes El Cimarrón, fundada en noviembre de 1914; y la Aldea San Isidro, fundada en 1923 por 78 familias de alemanes del Volga[24] (en 2001 contaba con apenas 674 habitantes).

Federal. Organizada como colonia en 1880, la economía regional se sustentaba en la extracción de madera y escasa producción de cereales. El rápido desarrollo poblacional se debió a la construcción del ramal ferroviario que une el puerto de Diamante y Curuzú Cuatiá, Provincia de Corrientes (habilitado en 1920[25]). Contaba también con ramales laterales que la comunicaban con las localidades de Chajarí y La Paz. En 2010 se censaron poco más de 18.000 habitantes.

[22] Giménez, Solano. Poeta, escritor e investigador saucelunense. Sus obras permanecen inéditas. Citado por la Universidad Autónoma de Entre Ríos. Página web: http://fhaycs-uader.edu.ar/files/2011/ Consultado en agosto de 2018.

[23] Pérez Lindo, Paulo. Nota periodística "Museo de Bernardi" Publicado en página web. FM Sueños 104.1 Mhz - La Voz de Bernardi - En: https://web.archive.org/web/20090228002827/http://lavozdebernardi.com.ar/conscripto%20bernardi.html#a1 Consultado en octubre de 2018.

[24] Gareis Lechmannm Jorge Alberto. Historia de los Alemanes del Volga. Página Web. Universo Volga. http://www.universovolga.com.ar/ Consultado en noviembre de 2018.

[25] Trabajo grupal de investigación histórica realizado por alumnos de la Escuela Nacional de Comercio titulado: "Aproximaciones en torno a la historia de Federal". Publicación N° 9, Federal, Entre Ríos, 1974.

Fotografía 5. Imagen archivada con el epígrafe "Entre Ríos, Federal, empalme a Concordia, 1956" en el Archivo General de la Nación.

Otras estaciones. Nada queda de la estación La Calandria, ubicada al norte de la ciudad de Federal[26]. En Miñones, la antigua estación de trenes integra una escasa población rural dispersa[27]. Los Conquistadores es un pequeño municipio en el departamento Federación con 1.287 habitantes en una zona de producción ganadera y arrocera, rodeado de grandes estancias[28]. Por su parte, La Hierra es un paraje en el departamento San José de Feliciano, de apenas 209 habitantes en 2001.

Fotografía 6. Antigua estación Miñones, completamente abandonada.

[26] Satélite Ferroviario. Información oficial de horarios y destinos. Página web https://sateliteferroviario.com.ar//horarios/ Consultado en octubre de 2018.

[27] Tumanoff, Alejandro. Página web "Pueblos y Estaciones. Arqueología Ferroviaria. En www.alepolvorines.com.ar/EntreRios.htm Consultado en octubre de 2018.

[28] Publicación "Los Conquistadores. Reseña Histórica y actual de la localidad" En http://www.conquistadores.gob.ar/ciudad.php. Consultado en octubre de 2018.

San Jaime de la Frontera. Este pueblo no tiene una fecha de fundación. Se reafirma como villa con un trazado definitivo en 1935, cuando ya se contaba con toda una población estable a la vera de las vías del ferrocarril[29]. En el censo nacional de 2010 fueron registrados 4.337 habitantes.

Conclusiones

Hasta mitad del siglo XX, este proceso histórico pareciera fácil de entender dentro de un modelo agroexportador, de políticas de incentivo a la llegada de inmigrantes y de nuevos avances tecnológicos aplicados a la industria ferroviaria. Todo ello contribuyó a un rápido desarrollo demográfico y a un destacado período de prosperidad económica para toda la región. Sin embargo, las medidas tomadas por los Presidentes Juan Domingo Perón –de nacionalizar los ferrocarriles– y de Arturo Frondizi –de adherir al Plan Larkin– son motivo de complejos análisis políticos e históricos que exceden los propósitos y objetivos de este trabajo de investigación. Pero, sin dudas, lo más difícil de esta historia *"*que no se juzga, sino que se analiza y se trata de comprender*"*, está relacionado con las decisiones de cierre de los ramales ferroviarios decretadas por el presidente de Facto Jorge Rafael Videla en 1977 y durante el gobierno del Dr. Carlos Saúl Menem entre 1989 y 1999.

Pareciera vislumbrarse un perverso ensañamiento, como el sufrido por la localidad de Strobel, no sólo por el levantamiento de las vías de trenes y la pérdida de empleos por el cierre de los talleres (de los más grandes del país) sino también por el traslado del personal a la ciudad de Paraná.

Estudios de esa época y actuales, realizados a nivel nacional e internacional, coinciden en afirmar que el transporte de materias primas y de mercaderías en general es aproximadamente un cuarenta por ciento más barato en tren que en camiones, además de constituir un medio de transporte menos contaminante y con menores riesgos en general. Todo lo analizado hace aún más difícil entender las políticas oficiales en cuanto al ferrocarril, máxime si se comparan con la realidad en la mayoría de otros países del mundo donde el sistema ferroviario es incuestionablemente un fuerte pilar económico y comunicacional.

Pese a todos estos procesos cambiantes, el puerto de Diamante ha seguido operando porque no caben dudas que la producción agropecuaria provincial debe ser embarcada hacia las rutas fluviales (independientemente de los medios de transporte por los cuales llegan los

[29] Marsilli, Clara Isabel. *San Jaime y su historia* (2009 edición). DIMSA, Comunicación Editada. p. 150.

productos hacia sus muelles). Sin embargo, son notorios los vaivenes que ha experimentado, especialmente en cuanto a los entes portuarios administradores –públicos y privados–, en el último siglo, y la falta de continuidad de las políticas planificadas en ese sentido.

El panorama a futuro, reflejado especialmente a través de notas periodísticas en las páginas web o en periódicos locales y regionales, muestra mucho optimismo en cuanto a la reapertura de tramos ferroviarios y a la reactivación de los puertos fluviales; la coincidencia de opiniones de los partidos políticos, de las distintas corporaciones y de los diversos sectores de la economía nacional y provincial, pareciera indicar que estos anhelos no son simples quimeras.

Bibliografía

Brumatti, Ricardo, Cronista Histórico de Diamante. Publicado en el sitio web del Honorable Senado de la Provincia de Entre Ríos. www.senadoer.gob.ar/galeria/proyectos /1494019749.docx. Consulta: octubre de 2018.

Brumatti, Ricardo. "Cómo nació la localidad de Strobel." *Diamantinas* (blog). 28 de abril de 2012. http://diamantinas.blogspot.com/2012/04/como-nacio-la-localidad-de-strobel.html

Dirección General de Estadística y Censo. Provincia de Entre Ríos según área de gobierno local. Población por sexo. Año 2010. Archivado en 2014. https://web.archive.org/web/ 20140318022507/. Consulta: octubre de 2018.

Domínguez, Lizi. "Seguí, un pueblo que quiere crecer con memoria." Publicado el 30 de julio de 2008 en el sitio web Argentina Histórica. http://argentinahistorica.com.ar/temas.php?tema=11& titulo=11&subtitulo=111

Gaitz, Genaro y coronel Alcides. "Despertando los recuerdos. Un recorrido por la historia de la ciudad de Bovril y zonas vecinas." Editorial Municipal de Bovril, 2007.

Gareis Lechmann, Jorge Alberto. "Historia de los Alemanes del Volga." En el sitio web Universo Volga. http://www.universovolga.com.ar/. Consulta: noviembre de 2018.

Gatti, Carlos y Daniel Spretz. Maquinistas ferroviarios. Relatos publicados en Región Litoral. http://www.eldiario.com.ar/diario/entre-rios/32256ferroviarios-de-strobel-pondran-en-valor-una-vieja-locomotora.htm-ferroviarios-de-strobel-pondran-en-valor-una-vieja-locomotora.htm

Giménez, Solano. Obras inéditas. Citado por la Universidad Autónoma de Entre Ríos. http://fhaycs-uader.edu.ar/files/2011/ Consultado en agosto de 2018.

Lewis, Colin M. “British railways in Argentina, 1857-1914: A case study of foreign investment.” Instituto de Estudios Latinoamericanos, Universidad de Londres, 1983.

Leyes, Rodolfo. “Del saladero a la fábrica de extracto de carne: Transformaciones de los procesos de trabajo en la industria de la carne. Entre Ríos, 1864-1935.” *Trabajo y Sociedad*, no. 26 (2016). http://www.unse.edu.ar/trabajoysociedad/26%20LEYES%20RodolfoSaladero.pdf

Marsilli, Clara Isabel. *San Jaime y su historia*. DIMSA Comunicación Editada, 2009.

Montorfano, Hilda Ester. *Memorias de Pueblo Bellocq, estación las Garzas*. Libro presentado en la Primer Feria del Libro en Hasenkamp, noviembre de 2016.

Neira Miguel, Julio. *El ferrocarril en Entre Ríos. Aquellos espacios vacíos* en “Crónicas e Historias ferroviarias.” http://cronicasehistoriasferroviarias.blogspot.com/2011/10/el-ferrocarril-en-entre-rios.html Consulta: septiembre de 2018.

Pérez Lindo, Paulo. Nota periodística “Museo de Bernardi.” Publicada en página web. FM Sueños 104.1 Mhz - La Voz de Bernardi - En: httpswww.vialedigital.com.ar://web.archive.org/web/20090228002827/ y http://lavozdebernardi.com.ar/conscripto%20bernardi.html#a1. Consulta: octubre de 2018.

Sacks, Juan Carlos. *Viale, una historia de 100 años*. Argentina: Edición del autor, 2006.

Schmit, Roberto. *Ruina y resurrección en tiempos de guerra: Sociedad, economía y poder en el Oriente entrerriano posrevolucionario, 1810-1852*. Buenos Aires: Prometeo, 2004.

Segura, Juan José. “Historia eclesiástica de Entre Ríos.” Entre Ríos: Imprenta Nogoyá, 1964.

Tumanoff, Alejandro. “Arqueología ferroviaria.” https://www.alepolvorines.com.ar/ArqueologiaFerroviaria.htm. Consulta: octubre de 2018.

Tumanoff, Alejandro. “Pueblos y estaciones.” https://www.alepolvorines.com.ar/EntreRios.htm. Consulta: octubre de 2018.

Villanueva, Ariel. “Tabossi, el pueblo de los camiones y el costillar a la estaca, cumple 107 años.” *El Once* (Paraná), 29 de julio de 2015. https://www.elonce.com/secciones/institucionales/427565-tabossi-el-pueblo-de-los-camiones-y-el-costillar-a-la-estaca-cumple-107-anos.htm. Consulta: diciembre de 2018.

Fotografías

1. Postal del puerto de Diamante en 1915. Publicada en la página web "Filatelia Argüello" en https://filateliaarguello.com/es/diamante/1912-postcard-diamante-2-port.html. Consultada en septiembre de 2018.
2. Molino Harinero Tropini Hermanos en Villa Viale. Entre Ríos. Año 1925. Museo de la Ciudad de Viale Entre Ríos.
3. Aspecto actual de la vieja Estación El Pingo. Publicada en la nota "Estación El Pingo se convertirá en municipio" en la página web "Debate abierto", Director Periodístico Rubén Lovera. En http://debateabierto.com.ar/debate/?p=75774 Consultado en diciembre de 2018.
4. Estación Bovril en 1917. Publicada en "Sitio Oficial Web Historia de Bovril". En http://www. bovril.gob.ar/historia/historia. Consultado en noviembre de 2018.
5. Estación Federal. Imagen archivada con el epígrafe "Entre Ríos, Federal, empalme a Concordia, 1956" en el Archivo General de la Nación.
6. Antigua Estación Miñones, completamente abandonada en la actualidad. Cedida por Alejandro Tumanoff. Página Web. Pueblos y Estaciones. Entre Ríos. Arqueología Ferroviaria. En www.alepolvorines. com.ar/EntreRios.htm Consultado en octubre de 2018.

LA CREACIÓN DE LA COPEL EN EL PUERTO DE INGENIERO WHITE (1961): LA IRRUPCIÓN DE UN NUEVO ACTOR INSTITUCIONAL EN LA ACTIVIDAD PORTUARIA LOCAL

Carolina E. López
CER–NHCPR
Dpto. de Humanidades–UNS
carolinaelopez@yahoo.com.ar

Resumen

El tema propuesto tiene como eje la creación de la Cooperativa Obrera Portuaria de Estibajes Limitada (COPEL) en Ingeniero White (Bahía Blanca) a partir de un conflicto obrero que afectó a numerosos puertos de nuestro país en 1961. En abril de ese año, el presidente Arturo Frondizi firmó un decreto que impulsó la creación de cooperativas de trabajo en los puertos nacionales como respuesta a los problemas económicos generados por la huelga organizada por el SUPA (Sindicato Único Portuario Argentino). Al respecto nos preguntamos cuáles fueron los motivos por los que el gobierno nacional impulsó la creación de estas cooperativas y qué consecuencias ocasionaron la puesta en marcha de las mismas en la dinámica socio-económica de las terminales portuarias.

La hipótesis inicial afirma que, amparado por el paradigma de integración y desarrollo, el gobierno de Frondizi resolvió el conflicto portuario iniciado por el SUPA al estimular la creación de cooperativas de trabajadores que rompieran con el monopolio gremial en la estiba de cereales, solucionaran la paralización del comercio de exportación en los puertos y, en última instancia, motorizaran la modernización en la organización del trabajo de carga de los buques.

La presente propuesta se encuadra en el debate planteado por Andrea Lluch (2017, 13) respecto a la intersección generada por las capacidades estatales para acelerar el crecimiento económico y resolver las demandas sociales instaladas en la agenda pública, así como la intervención y posicionamiento del Estado ante estas demandas.

Introducción

El tema propuesto tiene como eje la creación en 1961 de la Cooperativa Obrera Portuaria de Estibajes Limitada (COPEL) con sede en la localidad de Ingeniero White, Bahía Blanca, a partir de un conflicto obrero que afectó a numerosos puertos de nuestro país. En abril de ese año, durante la presidencia de Arturo Frondizi (1958-1962) y la gestión de Álvaro Alsogaray

como Ministro de Economía, se firmó un decreto que impulsó la creación de cooperativas de trabajo en los puertos argentinos como respuesta a los problemas económicos generados por la huelga organizada por el SUPA (Sindicato Único Portuario Argentino). Al respecto nos preguntamos cuáles fueron los motivos por los que el gobierno nacional impulsó la creación de estas cooperativas de trabajo y qué consecuencias provocó la puesta en marcha de las cooperativas en la dinámica socio-económica de las terminales portuarias. Este trabajo constituye una primera aproximación a un tema que aún no ha sido abordado y que creemos posee una gran importancia ya que, a diferencia de la resolución de otros conflictos laborales en los contextos portuarios de nuestro país acontecidos con anterioridad y posterioridad, el Poder Ejecutivo Nacional encontró una alternativa de solución: finalizar la huelga sin represión, sino quebrando la posición de los trabajadores portuarios al proponer la creación de cooperativas de trabajo.

El trabajo se encuadra en una investigación más amplia cuyo objetivo es reconstruir y analizar la política portuaria y las distintas medidas que adoptaron los gobiernos que se sucedieron entre 1955 y 1973, así como las repercusiones que produjeron la aplicación de las mismas en la dinámica económica-social, tomando como eje de análisis inicial al complejo portuario de Bahía Blanca. Nos interesa analizar los cambios y continuidades ocurridos a partir del derrocamiento del gobierno de Perón en la gestión de las políticas públicas, focalizando la mirada en la intersección generada por las capacidades estatales para acelerar el crecimiento económico y resolver las demandas sociales instaladas en la agenda pública, así como la intervención y posicionamiento de los distintos gobiernos del periodo 1955 y 1973 en sus diferentes niveles y agencias a través de las cuales se expresaron (Lluch 2017, 13).

La hipótesis inicial afirma que, amparado en el paradigma de integración y desarrollo, el gobierno de Frondizi resolvió el conflicto portuario iniciado por el SUPA, al estimular la creación de cooperativas de trabajadores que rompieran con el monopolio gremial en la estiba de cereales, solucionaran la paralización del comercio de exportación en los puertos y, en última instancia, motorizaran la modernización en la organización del trabajo de carga y descarga de los buques. Para la reconstrucción del contexto histórico y el análisis de los distintos actores que intervinieron en el conflicto, se utilizaron fuentes periódicas editadas en Bahía Blanca y de circulación regional, fuentes periódicas de circulación nacional y testimonios orales; asimismo, se analizaron discursos producidos en el contexto histórico emitidos por intelectuales

vinculados a la Universidad Nacional del Sur de Bahía Blanca, y boletines publicados por distintas entidades relacionadas al puerto local.

Para abordar este tema y poder desentrañar las complejidades y especificidades que presenta, consideramos necesario pensar sus aristas a partir del juego de escalas y el entrecruzamiento de "lo local" con "lo nacional", partiendo de una reducción de la escala espacial de análisis. Como afirma Sandra Fernández (2008, 241), esta operación no consiste en proponer un nuevo tema de estudio sino una variación en la forma de abordarlo a partir de un ajuste espacial, tanto de la observación como de la práctica. Al mismo tiempo, implica revisar las explicaciones e hipótesis que abordan el problema desde una perspectiva nacional/general/totalizadora y superar las explicaciones "porteño-céntricas" que distorsionan y homogenizan las problemáticas al anular las particulares de un contexto más acotado.

No obstante, retomamos la pregunta de Susana Bandieri (2018) ¿cómo inscribir nuestros objetos de estudio en contextos lo suficientemente amplios como para permitirles conservar su especificidad y dinámica interna, volviéndolos a la vez operativamente comparables con los contextos nacional e internacional vigentes? En este sentido, insistimos en la necesidad de reformular la jerarquía establecida en los niveles de observación y proponer una contextualización múltiple, partiendo de la idea de que cada actor histórico participa y se inscribe en procesos de dimensiones y niveles variables, de lo más local a lo más global (Revel y Lepetit 2015, 32, 99, 113-114). Es en este aspecto que los enfoques regionales permiten profundizar y avanzar en el conocimiento de los procesos en un espacio más reducido, obteniendo resultados que enriquecen y complejizan el proceso histórico "nacional".

Es importante destacar que para el caso del puerto de Bahía Blanca durante el gobierno de Frondizi, las líneas de trabajo desarrolladas pueden organizarse en torno a dos problemáticas. Por un lado, mencionamos las investigaciones que, en líneas generales, concentran su análisis en las propuestas económicas del gobierno nacional y los efectos de su aplicación para los puertos (Eberle 2007; Cernadas y Marcilese 2012; Campetella 2014); por otro lado, desde la perspectiva de la historia social, se han desarrollado investigaciones que reconstruyen la dinámica de los trabajadores sindicalizados y no sindicalizados, focalizadas en el accionar de los gremios de estibadores, ferroviarios, fabriles y petroleros. En relación a los conflictos de trabajadores portuarios durante la década de 1960, Agustín Nieto analizó las causas y antecedentes del conflicto portuario de 1966 ocurrido durante el gobierno de Onganía, concentrándose en el puerto de Bahía Blanca. Finalmente, destacamos la investigación de Belén

Zapata, quien reconstruyó las experiencias obreras atravesadas por situaciones de conflictividad-represión en la ciudad de Bahía Blanca durante el período 1966-1976, entre ellas la huelga portuaria de finales de 1966. En el caso de los trabajadores portuarios, Zapata analizó las características del trabajo de la estiba y sus cambios a lo largo de la década de 1960.

El puerto de Ingeniero White y la evolución económica de la ciudad de Bahía Blanca

El complejo portuario de Bahía Blanca[1] se encuentra a 7, 5 km de la ciudad cabecera del mismo nombre[2], en el sudoeste de la provincia de Buenos Aires. El modelo económico adoptado por los gobiernos argentinos a fines del siglo XIX propició la inversión de capitales en diversas obras de infraestructura destinadas a vincular la producción local con los mercados externos. En este contexto, en 1884 se inauguró el tendido ferroviario en Bahía Blanca, articulando la ciudad con la producción cerealera de la zona pampeana. Un año después, el puerto cobró dinamismo a partir de la construcción del primer muelle de hierro, fortaleciendo la actividad económica y convirtiendo a la localidad en un creciente polo de atracción para inmigrantes de distintas nacionalidades[3].

La construcción del puerto en Ingeniero White y la llegada del ferrocarril a fines del siglo XIX constituyeron un hito fundamental que aceleró el desarrollo de las fuerzas productivas de Bahía Blanca y su zona de influencia al vincularlas con el comercio mundial. A partir de ese momento, la creciente integración de Bahía Blanca con su *hinterland* posibilitó la organización de un circuito de producción, distribución y circulación destinado al mercado exterior

[1] Como explican Bustos, Cara y Toneletto (1997, 134), "El puerto se encuentra ubicado en el fondo de un amplio estuario y está ligado al mar abierto por un canal de 60 km. Este ámbito natural, de bajos fondos, intrincados canales e islas ha requerido siempre un esfuerzo de mantenimiento de instalaciones y accesos y precauciones especiales para la navegación y la pesca. Bahía, ría y estuario son las tres denominaciones utilizadas para definirlo".

[2] El origen de Bahía Blanca como espacio urbano se remonta a la fundación de la Fortaleza Protectora Argentina, el 11 de abril de 1828. En 1865 se creó el municipio y, como consecuencia de su crecimiento y desarrollo, el pueblo fue declarado ciudad en 1895.

[3] A inicios de la década de 1880, la empresa Ferrocarril Sud obtuvo la concesión para prolongar sus líneas troncales hasta Bahía Blanca; al poco tiempo inicia la construcción de un muelle en Ingeniero White, considerando ventajosa la importación de material ferroviario por vías navegables. Posteriormente, la construcción de vías férreas del Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste impulsa la instalación de un muelle en la zona de Galván con el mismo destino, es decir, la importación de material ferroviario. De este modo, en 1891 Bahía Blanca ya contaba con las tres líneas que la vinculaban con su *hinterland*. Las leyes 3344 y 3350 posibilitan la ampliación de la zona portuaria con el permiso de construcción de las instalaciones necesarias para ampliar y sostener el desarrollo de la actividad ferroviaria.

(Costantini y Heredia Chaz 2018, 155-163). Según refería Ricardo M. Ortíz (1941, 6) en una conferencia organizada por la filial Bahía Blanca del Colegio Libre de Estudios Superiores en 1941, la sanción de las leyes 3344 y 3350 transformó a los pequeños muelles en los prominentes puertos de Ingeniero White y Galván, y posibilitó ampliar la capacidad de embarque de 10 toneladas de maíz registrada en 1890 a 279 mil toneladas de trigo en el año 1900, para exceder en 1908 el millón de toneladas y en 1924 los dos millones.

Como resultado de este crecimiento económico, a principios del siglo XX se afianzó el rol de la ciudad como acopiadora, productora y comercializadora de artículos rurales, configurándose un campo manufacturero heterogéneo. Según señalan Diez y Pasciaroni (2018), durante esta etapa es posible diferenciar un sector industrial orientado al mercado interno y otro con perfil exportador. El primer sector creció junto a la población urbana y rural circundantes, y estaba integrado por empresas destinadas a procesar alimentos frescos, elaborar bebidas, fabricar carruajes e insumos para el campo y la construcción en general. Inicialmente surgieron como pequeñas factorías que, a partir de 1907, se beneficiaron con la aparición de los servicios públicos de luz y gas en la localidad, al permitirles incorporar nuevas tecnologías a los procesos productivos. En el segundo grupo se encontraban los saladeros, las graserías, los molineros harineros y, posteriormente, los peladeros y frigoríficos[4].

Sin embargo, los ciclos de crisis económicas originados en 1914 y 1930 en el mercado externo afectaron el crecimiento económico local; entre las consecuencias de la Primera Guerra Mundial, en la ciudad de Bahía Blanca se registró una caída importante en las ventas al mercado externo, obligando al empresariado a redireccionar la producción hacia el mercado local-regional, de menor poder adquisitivo y más reducido en cantidad de población. Este hecho implicó un deterioro económico-financiero, productivo y tecnológico importante para la incipiente industria local que no lograría ser superado en las décadas siguientes, llevando a varias de estas empresas a la quiebra[5].

Como contrapartida, la importancia que adquirieron las explotaciones agrícolas y su exportación con posterioridad a 1914 imprimieron características particulares a las terminales portuarias. Como señalaba Ortíz (1941, 7), aquellos puertos que fueron instalados por las

[4] Mientras que los rubros de menor complejidad, como los saladeros, graserías y molinos harineros, destinaban sus productos a los mercados esclavistas (principalmente de la región del Caribe y Brasil), los peladeros y frigoríficos producían para los mercados europeos, de mayor poder adquisitivo y en creciente expansión. (Diez y Pasciaroni 2018)

[5] Para ampliar este tema pueden consultarse los trabajos de Diez y Pasciaroni (2018) y Viego (2004).

empresas ferroviarias en nuestro país poseían la infraestructura necesaria para el embarque de cereales, pero tanto la disposición de sus muelles como su utillaje y posibilidades de almacenamiento se oponían a todo estímulo a la importación.

Tomando en cuenta estas carencias y limitaciones, el Estado argentino decidió iniciar en el año 1922 la construcción del Muelle Nacional destinado al cabotaje nacional, permitiendo desembarcar en el puerto local las mercaderías generales, tanto de producción nacional como extranjeras, procedentes de Buenos Aires y puertos de la costa sur.

La crisis económica iniciada en 1930 provocó, entre otras consecuencias, una importante caída en la demanda de alimentos y materias primas, hecho que alentó la implementación de medidas proteccionistas y una creciente intervención del Estado nacional en algunos sectores productivos. La creación de la Junta Reguladora de Granos en 1933, durante el gobierno de Agustín P. Justo, tuvo como objetivo intervenir en la comercialización de materias primas y en la aplicación de precios mínimos para los granos de trigo, maíz y lino, transformando el mercado a nivel nacional[6].

En un avance del intervencionismo estatal, el 30 de abril de 1946, el gobierno de facto de Edelmiro Farrell expropió las instalaciones portuarias de acopio de propiedad privada debido a la negativa de las empresas a aceptar las indemnizaciones. La expropiación se extendió sobre elevadores, terrenos, edificios, maquinarias y vías férreas, afectando a los intereses agroexportadores que habían explotado el sistema hasta el momento (Ladeuix 2009, 92). Posteriormente, con la asunción de Perón a su primera presidencia, se creó el Instituto Argentino de Promoción del Intercambio (IAPI) el 28 de mayo de 1946, y a partir de ese momento la comercialización de granos pasó a ser monopolio del Estado[7]. La posterior

[6] La Junta Reguladora de Granos fue creada el 28 de noviembre de 1933 durante la presidencia de Agustín P. Justo. El ente actuó como un intermediario no obligatorio para asegurar a los productores precios remunerativos; compraba el trigo, el maíz y el lino que se le ofreciera a precios establecidos por el Gobierno para venderlos a los exportadores. En 1935 se creó la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, organismo destinado a controlar el comercio de granos que, hasta ese momento, se desarrollaba con reglas pautadas por las grandes firmas exportadoras que operaban en el país. En 1946, en la presidencia de Juan D. Perón, la Junta pasó a formar parte del IAPI (Instituto Argentino de la Promoción del Intercambio). (Duarte 2002, 8)

[7] A pesar del control estatal del comercio, las firmas exportadoras tradicionales continuaron participando en la compra de granos que luego embarcaban mediante órdenes de entrega del IAPI. Las mismas operaban como agentes de compra del exterior; sus funciones eran esenciales para canalizar la comercialización del producto argentino, ya que el Estado no contaba con la infraestructura necesaria para hacerlo por su cuenta. (Bruchanski, Mondino y Rampinini 2014, 52)

nacionalización de los ferrocarriles y puertos implicó un cambio cualitativo en la dinámica económica bahiense al acrecentar la presencia estatal; durante esta etapa, el Estado impulsó la construcción de una red caminera que, al igual que las vías férreas, confluía en la localidad portuaria (Costantini y Heredia Chaz 2018, 170-172). Este hecho fue uno de los factores que produjo considerables modificaciones en la forma de organización del trabajo de carga y descarga de cereales en el puerto de Bahía Blanca.

Luego del golpe de Estado de 1955, que derrocó al presidente Juan D. Perón durante su segunda presidencia, los gobiernos prosiguieron diversas políticas que colocaron al Estado en el rol de agente de promoción del desarrollo por medio de una intervención planificada. Si bien es posible identificar continuidades en numerosos aspectos, en el plano económico las consignas de redistribución económica y justicia social que caracterizaron al período 1946-1955 fueron paulatinamente reemplazadas por las de estabilización y desarrollo, metas que se mantuvieron en las propuestas económicas y a nivel discursivo en el periodo 1955 y 1973, manifestando los cambios ideológicos de los elencos gubernamentales (Ivickas Magallán 2015, 52).

El IAPI fue disuelto y en 1956 se crearon dos instituciones que serían clave en la organización y funcionamiento de los puertos durante más de tres décadas: la Administración General de Puertos y la Junta Nacional de Granos[8], que se hizo cargo de la explotación del sistema portuario del país. Esta última estaba conformada por una empresa estatal y asesorada por un consejo formado por representantes de las cámaras empresarias; la sede central estaba ubicada en Buenos Aires y contaba con dependencias administrativas en los demás puertos.

La llegada a la presidencia en 1958 del candidato de la UCRI, Arturo Frondizi, impulsó las políticas desarrollistas en Argentina. El discurso desarrollista de esta etapa se organizó en torno a tres objetivos fundamentales: la necesidad de una industrialización vertical intensiva por sustitución de importaciones, centrada en los sectores industriales básicos prioritarios; una veloz acumulación de capital, tanto nacional como extranjero; y la participación del Estado, a fin de canalizar la iniciativa privada hacia las áreas prioritarias –infraestructura, mecanización,

[8] La Junta Nacional de Granos tenía funciones de regulación y control del comercio de granos, participación directa en el mismo como operador comercial y administración de la red de elevadores. Para ampliar respecto a las funciones otorgadas por el Decreto Ley 19.697 a la Junta Nacional de Granos puede consultarse a Bruchanski, Mondino y Rampinini (2014).

tecnificación–, como un actor central en términos de productor y regulador de las relaciones sociales (Rullansky y Ayala 2014, 166; Lluch 2017, 8).

La decisión de los desarrollistas, una vez iniciado el gobierno de Frondizi, fue superar la crisis económica e impulsar el desarrollo de la economía nacional a través de la política de extracción y privatización de las fuentes petroleras. El anuncio de esta política generó importantes críticas hacia el programa económico, que se profundizaron con la llegada de Álvaro Alsogaray al Ministerio de Economía en 1959, quien impuso un plan de estabilización monetaria, saneamiento financiero y presupuestario que provocó, entre las consecuencias más negativas, el despido de cientos de miles de funcionarios de la administración estatal. El programa desarrollista señalaba que una parte importante del desequilibrio en las cuentas del Estado se debía al déficit ferroviario y a la financiación de una burocracia estatal improductiva y desproporcionada. Las medidas impulsadas por Alsogaray estuvieron orientadas a resolver ese desequilibrio, sin considerar las repercusiones sociales que generarían[9].

La difusión de ideas que pregonaban la racionalización del tiempo de trabajo, el aumento de la productividad y la incorporación de nuevas tecnologías vinculadas a los productos exportables, afectaron también a los puertos del país y promovieron una consecuente reorganización del trabajo en las terminales a comienzos de la década de 1960, generando transformaciones tanto en términos de la actividad económica como respecto de la vida cotidiana de los trabajadores (Berrotarán 2000, 325).

En este contexto se creó, en abril de 1961, la Cooperativa Obrera Portuaria de Estibajes Limitada (COPEL) en la localidad portuaria de Ingeniero White. A continuación, describiremos los principales factores que explican la génesis del conflicto y desarrollaremos los argumentos que sostienen nuestra hipótesis.

Conflictividad obrera, políticas portuarias y estrategias gubernamentales

Los puertos comerciales son espacios dinámicos y multirrelacionales en los que se vinculan distintos procesos –económicos, sociales, políticos y culturales– y cristalizan intereses yuxtapuestos, que pueden ser complementarios o antagónicos. En el caso aquí analizado, el puerto es el enclave en el que se desarrollan procesos de acopio, comercio y transporte de

[9] Para ampliar este tema puede consultarse el artículo de Salas Oroño y Melendi (2017). Es importante destacar que el desarrollismo estuvo inmerso en un periodo de gran conflictividad política-ideológica, atravesada por la dicotomía peronismo/antiperonismo. Al respecto puede consultarse el trabajo de Jáuregui (2016).

mercancías. Desde el punto de vista de los trabajadores, en el periodo seleccionado, el puerto se erigió en una zona de conflicto entre instituciones privadas, estatales y trabajadores sindicalizados e independientes.

Para 1960, en el puerto de Bahía Blanca se comercializaban cereales, combustibles y cargas en general –en su mayoría, frutas provenientes del valle de Río Negro y de Neuquén–; en nivel de exportación se ubicaba en tercer lugar, luego de los puertos de Buenos Aires y Rosario (Zapata 2017, 62). Sin embargo, la mayoría de los trabajadores que transitaban a diario por el puerto se desempeñaban en tareas vinculadas a la exportación de cereales, entre ellas la descarga de trenes y camiones de cereal a granel o en bolsa, así como la carga de los buques.

Con respecto al sistema de trabajo de los estibadores, hasta inicios de la década de 1950 la contratación se realizaba a través de entidades privadas que cumplían la función de intermediarios[10]. Como señala Patricia Berrotarán (2000, 326), este sistema resultaba desventajoso para los estibadores, ya que su trabajo era eventual –dependía de la selección que hiciera la empresa entre la disponibilidad diaria de mano de obra– y precario, puesto que la relación con la empresa finalizaba al recibir el pago por el día de trabajo; la contratación era irregular en el tiempo y la duración de la relación entre el trabajador y la empresa finalizaba cuando se liquidaba el jornal[11].

Durante la segunda presidencia de J. D. Perón, los reiterados reclamos sindicales ante el gobierno nacional con el propósito de lograr mejores condiciones de trabajo para los estibadores portuarios dieron como resultado la concesión al SUPA, a partir de 1952, de los servicios de estiba en elevadores terminales y otras instalaciones portuarias administradas por la Junta Nacional de Granos. De este modo, el gremio adquirió la responsabilidad de organizar el trabajo en los puertos y la consecuente eliminación de las empresas intermediarias en dicha tarea.

A partir de entonces, el SUPA estableció el sistema de turnos rotativos o "número"–se le asignaba un número a cada persona que indicaba el orden en que se lo llamaría para trabajar–

[10] Para esta etapa, las agencias que operaban en el complejo portuario de Bahía Blanca eran Murchison S.A., Agencia Marítima Dodero S.A., Mocacci Marítima, Walsh (e Burton) y Pullman-García Navarro y Cía. Datos extraídos de la Administración General de Puertos. Publicaciones institucionales: Puerto de Bahía Blanca 1971 y Puerto de Bahía Blanca 1974-75.

[11] A lo largo del siglo XX se implementaron distintas estrategias que intentaron amortiguar los efectos de esta relación desventajosa. La creciente participación del SUPA en la organización del trabajo de los estibadores a partir de la primera presidencia de Perón fue resistida por los empresarios, ya que daba un papel central al sindicato en la formación de las cuadrillas (Berrotarán 2000, 326).

, metodología que permitía organizar el trabajo de manera más equitativa y lograba cierta seguridad de empleo en una labor que de por sí tenía altos grados de eventualidad (Zapata 2017, 166). Al mismo tiempo, reguló la cantidad de horas de trabajo considerando que el trabajo del estibador, especialmente en las bodegas de los barcos, era insalubre debido al polvillo y productos químicos de los cereales que aspiraba. Creó el Accionario Obrero, entidad gremial con fines comerciales que dependía de la Comisión Directiva Central y se encargaba de la firma de los convenios de trabajo con la Junta Nacional de Granos y la contratación de los trabajadores[12]. Las facturaciones por servicios provenientes de las seccionales que operaban en las instalaciones de la Junta Nacional de Granos eran cobradas por la Comisión Directiva Central, que se encargaba del pago de aportes y contribuciones previsionales con la Caja de la Navegación; distribuía el dinero para el pago de salarios, vacaciones, sueldo anual complementario y todos los servicios de Obra Social en cada una de las secciones portuarias.

Sin embargo, el enfrentamiento de la cúpula dirigencial del SUPA, por motivos ideológicos y económicos, desembocó en una intervención gremial por parte de la CGT en 1953 y una posterior reorganización de la administración de los ingresos; a partir de ese momento, cada seccional retendría el 80% del total de las facturaciones, y el otro 20% se destinaría como aporte a la central, debiendo ésta efectuar y atender los aportes previsionales y otros gastos administrativos (Zigón 1982, 2-3).

Como explica Daniel James (1981, 323), a partir de 1950 se afianzaron los intentos, por parte de empleadores y gobiernos, de "racionalizar" la producción de la economía argentina y reestructurar el equilibrio de fuerzas con los gremios, proceso que encontró su momento de culminación a inicios de la década de 1960. Durante esta década, la conflictividad entre las distintas líneas ideológicas y dirigenciales de los trabajadores fue en aumento. En consecuencia, la lucha obrera y sindical se ubicó en el centro de las preocupaciones de los empresarios argentinos y sus organizaciones, que apelaron a la intervención del Estado en la resolución de estos conflictos a través de modificaciones en la legislación y la aplicación de prácticas represivas de diversas modalidades sobre el sector obrero[13].

[12] Datos extraídos del testimonio oral (18/04/1996) del Sr. Raúl Gasparini, miembro activo y Gerente de la COPEL.

[13] En la década de 1960, un nuevo impulso asociativo derivó en la conformación de numerosas cámaras de base y asociaciones patronales para hacer frente a la creciente conflictividad laboral. Para ampliar, puede consultarse a Silvia Simonassi (2018, 98).

Encuadrado en el paradigma desarrollista, el método manual que implicaba el trabajo de estiba estaba siendo sujeto a revisión por diversos sectores que lo consideraban retrasado y arcaico, culpable de aplicar un freno en las potencialidades del comercio exterior y entorpecer el programa de desarrollo acelerado promovido desde el gobierno de Frondizi. Los datos analizados por distintos informes insistían en la necesidad de aumentar el uso de innovaciones técnicas en las labores portuarias y eficientizar el trabajo para lograr incrementar la capacidad de carga y descarga, reducir los costos logísticos y aumentar la productividad del trabajo.

En este sentido, Pedro González Prieto, en una monografía titulada "Puertos marítimos de la provincia de Buenos Aires: su función económica", publicada en el año 1964, afirmaba que el puerto de Bahía Blanca se encontraba sub-explotado, ya que las instalaciones y comodidades que poseía el puerto no guardaban relación con el uso de las mismas[14].

Señalaba el autor que la falta de coordinación logística en la recepción de trenes y camiones cargados de cereal encarecían las operatorias de descarga; a esto se sumaba que el uso de la tecnología existente en los elevadores del puerto para la carga a bodega de los buques no era aprovechado al máximo de su potencial. Finalmente, destacaba que la predominancia del trabajo manual era uno de los principales factores que hacían de Bahía Blanca un "puerto caro" (González Prieto 1964, 254-258): las jornadas de trabajo de 8 horas, en dos turnos de 4 horas, el alto costo de las horas extras, el horario de trabajo establecido, la calificación de trabajo insalubre y los requerimientos que requería el mismo, provocaban que la estadía de los barcos se prolongara por demás. Por lo tanto, sugería que era necesario transformar la metodología del trabajo y la operatoria del puerto para lograr alcanzar la plena capacidad de exportación con la que contaba el complejo portuario[15].

Como explican Belini y Korol (2012, 167), mientras que las exportaciones no superaban los 1000 millones de dólares, las importaciones excedían holgadamente esa cifra, alcanzando un récord de 1460 millones para el año 1961. Se preveía una inminente crisis de la balanza de pagos y, en consecuencia, el centro nodal de las exportaciones no podía detenerse con huelgas

[14] "Sus muelles, con capacidad simultánea para 20 barcos que incluso pueden amarrar en segunda andana, ofrecen las profundidades necesarias para que puedan maniobrar naves de ultramar de 32 pies de calado." (González Prieto 1964, 85)

[15] "De nada vale contar con instalaciones eficientes, si las mismas no tienen en el soporte humano la necesaria colaboración para otorgar a ellas una capacidad plena de rendimiento sin necesidad de esfuerzos físicos superiores o atentatorios al patrimonio individual. El puerto y las diversas operaciones que en él se realizan son pilares que integran la estructura económica nacional y su resentimiento o ineficacia influirá en el propio desarrollo del país." (González Prieto 1964, 310)

y reclamos. No obstante, retomamos las palabras de González Prieto, en cuyo análisis afirmaba que:

"Es evidente que no se puede considerar a los puertos como meros elementos desvinculados del quehacer complejo que debe girar en torno a los mismos. El análisis de la actividad portuaria no debe limitarse a la sola consideración del puerto en sí, como elemento recaudador por los servicios que presta, sino que deben entrar en juego las múltiples facetas que en forma coordinada señalen un desarrollo armónico y efectivo." (1964, 163)

Huelga de estibadores y organización de la COPEL

Inserto en un clima de tensión creciente entre obreros y patronal, a comienzos de 1961, el gobierno nacional formó una comisión que tendría como objetivo el reordenamiento de las tareas portuarias para hacerlas menos costosas, en un intento de reformar la organización y metodología del trabajo de la estiba de cereales. El resultado fue la elaboración del ¨Plan Perrén¨, nombre del titular de dicha comisión.

La Protesta Humana, periódico de filiación anarquista editado en Buenos Aires, comunicó a su público lector parte del contenido del plan; en la nota destacaba que la reducción de los costos, y consecuente aumento de las ganancias por parte del empresariado y del propio Estado, se lograría a partir del cercenamiento de las retribuciones a los trabajadores al disminuir el pago de horas extras, feriados y medias-noches del cien al cincuenta por ciento, así como también una reducción del pago por tareas insalubres "actualmente a $260, se abonarían a $187". Al respecto, el periódico destacaba la inoperancia de los dirigentes del SUPA al no asumir una posición combativa frente al Plan Perrén, y recogía parte de la argumentación que la Sociedad de Resistencia Obreros del Puerto, adheridos a la FORA, dio a conocer a través de la publicación de un volante:

"No se puede tolerar bajo concepto valedero que, condiciones de trabajo conquistadas hace más de cuarenta años, sean ahora cercenadas por la guadaña vengativa de los defensores del capitalismo y enemigos declarados del hombre que trabaja y fundamenta con su esfuerzo la vida de la sociedad […] Si no podemos avanzar en nuestras aspiraciones reivindicativas, seamos siquiera capaces de defender lo conquistado." (*La Protesta,* marzo de 1961, 12)

La oposición de los estibadores logró frenar la aplicación del Plan Perrén y detener, momentáneamente, el intento de racionalización impulsado por el Estado nacional sobre un sector que consideraba de alto costo para el gasto público e improductivo.

En este contexto de alta conflictividad en el sector portuario, dado el vencimiento del contrato vigente con el SUPA, la Junta Nacional de Granos resolvió el llamado a licitación para la regularización laboral de la estiba portuaria y dispuso adjudicar las tareas a contratistas privados. Como consecuencia, se iniciaron los reclamos por parte del gremio de estibadores y, luego de realizar diversas gestiones sin resultado alguno, se dio inicio a un paro general por tiempo indeterminado el 1 de abril de 1961. Con este paro, que establecía la interrupción de las actividades de carga y descarga de cereal, el SUPA pretendía lograr la firma de un nuevo contrato con la Junta Nacional de Granos y el cese del trabajo portuario a través de mano de obra contratada por empresas privadas. Al respecto, en una declaración emitida por el SUPA, Seccional Ingeniero White, el gremio expresaba que:

"al concurrir los trabajadores afiliados a sus tareas, personas ajenas a las labores portuarias se hallaban contratando gente. […] dichas personas (sic) habían sido identificadas como pertenecientes al personal de una entidad denominada Agencia Marítima Sur. Considera

el SUPA que esta novedad perjudica a la organización y a sus afiliados y que se origina en la caducidad y falta de renovación de los contratos con la Junta Nacional de Granos, por lo que persistirá en su movimiento de paro hasta conseguir la restitución del trabajo a su accionario obrero como lo venía haciendo hasta ahora." (*El Atlántico*, 3 de abril de 1961, 3)

La huelga comenzó en los puertos de Ingeniero White, Necochea, Quequén y Santa Fe; sin embargo, en el puerto de Buenos Aires la inactividad fue parcial. Para los primeros días de mayo se plegaron los puertos de Diamante, San Nicolás, Mar del Plata, San Pedro y Capital Federal. La excepción fue el puerto de Rosario, que no acató el paro[16].

Según declaraba el SUPA en un nuevo comunicado publicado el 4 de abril, los hechos demostraban que: "se ha consumado la añorada pretensión oligárquica de la supresión del Accionario Obrero de la organización, en un acto que consideramos un eslabón más de todo el proceso de comercialización de nuestras riquezas, pues este (sic) tiene coordinación ideológica con los anuncios públicos de entrega de explotación del puerto a empresas privadas." (*El Atlántico*, 4 de abril de 1961, 4).

El análisis de dos de los periódicos de mayor tirada e importancia editados en Bahía Blanca, *La Nueva Provincia* y *El Atlántico*[17], nos permiten reconstruir un contexto de fuertes

[16] Datos publicados por los diarios *La Nación* y *La Nueva Provincia* durante los meses del conflicto.
[17] *La Nueva Provincia* fue fundado por Enrique Julio en 1898; concebido como un periódico regional para sostener la propuesta de creación de una nueva provincia, este matutino fue uno de los primeros

reclamos de intervención estatal por parte de distintos sectores vinculados a las exportaciones. El principal pedido estaba vinculado a la aplicación de medidas que generen un aumento en los niveles de exportación del país. En el caso de *El Atlántico,* una nota editorial publicada el mismo día que se dio a conocer el inicio de la huelga del SUPA reclamaba: "Estos antecedentes no exigen mucha imaginación ni capacidad excepcional para pensar en los singulares beneficios que emanarían de ampliarse en forma sistemática nuestro comercio exterior, hoy languidecido por una inercia general que no excede de los convencionalismos protocolares. […] las exportaciones constituirán para el país un poderoso aliento que repercutirá inmejorablemente en el orden interno, exigirá y justificará una mayor producción, y será –a la postre– la mejor receta para lograr la anhelada paz social que la riqueza apuntala, ya que lo imposible es distribuir la indigencia." (*El Atlántico*, 2 de abril de 1961, 3).

Los reclamos de medidas que reactivaran el normal funcionamiento del puerto y que permitieran ampliar el nivel de exportaciones también fueron elevados por otros sectores locales, como la Corporación del Comercio y la Industria que emitió un comunicado a través del cual explicaba que las causas profundas del actual conflicto en el puerto, al que calificaba como el más costoso del país, eran "la superficie de un drama verdaderamente hondo e ilustrativo de los obstáculos con que tropieza la batalla para el desarrollo económico y social de la República." (*El Atlántico*, 6 de junio de 1961, 2). En el mismo tono se expresaba la Sociedad de Acopiadores de Cereales Zona Bahía Blanca a través de *La Nueva Provincia*, manifestado que "la paralización en los puertos locales no sólo ha traído la cesación de entregas, cargas y exportaciones de cereales de nuestra amplísima zona con todos los perjuicios que son de imaginar, han provocado el desaliento y desgano al productor agrario quien en última instancia es el que sufre más sensiblemente la situación imperante" (*La Nueva Provincia*, 2 de junio, 2).

La intervención de empresas privadas y la llegada al puerto local de trabajadores "rompehuelgas" y extranjeros complejizó el panorama[18]. El 19 de abril, el SUPA denunció la autorización, por parte del prefecto general de la subprefectura de Ingeniero White, de la carga

periódicos locales en adquirir el perfil de empresa periodística comercial y masiva. Con los años se convirtió en uno de los periódicos de mayor tirada y circulación en la región. Su principal competidor fue el matutino *El Atlántico*, creado por Edmundo Calcaño en 1920, que también contaba con una extensa zona de influencia en el sudoeste bonaerense, La Pampa y el norte de la Patagonia, a partir de una profusa red de corresponsales. (Cernadas y Orbe 2013, 27)

[18] Sobre la figura de los rompehuelgas en las prácticas y las representaciones de las comunidades portuarias en Argentina de las décadas de 1920/30 y las de 1950/6, puede consultarse el trabajo de Nieto (2020a).

de un buque de bandera alemana utilizando a su tripulación para llevar a cabo las actividades correspondientes a los estibadores agremiados (*El Atlántico*, 19 de abril de 1961, 2); la circulación cada vez más notoria de trabajadores "libres" que desarrollaban las tareas de carga y descarga de buques anclados en el puerto produjo rumores acerca del levantamiento de la huelga en distintos momentos, hecho que el gremio se encargó de negar.

El 28 de abril, el diario *La Nueva Provincia*, bajo el título "Prescindiendo de los Estibadores Locales. Se va Neutralizando la Huelga Portuaria", informaba que la empresa armadora Anthares, a cargo del vapor Sud, había gestionado ante las autoridades de la Prefectura Marítima el permiso para ingresar a treinta y cuatro trabajadores que llegaban en un micrómnibus directamente desde Buenos Aires con el objetivo de descargar la madera que se encontraba en dicho buque. Ante la falta de solución del conflicto y la continuidad de los reclamos por parte de los afiliados al SUPA, la CGT local, en una asamblea reunida en su sede de las calles Mitre y Rodríguez, dispuso un paro general de una hora para el día 9 de mayo (*El Atlántico*, 3 de mayo de 1961, 2).

La prolongación del conflicto, el reclamo de distintos sectores involucrados en las actividades económicas del puerto y la creciente conflictividad con el ingreso de trabajadores "libres", motivó al gobierno nacional a sancionar un decreto el 19 de abril de ese año, firmado por el presidente Frondizi y el Ministro Alsogaray. El decreto 3.125 establecía que, por un plazo de noventa días, la Junta Nacional de Granos suspendería "toda resolución en las licitaciones para manipuleo de granos y subproductos que aún no fueron adjudicados definitivamente, así como también la ejecución de aquellas adjudicaciones que hubiesen sido otorgadas a título precario"[19]. Asimismo, instaba a los trabajadores a constituirse bajo una personería jurídica o agruparse en cooperativas locales; una vez organizados de esta manera, el decreto autorizaba a la Junta Nacional de Granos a convenir directa y exclusivamente con ellas la contratación del manipuleo de granos en las distintas filiales portuarias. El decreto mencionaba un aspecto sensible respecto a la metodología de organización de la estiba portuaria, ya que alentaba la posibilidad de prever en los contratos "bases o normas acerca de métodos de racionalización, mecanización y ordenamiento de trabajo"[20].

[19] Decreto 3125, 19 de abril de 1961 (A. y G.), Fraga Patrao, A. (dir.) (1962), *Anales de la Legislación Argentina*, Tomo XXI-A, Buenos Aires: La Ley, p. 495.
[20] Decreto 3125, 19 de abril de 1961 (A. y G.), Fraga Patrao, A. (dir.) (1962), *Anales de la Legislación Argentina*, Tomo XXI-A, Buenos Aires: La Ley, p. 495.

Esta cláusula era consecuente con una política implementada por el gobierno y la corporación empresarial, en un proceso que había comenzado con la dictadura militar de 1955 y continuaba ahora aceleradamente, por el cual se eliminaban "obstáculos a la productividad"; su aplicación se concretó a través de la incorporación en los convenios de trabajo de nuevas disposiciones respecto a las condiciones generales de empleo que, si bien parecían constituir cambios mínimos, en realidad afianzaron un empeoramiento considerable y acumulativo de las condiciones de trabajo (James 1981, 340-343).

La intervención del gobierno profundizó el quiebre entre los estibadores y al interior del SUPA, ya que la decisión de crear las cooperativas recaía en los propios trabajadores, y las mismas competían directamente con una de las tareas esenciales del gremio que, a través del Accionar Obrero, se encargaba de la contratación y organización del trabajo de los estibadores en los puertos. Con respecto a la sanción del decreto 3125, el SUPA declaró que "el decreto de referencia al conceder, quita. Ordena la contratación de los trabajadores, pero por administración, despojando de los beneficios que obtenía el obrero en los trabajos por tarifas. Por tarifa (por trabajo realizado) la mayor producción del obrero le permitía una participación en las utilidades. Por administración sólo cubre el costo y asistencia social.

Disminuye, porque con el plazo estipulado (9 días) sólo pretende solucionar momentáneamente el problema. […]

El decreto emitido el 19 de abril de 1961 y que lleva el N° 3125 dispone la contratación de la mayoría de los trabajadores portuarios con el S.U.P.A., pero excluye a la Seccional de Ingeniero White y a otros puertos.

Tal exclusión se basa en la "situación legal" creada en virtud de una medida tomada por autoridades de la Junta Nacional de Granos. […]

Preguntamos a las autoridades locales y centrales de la Junta Nacional de Granos qué medidas han tomado con esos "contratistas" a quienes adjudicaron los trabajos ante la situación creada por los obreros al negarse a trabajar a sus órdenes. […] estos señores qué manos de obra ofrecieron?

No pueden obligar al S.U.P.A. a entregar a sus obreros a otros empresarios. No pueden obligar a los obreros a trabajar para quienes se llevarán el fruto de su trabajo." (*El Atlántico,* 26 de abril de 1961, 3)

En el puerto de Ingeniero White, el 12 de mayo de 1961, una Asamblea General integrada por un grupo de trabajadores portuarios aprobó el Estatuto que daba origen a la

Cooperativa Obrera Portuaria de Estibajes Limitada (COPEL), cuyo funcionamiento se mantiene hasta la fecha. Como consecuencia, el SUPA quedó privado de organizar de manera exclusiva una actividad que le generaba enormes ganancias económicas y poder político; por su parte, el gobierno nacional encontró la forma de terminar con la huelga sin necesidad de recurrir a medidas represivas o a intervenciones gremiales, como lo había hecho con otros sindicatos en circunstancias similares[21]; finalmente, un sector de los estibadores del puerto Whitense logró controlar la organización de su trabajo, así como las ganancias reales obtenidas por el mismo, sin mediar otros agentes.

Reflexiones finales

Como hemos afirmado al inicio del trabajo, los puertos y su entorno se componen de un gran número de engranajes que, sobre un mismo espacio, se articulan en función de cristalizar diversos proyectos. A fin de desentrañar la complejidad producida por los diversos modos de articulación, yuxtaposición y enfrentamiento de estos engranajes, consideramos necesario partir de una reducción de la escala de observación y variar el foco con el que se analizan estos problemas. Sin dudas, encuadrar estas problemáticas bajo la perspectiva de los estudios regionales permite abordar el contexto local como el ámbito privilegiado para analizar las prácticas sociales, las redes relacionales y las representaciones sociales de manera exhaustiva, dando cuenta de actos humanos con intencionalidad y significado (Serna y Pons 2002, 12-14).

En un contexto nacional de creciente conflictividad como el que hemos seleccionado, entendemos que existen muchos aspectos del sistema portuario argentino que aún no han sido abordados, y destacamos la importancia de incentivar trabajos de investigación que den cuenta del rol protagónico que adquirieron los puertos en los distintos procesos económicos de nuestro país[22] y que al mismo tiempo abran la posibilidad de considerar múltiples variables de análisis que integren escalas nacionales y regionales[23].

[21] La aplicación del plan CONINTES (Conmoción Interna del Estado) inicia un período en que se desata una nueva ofensiva represiva por parte del Gobierno nacional contra el movimiento obrero en nuestro país.

[22] Al respecto mencionamos el trabajo "La reactivación de los puertos del río Paraná en el discurso del desarrollismo antifrigerista, 1958-1976", de Miguel Ángel De Marco (h), que abre este camino y señala líneas de investigación.

[23] En esta línea, mencionamos los aportes del grupo de investigadores que integran la Red de Estudios Portuarios que, desde distintas disciplinas científicas, se encuentran indagando sobre diferentes aspectos que hacen a los espacios portuarios desde una perspectiva diacrónica y sincrónica.

En el presente trabajo, partimos de preguntarnos cuáles fueron los efectos socio-económicos de la huelga organizada por el SUPA a comienzos de 1961 y por qué el gobierno de Frondizi impulsó la creación de cooperativas de trabajo en los puertos cerealeros. En Ingeniero White, esta huelga desembocó en la creación de una cooperativa que marcó cambios en la representación obrera, en su relación con las instituciones estatales y en la organización del trabajo portuario.

A partir de 1958, el gobierno intentó implementar un programa económico que superara el estancamiento, evitara profundizar el desequilibrio presupuestario y tendiera al desarrollo de los sectores productivos del país. Sin embargo, en la práctica encontró serias limitaciones para poner en marcha su programa de crecimiento económico, y muchas de las medidas tomadas en los primeros años generaron una creciente conflictividad social. La limitada gobernabilidad que demostró el gobierno de Frondizi quedó expuesta en el presente trabajo, en el que hemos reconstruido y analizado los motivos del conflicto entre capitales privados, intereses estatales y demandas de los trabajadores en el espacio portuario.

Instalado el paradigma de la racionalización en el discurso y en la aplicación de medidas concretas sobre el sector trabajador, los gobiernos que se sucedieron a partir del golpe de Estado de 1955 pretendieron satisfacer las demandas y presiones de la patronal a través de dos vías: con la introducción de cambios en la legislación vigente o por medio de medidas represivas. En este contexto, hemos demostrado que Frondizi intentó resolver el conflicto portuario iniciado por el SUPA ensayando una nueva vía al estimular la creación de cooperativas de trabajadores que rompieran con el monopolio gremial en la estiba de cereales, solucionaran la paralización del comercio de exportación en los puertos y, en última instancia, motorizaran la modernización en la organización del trabajo de carga y descarga de los buques.

Sin dudas, la reducción de la escala de análisis nos permitió comprender las peculiaridades que la huelga adquirió en el puerto de Ingeniero White, al colocar en el centro de la investigación a los actores que intervinieron en el conflicto –trabajadores portuarios, empresas privadas, instituciones estatales y prensa periódica– y reconstruir sus intereses/motivaciones /demandas.

Sin embargo, destacamos que surgen y quedan nuevos interrogantes por responder vinculados al desarrollo de estas problemáticas en otros puertos del país, entre ellos qué efectos produjo en los años siguientes la creación de la COPEL entre los trabajadores locales, qué otras cooperativas de similares características se crearon en los puertos cerealeros a partir del decreto

estudiado, de qué manera logró consolidarse la COPEL y qué estrategias desarrolló para sostener su existencia a través de las décadas y hasta la actualidad. Pensar estas cuestiones bajo la perspectiva de los estudios regionales permitirá plantear nuevas preguntas y desarrollar temas que aún no han sido abordados en profundidad.

La amplitud de este tema, y los múltiples interrogantes que se abren a partir del mismo, nos conduce a pensar en las potencialidades de abordar el puerto de Bahía Blanca y la localidad de Ingeniero White como eje de estudio, considerando el rol que ocupó el complejo portuario en la historia económica de la ciudad y su zona de influencia.

Finalmente, señalamos que este trabajo se enmarca en un proyecto más amplio que tiene como objetivo identificar y analizar la conjunción de elementos históricos, socioculturales y económicos que, vinculados estrechamente con el puerto, permitieron desarrollar en la población de Ingeniero White un sentido de pertenencia y construir una identidad colectiva, caracterizada por ser superadora y aglutinadora de las diferentes culturas que se amalgamaron en la localidad[24]. Desde su creación y a través de los años, la COPEL colaboró en la construcción de identidades y constituye uno de los elementos históricos en torno a los cuales los Whitenses cimentan sus rasgos identitarios.

Bibliografía

Administración General de Puertos. “Puerto de Bahía Blanca 1971” y “Puerto de Bahía Blanca 1974-75”. Publicaciones Institucionales.

Bandieri, Susana. “La perspectiva regional y local. Un camino posible para una historia argentina renovada.” *Quinto Sol* 22, no. 3 (septiembre-diciembre 2018): 4-12. http://dx.doi.org/10.19137/qs.v22i3.3337

Barriera, Darío. “Escalas de observación y prácticas historiográficas. La construcción de horizontes alternativos de investigación.” En *Homogeneidad, diferencia y exclusión en América. Encuentro-Debate América Latina ayer y hoy*, coordinado por Gabriela Dalla-Corte Caballero, Pilar García Jordán, Lola G. Luna, Miquel Izard, Javier Laviña, Ricardo Piqueras Céspedes, José Luis Ruiz-Peinado Alonso y Meritxell Tous Mata, 15-36. Barcelona: Universitat de Barcelona, 2006.

Belini, Claudio y Juan Carlos Korol. *Historia económica de la Argentina en el siglo XX*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2012.

[24] Para ampliar este tema puede consultarse López (2021).

Berrotarán, Patricia. “La privatización y los trabajadores del puerto de Buenos Aires (1991-1996).” En *De la Revolución Libertadora al menemismo*, compilado por Hernán Camarero, Pablo Pozzi y Alejandro Schneider. Buenos Aires: Imago Mundi, 2000.

Bruchanski, Marcelo, Anahí Rampinini y Lisandro Mondino. “Intervención del Estado en el comercio argentino de granos en la década de 1960.” *Revista de Economía y Comercio Internacional*, no. 4 (mayo 2014): 45-67.

Bustos Cara, Roberto y Sandra Tonellotto. “Identidad e imaginario en torno a un proceso de reestructuración portuaria: Bahía Blanca.” *Caravelle,* no. 69 (1997): 133-149. https://www.persee.fr/doc/carav_1147-6753_1997_num_69_1_2758

Campetella, Luciano. “‘Desarrollo’, retórica y planeamiento urbano en Argentina: Aporte de una investigación en curso.” *Cuadernos del Sur*, no. 44-45 (2014-2015): 29-40. https://revistas.uns.edu.ar/csl/article/view/1428

Cernadas de Bulnes, Mabel y José Bernardo Marcilese, comps. *Mundo del trabajo, organizaciones sindicales y conflictividad. Memorias obreras en Bahía Blanca durante el siglo XX*. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur, 2012. http://repositoriodigital.uns.edu.ar/handle/123456789/3719

Cernadas, Mabel y Patricia Alejandra Orbe. “Diarios bahienses en perspectiva: Idas y vueltas en búsqueda de la pluralidad.” En *Itinerarios de la prensa: cultura política y representaciones en Bahía Blanca durante el siglo XX*, compilado por M. Cernadas y P. Orbe, 23-45. Bahía Blanca: EdiUNS, 2013.

Costantini, Florencia y Emilce Heredia Chaz. “El progreso en cuestión: Sectores productivos, política económica y conflictividad social.” En *Bahía Blanca Siglo XX. Historia política, económica y sociocultural*, compilado por Mabel N. Cernadas y José B. Marcilese, 153-206. Bahía Blanca: EdiUNS, 2018.

De Marco, Miguel Ángel (h). “La reactivación de los puertos del río Paraná en el discurso del desarrollismo antifrigerista, 1958-1976.” En *Los espacios portuarios, un lugar de encuentro entre disciplinas*, compilado por María Eugenia Sandrín y Nicolás Biangardi, 202-226. La Plata: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata, 2015. https://libros.unlp.edu.ar/index.php/unlp/catalog/view/485/439/1593-1

Diez, José Ignacio y Carolina Pasciaroni. "Análisis del sistema productivo de Bahía Blanca desde una mirada histórica. Trayectoria, estado actual y perspectivas." *H-industria*, no. 22 (julio 2018): 71-94. https://ojs.econ.uba.ar/index.php/H-ind/article/view/1136/1800

Duarte, Marisa. "El impacto social de la reforma del Estado." Tesis de maestría, Universidad Nacional de General San Martín, 2002. https://ri.unsam.edu.ar/bitstream/123456789/225/1/TMAG_IDAES_2002_DM.pdf

Eberle, Adriana Susana. "Contextualización ideológica de la definición de Bahía Blanca como polo de desarrollo desde el discurso del radicalismo intransigente." En *Cuestiones políticas, socioculturales y económicas en el sudoeste bonaerense. Actas de las IV Jornadas Interdisciplinarias del Sudoeste Bonaerense*, editado por Mabel Cernadas y José Marcilese, 113-120. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur, 2007. http://repositoriodigital.uns.edu.ar/handle/123456789/5463

Fernández, Sandra. "El revés de la trama: Contexto y problemas de la historia regional y local." En *Las escalas de la historia comparada. Tomo II: Empresas y empresarios. La cuestión regional*, coordinado por Susana Bandieri, Graciela Blanco y Mónica Blanco, 233-246. Buenos Aires: Miño y Dávila Editores, 2008.

Fernández, Sandra. "La historia regional y local, y las escalas de investigación. Un contrapunto para pensar sobre desafíos historiográficos." *Quinto Sol* 22, no. 3, (septiembre-diciembre 2018): 1-55. http://hdl.handle.net/11336/160154

Fittipaldi, Rosa Ángela, Loreana C. Espasa, Aldana Mastrandrea y María Paula Michalijos. "Geografía de Bahía Blanca. La conformación del espacio urbano en el siglo XX." En *Bahía Blanca Siglo XX. Historia política, económica y sociocultural*, compilado por Mabel N. Cernadas y José B. Marcilese, 15-36. Bahía Blanca: EdiUNS, 2018.

Fraga Patrao, A. (dir.). "Decreto 3125, 19 de abril de 1961 (A. y G.)." Anales de la Legislación Argentina, tomo XXI-A. Buenos Aires: La Ley, 1962.

González Prieto, Pedro. "Puertos marítimos de la provincia de Buenos Aires. Su función económica." *Anales de la Comisión de Investigación Científica* 5 (1964): 159-310. https://digital.cic.gba.gob.ar/items/31e96368-22a1-43c2-b149-6c0fdd1d8f25

Grégoire, Gabriel, Leonardo Ledesma, M. Dolores Linares, Andrea Lluch y Federico Martocci. *Desarrollo, políticas públicas e instituciones: La experiencia de La Pampa en una visión de largo plazo.* Santa Rosa: EdUNLPam, 2017. http://www.unlpam.edu.ar/cultura-y-extension/edunlpam/catalogo/libros-de-interes-regional/desarrollo,-pol%C3%ADt

icas-p%C3%BAblicas-e-instituciones-la-experiencia-de-la-pampa-en-una-visi%C3%B3n-de-largo-plazo

Ivickas Magallán, Maximiliano. "Políticas públicas, desarrollo y cooperativas agrarias. Argentina: 1955-1966." *Anuario del Centro de Estudios Históricos "Prof. Carlos S.A. Segreti*", no. 15 (agosto 2015): 51-67. http://hdl.handle.net/11336/58661

James, Daniel. "Racionalización y respuesta de la clase obrera: Con-texto y limitaciones de la actividad gremial en la Argentina." *Desarrollo Económico* 21, no. 83 (octubre-diciembre 1981): 321-349.

Jáuregui, Anibal Pablo. "El desarrollismo argentino y los cambios en el mundo del trabajo (1955-1962)." En *Génesis y construcción del desarrollismo argentino*, editado por Aníbal Pablo Jáuregui, Ángel Cerra y Susana Yazbek. Buenos Aires: Biblos, 2016.

Ladeuix, Juan Iván. "Descubriendo los puertos. Apuntes sobre la legislación marítima y la regulación del sistema portuario argentino, 1941-1949." *Revista de Estudios Marítimos y Sociales,* no. 2 (noviembre-diciembre 2009): 85-96. https://estudiosmaritimossociales.org/wp-content/uploads/2016/05/rems-nc2ba-2-28x21-18-11-09_p85-96-2.pdf

López, Carolina. "Ser whitense: La construcción de una identidad cultural a través de elementos del paisaje portuario (1930-1940)." En *La Bahía de todos los puertos: Actas del V Coloquio Internacional de Patrimonio Portuario*, editado por Gustavo Chalier, María Belén Noceti y Bruno Rohou, 114-133. Bahía Blanca: EdiUNS, 2020.

Nieto, Agustín. "La huelga de estibadorxs de Ingeniero White (Bahía Blanca) hacia mediados de la década de 1960." *Anuario IEHS* 35, no. 2 (2020): 101-124. http://hdl.handle.net/11336/144709

Nieto, Agustín. "Rompehuelgas: Sus lugares en las comunidades portuarias." *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, no. 17 (julio 2020): 9-37. https://estudiosmaritimossociales.org/rems/rems17/01.pdf

Ortíz, Ricardo. "El puerto de Bahía Blanca." Conferencia dictada en el local de la Asociación Bernardino Rivadavia, Bahía Blanca, 1941.

Persello, Ana Virginia. "Partidos políticos y corporaciones: Las juntas reguladoras de la producción, 1930-1943." *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"*, no. 29 (enero-junio 2006). http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0524-97672006000100003

Rullansky, Ignacio y Camilo Ayala. "El Estado y la administración pública durante el gobierno desarrollista de Arturo Frondizi." En *Programa estímulo jóvenes investigadores*, 2a ed., coordinado por Pablo Blanco, 153-196. Buenos Aires: INAP, 2014. http://hdl.handle.net/11336/115538

Salas Oroño, Amílcar y Lucila Melendi. "El desarrollismo en Brasil y Argentina: Notas para un estudio comparativo." *e-l@tina* 15, no. 58 (enero-marzo 2017): 35-56. https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/elatina/article/view/1814

Serna, Justo y Anaclet Pons. "En su lugar. Una reflexión sobre la historia local y el microanálisis." *Prohistoria*, no. 6 (2002): 107-126. file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Dialnet-EnSuLugar-5839697.pdf

Simonassi, Silvia. "Las patronales argentinas ante la lucha obrera y sindical de los años 60." *Archivos de Historia del Movimiento Obrero y la Izquierda*, no. 13 (septiembre 2018): 97-117. https://doi.org/10.46688/ahmoi.n13.50

Viego, Valentina. *El desarrollo industrial en los territorios periféricos*. Bahía Blanca: EDiUNS, 2004.

Zapata, Ana Belén. "Portuarios en lucha: De la huelga de 1966 a la demanda de un 'puerto-fábrica' en Bahía Blanca." *Archivos de Historia del Movimiento Obrero y la Izquierda*, no. 11 (septiembre 2017): 163-182. https://doi.org/10.46688/ahmoi.n11.19

Zigon, Emilio. "Las cooperativas de estibajes portuarios en la República Argentina." *Revista de Idelcoop* 9, no. 33 (1982). https://www.idelcoop.org.ar/sites/www.idelcoop.org.ar/files/revista/articulos/pdf/82020202.pdf

Fuentes:

Entrevista oral al Sr. Raúl Gasparini, 18/04/1996.

Periódico *El Atlántico*.

Periódico *La Nueva Provincia*.

Periódico *La Protesta Humana*.

APLICABILIDAD DE LOS PRINCIPIOS DE DISEÑO DE SISTEMAS SOSTENIBLES DE RECURSOS DE USO COMÚN (RUC), A LA PROBLEMÁTICA PROPIA DE LA GOBERNANZA DE LA CIUDAD PORTUARIA

Luis Alberto Herrera
Facultad de Ciencias Económicas del Rosario–UCA
lherrera@uca.edu.ar

Resumen

En las ciudades portuarias confluyen elementos del *hinterland* (área de influencia interior de un puerto, local y regional) y del *foreland* (área de conexiones de un puerto a través de las rutas marítimas, tanto de importación como de exportación) que a lo largo de la historia le han otorgado una capacidad generadora de procesos de cambio y también toda una problemática muy particular de gobernanza. Esta problemática de gobernanza ha sido ampliamente abordada por distintas disciplinas científicas (historia, derecho, sociología, economía, ciencias políticas e ingeniería). El objetivo de este trabajo consiste en indagar sobre la aplicabilidad de los principios de gobernanza (de sistemas sostenibles de recursos de uso común), enunciados por Elinor Ostrom, a la problemática propia de la gobernanza de nuestra ciudad portuaria y en el contexto actual de globalización. Además, se analizará si la aplicación de estos principios de diseño puede derivar en una mejora de los protocolos de convivencia entre la operatoria portuaria y las actividades propias de la ciudad.

Introducción

En las ciudades portuarias confluyen elementos del *hinterland* (área de influencia interior de un puerto, local y regional) y del *foreland* (área de conexiones de un puerto a través de las rutas marítimas, tanto de importación como de exportación) que a lo largo de la historia le han otorgado una capacidad generadora de procesos de cambio y también toda una problemática muy particular de gobernanza. En este devenir histórico de las ciudades portuarias, a través de una serie de protocolos de convivencia, se ha buscado y se busca involucrar a los distintos actores sociales en la reconstrucción de una identidad portuaria que resulta indispensable para el ejercicio de una gobernanza ciudad puerto sustentable. Esta participación ciudadana, motivada por estas instancias de resignificación de una identidad portuaria bajo el signo de la pluralidad y el consenso, resulta crucial, ya que posibilita la constitución de una estructura robusta de gobernanza.

Preguntándose por la robustez de las estructuras de gobernanza, Elinor Ostrom, a partir de una serie de trabajos de investigación de campo que se extendieron a muchas regiones del mundo, comenzó a visualizar un patrón de comportamiento: la autoorganización de soluciones a los problemas comunes, a partir de una identidad comunitaria, se produce con bastante frecuencia. Estas comunidades (a partir de que sus miembros se identifican como parte y desarrollan un sentido de pertenencia) dependen de una combinación de normas informales, confianza y un conjunto finito de reglas formales que los propios usuarios constituyen, supervisan y hacen cumplir recurriendo a una escala de sanciones graduadas.

Estos principios de diseño, propios de las comunidades estudiadas, se pueden agrupar en ocho aspectos (límites claramente establecidos del recurso, congruencia entre las reglas de apropiación y provisión de las condiciones locales, acuerdos de elección colectiva, monitoreo y reporte, sanciones graduadas, mecanismos de solución de conflictos, gobierno reconocido y sistemas organizativos anidados), y la evidencia empírica recolectada a través de gran cantidad de casos de estudio nos dice que los casos de desempeño robusto (estructura de gobernanza robusta) cumplen, con detalles menores, los ocho principios de diseño. En cambio, la mayoría de los intentos que derivan en fracasos institucionales no satisfacen la mayoría de estos principios, y los casos donde se manifiesta un desempeño frágil cumplen alrededor de la mitad de los principios.

Antecedentes

La combinación exitosa de la Teoría de Juegos, la Economía Experimental y los Estudios Etnográficos ha permitido a Elinor Ostrom generar un enfoque metodológico, denominado Marco de Análisis de Desarrollo Institucional (IAD), para estudiar la problemática de la gestión de los recursos de uso común. Esta metodología de trabajo nos permitirá, en nuestro caso, abordar la problemática propia de la gobernanza de la ciudad puerto y, además, pensar y evaluar posibles mejoras de los protocolos de convivencia entre la operatoria portuaria y las actividades propias de la ciudad. Como antecedente pionero de la problemática de estudio de este trabajo, podemos inscribir el trabajo de Elinor Ostrom. En su tesis doctoral, se centró en la gestión de los recursos hídricos subterráneos compartidos en el sur de California, USA. Su obra posterior estudió una gran variedad de recursos denominados de uso común y, por su análisis de la gobernanza económica, especialmente de los recursos compartidos, ganó el Premio Nobel de Economía, específicamente en el año 2009 (junto a Oliver E. Williamson).

Ostrom y colaboradores, a partir de un trabajo de campo extensivo en muchas regiones del mundo, incluyendo a California (Ostrom 1965), Indiana (Dudley 1993), Uganda (Beck 2000), Brasil (Da Silva Filho 2005), Nepal (Regmi 2007), España (Costejá Florensa 2009) y Colombia (Castillo Brieva 2013), comenzaron a visualizar un patrón robusto: la autoorganización de soluciones a los problemas comunes no sólo es posible, sino que de hecho se produce con bastante frecuencia. En lugar de confiar en los mecanismos formales de gobierno o de la infraestructura, las comunidades dependen de una combinación de normas informales, confianza y un pequeño conjunto de reglas formales que los propios usuarios constituyen, supervisan y hacen cumplir recurriendo a una escala de sanciones graduadas.

A partir de estos trabajos se alcanzó un conocimiento más teórico de las reglas y normas que las personas utilizan para organizarse, y este conocimiento se plasmó a través de la creación del Marco Conceptual de Análisis de Desarrollo Institucional (IAD), un método sistemático para el análisis comparativo de casos de estudio. Este trabajo sigue el enfoque metodológico desarrollado por Elinor Ostrom (Ostrom, Gardner y Walker 2006), el cual tiene sus bases en la teoría de juegos, la economía experimental y los estudios etnográficos propios de cada región. Esta metodología nos permite dimensionar la problemática de acción colectiva que subyace en los bienes de uso común (*Common Pool Resources*). Este enfoque tiene sus orígenes en la Nueva Economía Institucional, marco teórico desarrollado además de por Ostrom, por Coase, North y Williamson, entre otros (Castillo Brieva 2013, 55). Específicamente en este trabajo, recurriremos al trabajo de tesis, pionero sobre esta temática, de Deam Dudley (1993), que modela el dilema de los recursos de uso común a partir de los lineamientos teóricos de Ostrom. También recurriremos a los trabajos de José Carlos Lázaro da Silva Filho (2005) y de Daniel Castillo Brieva (2013), quienes amplían los resultados. El trabajo de tesis de José Carlos Lázaro da Silva Filho abarca estudios específicos con importantes similitudes con la problemática de la ciudad de Rosario, por lo que son tenidos muy en cuenta para explorar las regulaciones, leyes, normas y protocolos de convivencia entre la operatoria portuaria y las actividades propias de la ciudad.

La perspectiva metodológica

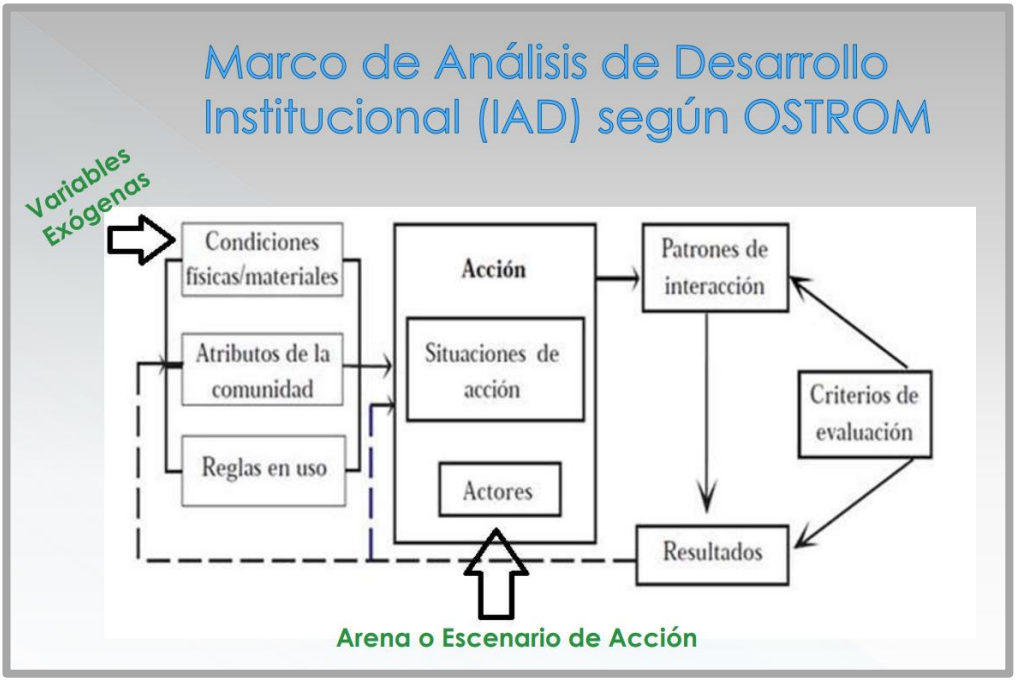
La metodología adoptada en este trabajo es la provista por el Marco de Análisis de Desarrollo Institucional (*Institutional Analysis and Development Framework*). Este marco constituye un lenguaje meta-teórico para comparar teorías. De este modo, el marco nos permite plantear preguntas relevantes según cada caso de estudio (Castillo Brieva 2013, 57). Permite,

además, identificar las variables que debemos utilizar en la evaluación del papel de las instituciones en la formación de las interacciones sociales y los procesos de decisiones.

La aplicación de IAD permite categorizar dos grupos de reglas: *formales* (establecidas en códigos, leyes, programas) e *informales* (determinadas por los usos, costumbres y realidades de la aplicación de las normas). El enfoque analítico del IAD se encuentra en una "arena de acción" donde las opciones sociales y las decisiones tienen lugar. Uno de los primeros pasos que pueden tomarse en un análisis institucional usando IAD es la identificación de una arena de acción (Da Silva Filho 2005, 35).

Tres grandes categorías de variables (variables exógenas) se identifican sobre cómo influyen en esta arena de acción, 1) las instituciones o reglas que rigen el campo de la acción, 2) las características de la comunidad o de la unidad colectiva de interés, y 3) los atributos del entorno físico en el que la comunidad actúa. La primera opción básica para proceder en la aplicación del marco IAD es la situación de acción en la que se mapean los arreglos institucionales y analizan sus impactos. Las situaciones de acción se refieren al espacio social en el cual los individuos interactúan, intercambian bienes y servicios, participan en actividades de apropiación y provisión, y resuelven problemas, entre otros. La siguiente figura muestra un esquema del modelo IAD:

Figura 1. El Marco de Análisis y Desarrollo Institucional (IAD).



Fuente: Elaboración propia en base a Ostrom (2005).

En el siguiente cuadro se pueden visualizar los elementos de las situaciones de acción que, como mínimo, se considera que debe contener:

Tabla 1. Elementos de las situaciones de acción.

ELEMENTO	DESCRIPCIÓN
Participantes	Son los actores que participan en la situación de acción. En la mínima situación de acción, se trata de un solo individuo. Resulta difícil trabajar con juegos que involucren a más de dos participantes.
Posiciones	Las posiciones permiten asociar participantes con un conjunto autorizado de acciones (que están ligadas a resultados) en un proceso. Por ejemplo, ciudadanos, jueces, representantes electos, etcétera.
Acciones	Las acciones que pueden tomar los participantes en posiciones particulares en diferentes etapas del proceso. Por ejemplo, decisiones de pescar o no pescar durante un periodo definido de tiempo.
Resultados potenciales	Los resultados que los participantes pueden afectar potencialmente a través de sus acciones bajo ciertas condiciones. Por ejemplo, la cantidad de pescado que se captura en una cierta zona.
Funciones de mapeo entre acciones y resultados	El conjunto de funciones que enlazan participantes (o acciones aleatorias) en nodos de decisión hacia resultados intermedios o finales. En una situación de voto, la función de transformación toma las acciones simbólicas de individuos y produce una decisión colectiva.
Información	El conjunto de datos e información que se encuentra disponible para los participantes que están en una posición en cierta etapa de un proceso. Cuando la función de transformación es simple y determinante, se puede generar información sobre las acciones, los resultados y sus ligas. Existen situaciones con información incompleta por diversas razones.
Costos y beneficios asignados a las acciones y resultados	El conjunto de recompensas que asignan beneficios y costos a las acciones y resultados. Por ejemplo, el precio del arroz, los costos de viajar a una pesquería, las multas ligadas a las acciones ilegales o los impuestos que se pagan en diversas actividades.

Fuente: Elaboración propia en base a Ostrom (2005).

Cuando aplicamos el IAD, es importante que analicemos las acciones que los individuos que ocupan ciertas posiciones toman (Da Silva Filho 2005, 38), en lugar de enfocarnos en las personalidades individuales de manera independiente a la estructura de la situación en la cual están actuando. Siempre se especifican estos siete elementos en el análisis de una situación de acción.

El IAD, además, define las características clave de situaciones de acción y actores que componen la arena de acción. En general, una arena de acción contiene a participantes en posiciones definidas (actores jugando un rol específico), donde deben decidir entre diversas acciones (según sus intereses) a la luz de información (para la toma de decisiones según la información disponible) que ellos poseen acerca de cómo las (sus) acciones están ligadas a un resultado potencial, el control que ellos tienen sobre esta relación (acción y resultado) y los costos y beneficios asignados a las acciones y resultados.

Estos son los componentes que definen la estructura interna de cada arena de acción. La estrategia de participación de un individuo en un entorno institucional será afectada por esta estructura interna, y también por el hecho de que ellos enfrentaran la situación una vez, por un número específico de veces o indefinidamente (juegos repetitivos).

Las reglas son prescripciones que definen las acciones (o resultados) que son requeridas, prohibidas o permitidas, y las sanciones autorizadas si las reglas no se siguen. Todas las reglas son el resultado de esfuerzos implícitos o explícitos para lograr un cierto orden en las relaciones humanas, al crear clases de personas (posiciones) a las cuales se les requiere, permite o prohíbe tomar ciertos tipos de acciones en relación con estados del mundo permitidos, requeridos o prohibidos.

Elinor Ostrom (Da Silva Filho 2005, 39) establece siete tipos de reglas de interacción entre los actores que pertenecen a un sistema y que operan para afectar la estructura de una situación de acción, las cuales se muestran en la tabla 2.

Las reglas alteran los conjuntos posibles de variables del análisis; la situación de acción es la intersección de estos conjuntos posibles; los valores de las variables en la arena de acción están restringidos por el tipo de condiciones físicas involucradas y también por las reglas en uso. En la lista presentada en la tabla 2 se destaca la parte operacional de una situación de acción que afecta directamente un tipo particular de regla.

Tabla 2. Elementos y tipos de reglas.

REGLAS	**ELEMENTOS DESCRIPTIVOS**
Posición	Especifican un conjunto de posiciones y cuántos participantes están ubicados en cada posición.
Límite	Especifican cómo entran o salen de estas posiciones los participantes.
Autoridad	Especifican el conjunto de acciones que se asignan a determinadas posiciones en cada nodo de un árbol de decisiones.
Agregación	Especifican la función de transformación a utilizar en un nodo particular para mapear las acciones hacia resultados finales o intermedios.
Ámbito	Especifican el conjunto de resultados que puede verse afectado, incluyendo el estatus de los resultados (intermedio o final).
Información	Especifican la información disponible para cada posición en un nodo de decisión.
Recompensa	Especifican la asignación de costos y beneficios en materia de requerimiento, permiso o prohibición hacia los actores, basada en el conjunto total de acciones y resultados alcanzados.

Fuente: Elaboración propia en base a Ostrom (2005).

Así, conjuntamente con la variable de la maximización de beneficios definida en los modelos de economía neoclásicos, Ostrom (1990) propone el análisis multidimensional de cuatro variables internas: beneficios esperados, costos esperados, normas internas y tasas de descuento; y una variable externa: la asimetría de información, que crea incertidumbre; y concluye que existen ocho principios de un diseño institucional robusto. Estos principios de diseño (Ostrom 2005) suelen caracterizar a la mayoría de los sistemas sólidamente organizados para administrar recursos de uso común (RUC). En la tabla 3 visualizamos estos principios y destacamos que el octavo principio suele caracterizar casos de RUC más grandes y complejos.

Tabla 3. Principios de Diseño.

1. Límites claramente establecidos (PR_1)	Los individuos o familias con derechos a extraer unidades de recursos del sistema de RUC deben estar definidos con claridad, al igual que los límites del propio sistema de RUC.
2. Congruencia entre las reglas de apropiación y provisión y las condiciones locales (PR_2)	Las reglas de apropiación que restringen el tiempo, el lugar, la tecnología y la cantidad de unidades de recurso se relacionan con las condiciones locales y con las reglas de provisión que requieren trabajo, materiales y/o dinero.
3. Acuerdos de elección colectiva (PR_3)	La mayoría de los individuos afectados por las reglas operacionales pueden participar en su modificación.
4. Monitoreo y reporte (PR_4)	Quienes monitorean de manera activa las condiciones del RUC y el comportamiento de los apropiadores rinden cuenta a los apropiadores o son apropiadores ellos mismos.
5. Sanciones graduadas (PR_5)	Los apropiadores que violan las reglas operativas reciben sanciones graduadas (dependiendo de la gravedad y del contexto de la infracción) por parte de otros apropiadores, funcionarios correspondientes o ambos.
6. Mecanismos de solución de conflictos (PR_6)	Los apropiadores y sus autoridades tienen acceso rápido a instancias locales para resolver a bajo costo conflictos entre apropiadores o entre éstos y los funcionarios.
7. Gobierno Reconocido (PR_7)	Reconocimiento mínimo de los derechos de la organización entre los usuarios del RUC.
8. Sistemas Anidados (PR_8)	Las actividades de apropiación, provisión, monitoreo, aplicación de las normas, resolución de conflictos y gobernanza están organizadas en múltiples niveles de entidades anidadas.

Fuente: Elaboración propia en base a Ostrom (2005).

Los casos de desempeño robusto cumplen, con detalles menores, los ocho principios anteriores. Ahora bien, la mayoría de los intentos que derivan en fracasos institucionales no satisfacen la mayoría de estos principios, y los casos donde se manifiesta un desempeño frágil

cumplen alrededor de la mitad de los principios (Ostrom 2005). Las diferencias entre distintos estudios de caso pueden ser notorias, dado que cada uno de estos casos posee detalles y especificidades que pueden definir el éxito, el fracaso o la frágil estabilidad de cualquier arreglo institucional.

Así, los aspectos particulares de la estructura institucional impactan directamente. Ahora bien, los estudios etnográficos nos permitirán indagar en las particularidades de los arreglos institucionales de cada región de cada país.

Para interpretar la problemática de la administración de los recursos de uso común, el auxilio de la teoría de juegos es crucial; esta teoría nos permite modelar el comportamiento de los agentes económicos. La teoría de juegos resulta ser una herramienta clave para modelar el comportamiento estratégico frente a decisiones en un entorno complejo.

Por medio de juegos cooperativos y no cooperativos, podemos analizar los diferentes efectos que generan estas decisiones. Recordemos que un juego cooperativo es una situación derivada de una actividad en la que los sujetos que intervienen persiguen alcanzar un determinado objetivo mediante la colaboración entre ellos. Aquí, a diferencia de los juegos no cooperativos, no resulta necesario analizar en detalle las estrategias de los jugadores, sólo es necesario conocer los posibles resultados de cooperación y determinar los pagos asociados a cada uno de ellos.

Sin embargo, dado que también una importante cantidad de evidencia empírica en la literatura económica reporta la no cooperación de los agentes económicos, nos encontramos entonces frente al dilema de los comunes (Castillo Brieva 2013, 20) y el marco que provee a esta problemática la teoría de juegos no cooperativos. Uno de los resultados en juegos no cooperativos, como el dilema del prisionero, es el equilibrio de Nash, que es aquel en el cual los jugadores deciden no cooperar entre ellos. Esta sería una solución subóptima socialmente, en donde la única manera de lograr cooperación sería por medio del acuerdo entre los participantes del juego o por medio de la confianza plena entre las personas que juegan.

El dilema del prisionero es un ejemplo de situación no cooperativa de enorme importancia en cuanto evidencia las dificultades existentes para establecer la colaboración en cualquier situación en la que la quiebra de los acuerdos genera un beneficio inmediato para algunas partes.

En este punto, para abordar la problemática de los recursos de uso común y a la luz de estas limitaciones explicativas de la teoría de juegos y del supuesto de racionalidad acotada, es

que Ostrom y colaboradores (Ostrom, Gardner y Walker 2006) recurren a determinados avances que se han obtenido en la Economía Experimental. Estos avances les permitieron a los autores modificar con fundamento el supuesto (clásico en la teoría de juegos) referido a las reglas externas no sujetas a modificación desde el interior del juego.

La Economía Experimental (Castillo Brieva 2013, 25) ha dedicado grandes esfuerzos a estudiar los recursos de uso común, en donde los modelos típicos han sido el dilema del prisionero, el mecanismo de contribución voluntaria y el juego de los comunes (los jugadores cooperan para evitar altos niveles de extracción de una fuente de recursos de libre acceso). Cada uno de éstos plantea el dilema social para los participantes en el que una estrategia lleva al óptimo social, mientras que la mejor estrategia lleva a un resultado socialmente ineficiente (Ostrom, Gardner y Walker 2006).

Si las predicciones teóricas en juegos de individuos que interactúan dentro de un mercado competitivo tienen un fuerte apoyo empírico, en juegos de bienes públicos o recursos de uso común logran un soporte empírico menor. En los experimentos de bienes públicos, en lugar de no contribuir a la provisión de un bien público, como predice la maximización individual de los pagos materiales de la teoría económica, los individuos tienden a contribuir, en promedio, entre 40 a 60% de los activos experimentales asignados en un juego sin repetición. En juegos repetidos, el nivel promedio de contribuciones comienza alrededor de un 50% pero, sin oportunidades de comunicación, este promedio cae lentamente hacia el nivel cero. En contraste, si no se restringe la comunicación, los participantes son capaces de mantener la cooperación en los experimentos de bienes públicos por largos periodos. De igual modo, los participantes en experimentos de recursos de uso común se aproximan al nivel óptimo de extracción cuando pueden comunicarse, llegan a un acuerdo entre ellos y se comprometen a castigar si alguien se desvía del acuerdo (Ostrom, Gardner y Walker, 2006).

Los rechazos más claros de las predicciones teóricas se han presentado en experimentos relacionados con juegos de ultimátum y del dictador, donde el primer jugador tiende a ofrecerle al segundo una fracción mucho mayor de la predicha, y donde los segundos jugadores (si tienen la oportunidad) rechazan las ofertas si éstas son percibidas como injustas, dadas las condiciones experimentales.

El análisis de modelos de la teoría de juegos en el laboratorio ha sido también motivo de estudio y existe gran cantidad de artículos científicos experimentales en los que se estudian problemas de interacción estratégica entre varios jugadores. Las reiteradas anomalías

observadas en el laboratorio han dado lugar a la convicción de que el comportamiento no siempre y solamente es impulsado por la maximización del dinero, sino también que las utilidades son afectadas por las emociones y el contexto del juego.

Por lo tanto (Ostrom, Gardner y Walker 2006), el estudio del contexto de un juego es crucial porque las instituciones afectan las decisiones de los individuos al cooperar realizando al menos tres tareas claves: 1) las instituciones fortalecen las normas sociales que son consistentes con las reglas; 2) éstas permiten a los participantes reunir más o menos información sobre el comportamiento de los demás agentes económicos; y 3) las reglas permiten a las personas premiar o castigar ciertos comportamientos con incentivos.

Determinados aspectos de la cognición humana sustentan las preferencias, la acción y el comportamiento de los agentes. Los modelos mentales (Castillo Brieva 2013, 34) buscan capturar estos aspectos, son esquemas que permiten tratar cognitivamente representaciones accesibles de experiencias pasadas guardadas en la memoria del sujeto. A través de estos modelos mentales podemos organizar las clases de información que los sujetos (jugadores en este caso) pueden usar al decidir cooperar o no en un problema de acción colectiva y, además, podemos intentar esbozar una primera clasificación de la información que los jugadores disponen en tres niveles: el nivel de los pagos materiales del juego, el nivel de contexto grupal y el nivel de identidad. Así, los sujetos tratan de reunir y evaluar información sobre estos tres niveles, dependiendo de la estructura del juego:

Primer nivel (los pagos materiales del juego): En el primer nivel de información, el jugador observa la estructura de los pagos materiales y de las posibles estrategias para el juego sin repetición. El conjunto de acciones y pagos producirá, posiblemente, un equilibrio de Nash, que puede o no ser socialmente aceptable. La valoración del juego en este nivel es afectada por el conocimiento común del conjunto de reglas formales que son efectivamente establecidas, y que implican costos o beneficios materiales en cada decisión. La probabilidad de que los mismos jugadores se encuentren en rondas futuras crea varios efectos en la dinámica del juego. Puesto que los jugadores pueden aprender y memorizar resultados, pueden construir una reputación.

Segundo nivel (el contexto grupal): En este nivel, las decisiones de los jugadores también se encuentran influidas al reconocer específicamente quiénes son los demás jugadores en la transacción. El conjunto de preferencias de un individuo puede incluir la importancia del nivel de bienestar de otros. En juegos repetitivos aparecen modelos evolutivos en los cuales las

ganancias por cooperar o defraudar se ven afectadas por la frecuencia de cooperadores y no cooperadores en el grupo. La desigualdad y heterogeneidad son presentadas como parte del núcleo de explicaciones para la acción colectiva.

Tercer nivel (el nivel de identidad): En este tercer nivel, los jugadores almacenan y procesan información sobre ellos mismos, lo que puede afectar los pagos subjetivos y, por ende, las estrategias seleccionadas. Los valores internos del jugador aumentarán o disminuirán los pagos subjetivos de cooperar o no, debido a la existencia de otras consideraciones o procesos relacionados con las preferencias. En este nivel podemos encontrarnos con que el egoísmo y el oportunismo no son las únicas racionalidades posibles de los sujetos, y aparecen algunas explicaciones de porqué se observa contribución voluntaria en bienes públicos.

En este esquema, y bajo una perspectiva propia de la Dinámica de Sistemas (Castillo Brieva 2013, 34), el núcleo central de las relaciones entre niveles está constituido por un ciclo de realimentación que integra confianza, reciprocidad y reputación, que finalmente se constituye en un mecanismo que da cuenta de la variación de la cooperación.

En la cooperación en dilemas sociales se supone la posibilidad de cooperación gracias a la comunicación cara a cara entre individuos que se encuentran en múltiples ocasiones alrededor de un recurso. De esta forma, los individuos construyen y conservan un registro o memoria del grado de cooperación alcanzado en los encuentros anteriores a través de la reputación con la que se establece, a su vez, la confianza necesaria para decidir cooperar.

A partir de estos avances provistos por la Economía Experimental (Ostrom, Gardner y Walker 2006), surge la necesidad de incorporar modelos de elección racional que den cuenta de una mayor variedad de posibilidades de comportamiento, donde los individuos cuentan con una racionalidad limitada y son capaces de desarrollar y aprender heurísticas, normas y reglas para mejorar su desempeño. Los principios de la elección racional de recursos comunes se constituyen en un marco de explicación inicial de la cooperación cuando existe la posibilidad de comunicación en múltiples encuentros alrededor de un recurso común.

Aquí, el marco está conformado por un conjunto de variables situacionales y un núcleo de relaciones que articulan la reputación, la confianza y la cooperación en un ciclo de reciprocidad, en donde se asume que los individuos aplican reglas relativamente sencillas que pueden ser descritas por principios de racionalidad acotada, y que procesan información distorsionada, retardada o a veces ni siquiera disponible, en un determinado contexto definido, un ecosistema (Castillo Brieva 2013, 29) definido como un Sistema Socio Ecológico (SES).

Finalmente, y con el fin de definir de forma clara y precisa en un lenguaje común las normas, reglas y estrategias de cada caso de estudio particular, Elinor Ostrom y colaboradores desarrollan la denominada gramática de las instituciones, que ha sido presentada como parte integral del marco IAD (Ostrom 2005), y que permite digitalizar y agrupar en una única base de datos todas las reglas formales y/o informales que constituyen la administración del recurso de uso común. La definición de esta gramática permite, además, que toda la información digitalizada, obtenida a partir de los estudios etnográficos que permitieron indagar en las particularidades de los arreglos institucionales de cada región, sea accesible a diferentes investigadores provenientes de distintas áreas del conocimiento, y sienta las bases para el desarrollo de un modelo semántico específico de estos estudios etnográficos. En la tabla 4 podemos visualizar los componentes que integran dicha gramática:

Tabla 4. Componentes de la sintaxis de gramática institucional.

Componente	Descripción
Atributo (A)	Se refiere a cualquier **valor**, a nivel de participante, que **distingue a quienes se refiere la declaración**. Conjuntamente reglas de posición y de límites.
Objeto (B)	Se define como la **parte** animada o inanimada de la declaración **que recibe la acción** descrita en el objetivo y ejecutada por el agente del Atributo.
Deóntico (D)	Se refiere a "**puedes**" (permitido), "**debes**" (obligación) y "**no debes**" (prohibición).
Objetivo (I)	Describe **acciones particulares o resultados en la situación de acción** para la que se asigna la deóntica.
Condiciones (C)	Especifican **cuándo, dónde y cómo una acción o resultado es permitido, obligado o prohibido**.

Fuente: Elaboración propia en base a OSTROM (2005).

Esta forma tan específica de abordar los estudios etnográficos, por Ostrom y colaboradores, se enrola en la tendencia actual propiciada por las humanidades digitales, campo científico emergente del cruce interdisciplinario entre la investigación en humanidades y ciencias sociales y las herramientas y recursos propios de las ciencias de la información.

Algunos resultados preliminares

La problemática de la gobernanza en las ciudades puerto ha generado numerosas regulaciones, leyes, normas y protocolos de convivencia entre la operatoria portuaria y las actividades propias de la ciudad. En este contexto, algunas ciudades de la República Federativa del Brasil registran un fenómeno interesante de estudiar. Brasil tuvo un fuerte crecimiento de su población urbana a partir del año 1950, y este fenómeno se desarrolló especialmente en determinadas áreas metropolitanas caracterizadas por una carencia de planes de desarrollo urbano (por ejemplo, para desarrollar una amplia red de alcantarillado, o para integrar el sector urbano informal, asentamiento en la ciudad formal).

Este crecimiento desordenado está asociado a problemas sociales y de salud. Inscrito en esta problemática, el trabajo de tesis doctoral de José Carlos Lázaro da Silva Filho (Da Silva Filho 2005, 23) se centró en uno de éstos: la contaminación del agua. Esta contaminación fue causada no sólo por la industrialización, sino también por la falta de saneamiento básico y alcantarillado. Este trabajo de tesis analizó una de las doce áreas metropolitanas brasileñas: Porto Alegre y sus alrededores. Se investigó la estructura institucional para la gestión ambiental regional de la contaminación del agua en esta zona. En esta tesis se aplicó el marco (IAD) como instrumento analítico para un estudio de caso. Los datos empíricos fueron recolectados a través de encuestas y entrevistas en la región. También se analizaron datos secundarios.

Los análisis institucionales demostraron que el tema del problema de la contaminación del agua en la región es manejado por dos sistemas legales: el sistema de gestión ambiental y el sistema de recursos hídricos. El sistema de recursos hídricos resultó ser el más efectivo, principalmente porque fue decidido a través de un proceso participativo. Así, el tema del agua no se visualiza como un bien administrado solamente por el Estado. Aquí, determinados comités de trabajo (donde participan los usuarios y otros actores) toman la decisión (con agentes gubernamentales) sobre el uso del recurso agua.

Este enfoque analítico permitió el posterior desarrollo de planes participativos de cuencas hidrográficas en Brasil. Estos planes también pueden resolver en la actualidad el problema de la contaminación y la operatoria portuaria de la ciudad de Porto Alegre (Da Silva Filho 2005, 23).

La aplicación del marco (IAD) a la problemática de la contaminación de los recursos hídricos también tiene sus antecedentes en la República Argentina.

Tabla 5. Indicador generado a partir del estudio comparativo de los principios de diseño.

PR_j	Principio de diseño institucional	CUENCA MAUMME USA	$PR_{j*0.125}$	CUENCA DELAWARE USA	$PR_{j*0.125}$	CUENCA CARCARAÑÁ ARGENTINA	$PR_{j*0.125}$
PR_1	Límites claramente establecidos	1	0,125	1	0,125	0,5	0,065
PR_2	Congruencia entre reglas	1	0,125	1	0,125	0,5	0,065
PR_3	Acuerdos de elección colectiva	1	0,125	1	0,125	0	0
PR_4	Monitoreo y reporte	1	0,125	0,5	0,065	0	0
PR_5	Sanciones graduales	0,5	0,065	0,5	0,065	0	0
PR_6	Mecanismos de solución de conflictos	1	0,125	1	0,125	0,5	0,065
PR_7	Gobierno reconocido	1	0,125	1	0,125	0,5	0,065
PR_8	Sistemas anidados	0,5	0,065	1	0,125	0	0
In_Gov		0,94		0.94		0,25	

Fuente: Elaboración propia en base a Da Silva Filho (2005).

En el trabajo de tesis doctoral de Luis Alberto Herrera (2022), se ha tomado como base la información obtenida sobre las distintas cuencas de estudio y se ha podido generar un indicador referido al estudio comparativo de los principios de diseño de sistemas sostenibles de recursos (hídricos) gobernados por la comunidad.

En la tabla 5 se visualizan las diferencias principales entre los niveles de gobernanza para algunas cuencas de USA con respecto a una cuenca de Argentina (cuenca del río Carcarañá), muy próxima a la ciudad de Rosario.

Con el fin de desarrollar un testeo adicional de estos principios de diseño, específicamente en la cuenca del río Carcarañá, he desarrollado un estudio complementario que

ha consistido en desgrabar una serie de entrevistas realizadas a distintos actores de la cuenca y realizar una interpretación de sus visiones sobre la problemática de la contaminación agrícola de los recursos hídricos.

Tabla 6. Percepción de distintos actores de la cuenca de estudio (Río Carcarañá).

PR_j	Principio de diseño institucional	Productor del sector (PA)	Dirigente y productor del sector (DA)	Técnico gubernamental del sector (TA)
PR_1	Límites claramente establecidos	BAJO	BAJO	MEDIO
PR_2	Congruencia entre reglas	MEDIO	MEDIO	MEDIO
PR_3	Acuerdos de elección colectiva	BAJO	BAJO	BAJO
PR_4	Monitoreo y reporte	MEDIO	MEDIO	MEDIO
PR_5	Sanciones graduales	BAJO	BAJO	MEDIO
PR_6	Mecanismos de solución de conflictos	BAJO	BAJO	BAJO
PR_7	Gobierno reconocido	MEDIO	MEDIO	MEDIO
PR_8	Sistemas anidados	BAJO	BAJO	BAJO

Fuente: Elaboración propia en base a Costejá Florensa (2009).

Para realizar dicha interpretación, me guiaron los trabajos de Meritxell Costejá Florensa (2009, 69) presentados en el Taller de Teoría Política y Análisis de Políticas (O_Workshop, 2022) de la Universidad de Indiana, Bloomington, USA. En la tabla 6 se visualizan los resultados del procesamiento de estas entrevistas.

Es de destacar que este estudio se ha desarrollado en base a las recomendaciones propias del enfoque metodológico propuesto por Elinor Ostrom (2005) y el denominado Marco de Análisis de Desarrollo Institucional (Da Silva Filho 2005, 23) para estudiar la problemática de la gestión de los recursos (hídricos) de uso común, pero es fundamentalmente un trabajo de

análisis preliminar, el cual requeriría del procesamiento de una mayor cantidad de entrevistados, si se quisiera obtener una consistencia cuantitativa en los resultados presentados.

Líneas de acción futuras

El Marco de Análisis de Desarrollo Institucional (IAD) resulta ser una metodología prometedora para analizar la problemática propia de la gobernanza de una ciudad portuaria en el contexto actual de globalización. Además, el resultado de este análisis puede derivar en una mejora de los protocolos de convivencia entre la operatoria portuaria y las actividades propias de la ciudad, pero para implementar esta metodología específicamente en la ciudad de Rosario, se requeriría de un trabajo de investigación futuro que se puede sintetizar en los siguientes puntos:

1. Desarrollar el concepto de "Área Metropolitana del Gran Rosario", con los fines de resignificar a Rosario como Ciudad Portuaria, y realizar un análisis comparativo de estudios de caso de dos grandes áreas metropolitanas (Área Metropolitana del Gran Rosario y Área Metropolitana de Porto Alegre).
2. A través de estos estudios comparados, y adoptando un marco científico adecuado para este estudio, promover la conservación y la mejora de paisajes culturales portuarios.
3. Sistematizar específicamente lo producido a partir de una ontología informática definida (la ontología informática Región_Ciudad_Puerto consiste en un riguroso esquema conceptual embebido en un sistema de información).
4. Además, poblar esta ontología informática RCP con datos provenientes de formularios orientados a estudiar la relación Ciudad-Puerto y su incidencia en la formación de instancias de gobernanza, y con datos provenientes de otras fuentes secundarias de información.
    a. La ontología informática RCP fue diseñada para lograr la incorporación semi automática de información concerniente a los actores institucionales a través de cuestionarios de preguntas agrupadas en distintos rubros:
        i. Descripción del actor
        ii. Su integración en la dinámica Región_Ciudad_Puerto
        iii. Actor institucional y canales de intercambio
        iv. Construcción de la identidad, el desarrollo y la gobernanza
        v. Actor y las actividades que lleva a cabo
        vi. Red de actores

5. Analizar en profundidad las relaciones entre los actores, los artefactos tecnológicos y los canales de intercambio a partir de los mecanismos de gobernanza existentes.
    a. Análisis de la "densidad institucional", vinculada con la creación y consolidación de una red de instituciones educativas, sanitarias, sindicales, deportivas, etc. afines al puerto.
    b. Análisis de la "conectividad", vinculada con la multimodalidad del transporte en la región, la ciudad y el puerto.
    c. Análisis de la "capacidad de generar empleos directos", vinculada al desarrollo de la actividad portuaria.
    d. Análisis de su "*hinterland*", vinculado con la generación de empleos indirectos en las cadenas de valor asistidas por la ciudad, puerto, región.
6. Transformar los datos recolectados a un formato propio de la Semántica de la Web, con fines a que esta información pueda ser utilizada y/o contrastada con otros estudios provenientes de distintas disciplinas y almacenados en repositorios documentales de la Web.
7. Experimentar con recreaciones virtuales iterativas (por ejemplo, el funcionamiento de maquinarias utilizadas para la construcción de barcos, que puede extenderse a otros productos industriales) con vistas a analizar distintos escenarios futuros y, de esta forma, poder identificar una gobernanza ciudad, puerto, región sustentable.

Bibliografía

Beck, Peter A. "Conservation, development and collaboration: Analyzing institutional incentives for participatory conservation in Uganda." Tesis doctoral, University of Indiana, 2000.

Castillo Brieva, D. "Arrangements institutionnels et modèles mentaux dans la gestion des ressources en bien commun." Tesis doctoral, Universidad de París, 2013.

Costejà Florensa, Meritxell. "Adaptabilidad institucional. Dinámicas en la evolución de los sistemas socio-ecológicos de uso del agua en España." Tesis doctoral, Universitat Autònoma de Barcelona, 2009. https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=76354

Da Silva Filho, J.C.L. "Eine metropole und ihre gewässer. Institutionelle strukturen des umweltmanagements und der wasserwirtschaft in einer metropolitanen region brasiliens. Fallstudie über die Região Metropolitana Porto Alegre (RMPA)." Tesis

doctoral, Universidad Tecnológica de Berlín, 2005. https://doi.org/10.14279/depositonce-1122

Dudley, Dean. "Essays on individual behavior in social dilemma environments: An experimental analysis." Tesis doctoral, University of Indiana, 1993.

Herrera, L.A. "Tres ensayos sobre la regulación y el control de la contaminación agrícola de los recursos hídricos mediante instrumentos de mercado: Estudios de caso. Tesis doctoral, Pontificia Universidad Católica Argentina (en publicación), 2022.

Ostrom, Elinor, Roy Gardner y James Walker. *Rules, games, and common-pool resources*. Ann Arbor: University of Michigan Press, 2006.

Ostrom, Elinor. "Public entrepreneurship: A case study in ground water basin management." Tesis doctoral, University of Indiana, 1965. https://hdl.handle.net/10535/3581

Ostrom, Elinor. *Governing the Commons. The evolution of institutions for collective action*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.

Ostrom, Elinor. *Understanding institutional diversity*. Princeton: Princeton University Press, 2005.

"Ostrom Workshop." Indiana University. 2022. https://ostromworkshop.indiana.edu/

Regmi, R. A. "The role of group heterogeneity in collective action: A look at the intertie between irrigation and forests. Case studies from Chitwan, Nepal." Tesis doctoral, University of Indiana, 2007. https://hdl.handle.net/10535/3551

PUERTOS EN TIEMPOS DE GLOBALIZACIÓN

LA DESESTATIZACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTOS Y LA RELACIÓN PUERTO–CIUDAD

Adilson Luiz Gonçalves
Ayuntamiento de Santos–UNISANTA, Brasil
adilsonluiz@santos.sp.gov.br

Resumen

El puerto de Santos es el principal puerto de Brasil, responsable por más del 25% de la balanza comercial del país. Puerto multipropósito, en 2021 manejó 147 millones de toneladas, y la previsión es que opere alrededor de 240 millones de toneladas hasta 2040. Su importancia para la ciudad de Santos y la región es fundamental.

En el caso de la ciudad de Santos, cerca de 2/3 de la recaudación del impuesto de servicios proviene del puerto y actividades relacionadas, y el puerto es responsable de más de 50 mil empleos directos e indirectos en la región. La fortaleza del puerto, vinculada a iniciativas asociadas a él, como inversiones en saneamiento básico y urbanización en el siglo XX, convirtió a Santos, con sus 430 mil habitantes, en una de las ciudades con mejor calidad de vida de Brasil, con un IDH de 0,840.

A pesar de existir desde el siglo XVI, sólo en 1890 se convirtió en puerto federal organizado, comenzando a operar efectivamente en 1892 con una concesión de 90 años a la iniciativa privada. A partir de 1980, con el fin de la concesión, el puerto de Santos pasó a ser gestionado directamente por el Gobierno federal. Actualmente, la poligonal del puerto organizado de Santos cubre parte de las ciudades de Santos, su sede administrativa y Guarujá.

Como puerto federal, la relación ciudad-puerto siempre ha estado sujeta a los "estados de ánimo" de los Gobiernos, alternando momentos colaborativos y tensos. Para mejorar esta relación, la ciudad de Santos creó en 2005 una secretaría especializada en puertos, cuya función es actuar como interfaz entre el Gobierno municipal y la autoridad portuaria federal. Sin embargo, el municipio de Santos, a pesar de ser socio minoritario del puerto de Santos, sólo a partir del 2021 tiene asiento en su Consejo de Administración. El municipio, aunque consultado regularmente, no tiene la facultad de definir el tipo de actividad portuaria permitida en el área poligonal del puerto de Santos organizado.

Las tendencias del comercio exterior exigen que los puertos se vuelvan más eficientes, productivos y capaces de recibir y operar buques cada vez más grandes, lo que implica diversas

e importantes inversiones, tales como: modernización de equipos y procesos, mejora de la accesibilidad fluvial y terrestre, calificación profesional, entre otras.

El Gobierno federal, considerando este escenario, decidió privatizar algunos puertos brasileños, incluido el puerto de Santos. Los motivos de esta decisión fueron, entre otros: déficits constantes; falta de capacidad inversora del Estado; excesiva burocracia en las licitaciones, sujeta a constantes juicios; y riesgo de interferencia política en el nombramiento de administradores portuarios.

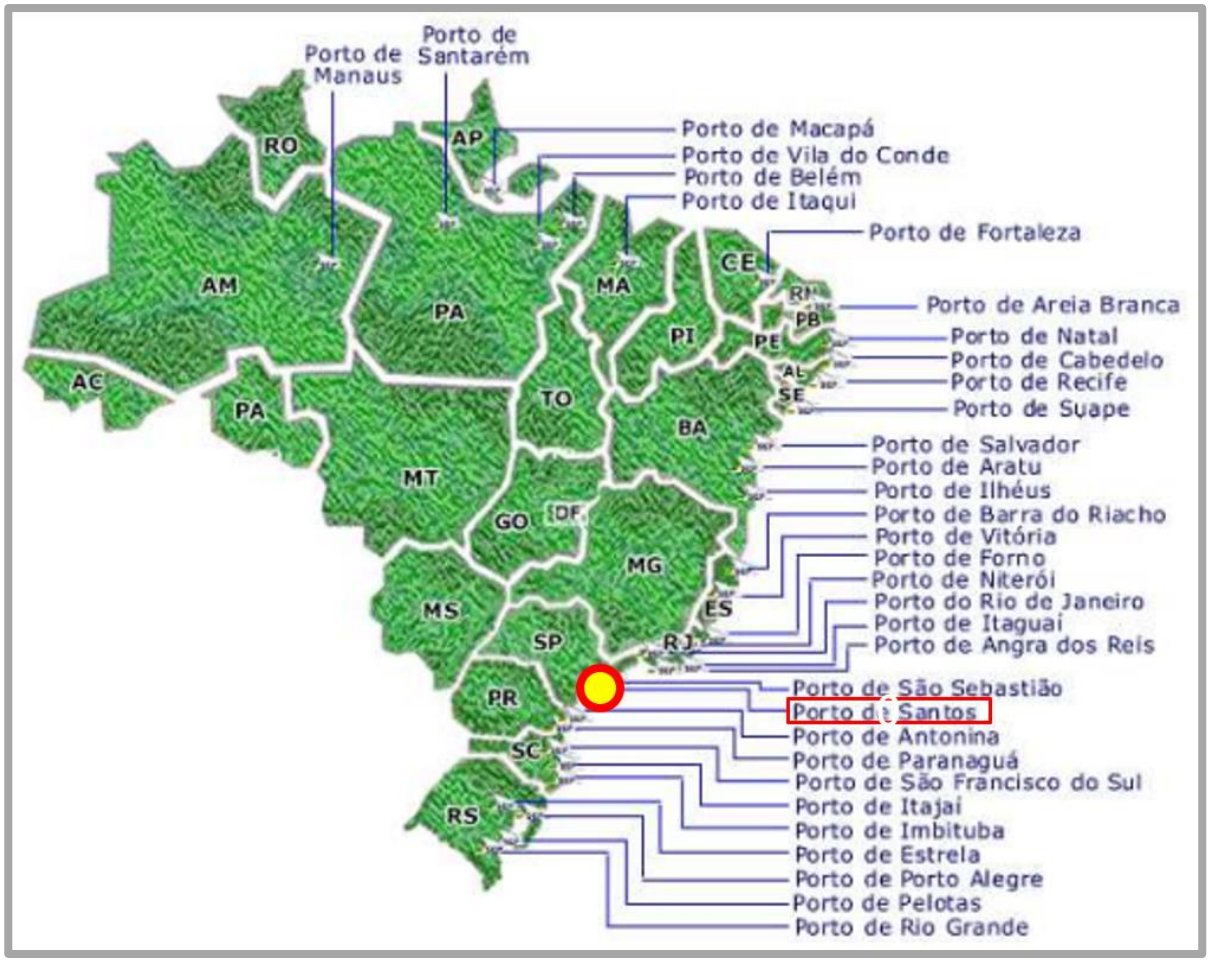
El proceso de privatización está en marcha y el Ayuntamiento de Santos presentó su posición, expresando preocupación por el futuro de la relación ciudad-puerto y enfatizando la importancia de que la planificación urbano-portuaria se realice de manera conjunta, a fin de evitar o mitigar los impactos negativos y proponer la atracción de nuevas actividades económicas sostenibles con foco en el puerto y la generación de empleos. El propósito de esta presentación es mostrar aspectos de este proceso y sus implicaciones para la relación ciudad-puerto.

Introducción. El sistema portuario brasileño y el puerto de Santos

El sistema portuario es responsable por cerca del 95% de la balanza comercial de Brasil, siendo el Gobierno federal el ente concedente. Éste incluye 37 puertos públicos y 380 terminales portuarias, siendo 170 arrendadas y 210 de uso privado, ubicadas en puertos privados. En verdad, ahora son 36, ya que muy recientemente hubo la privatización de la autoridad portuaria del Espíritu Santo (CODESA), la primera en el país. En 2021, más de 1.200 millones de toneladas de mercancías han pasado por los puertos brasileños. La figura 1 muestra los puertos públicos de Brasil con destaque para el puerto de Santos, el más importante del país.

Nota del autor: Además de los puertos públicos del estado de Espírito Santo (CODESA), cuya autoridad portuaria ya fue recientemente privatizada, y de los puertos de Santos, São Sebastião (SP) e Itajaí (SC), en proceso de desestatización, el Banco Nacional de Desarrollo Social (BNDES) anunció, en octubre de 2022, la intención de privatizar las autoridades portuarias de Rio de Janeiro, Bahía y Pará.

Figura 1. Los puertos públicos de Brasil (2021).



Fuente: Ministerio de Infraestructura.

El puerto de Santos es administrado directamente por el Gobierno federal a través de la autoridad portuaria de Santos. Es un puerto multipropósito que, en 2021, entre terminales arrendadas y de uso privado, operó alrededor de 147 millones de toneladas, muy cerca de su capacidad nominal actual (160 millones de toneladas).

La ciudad de Santos

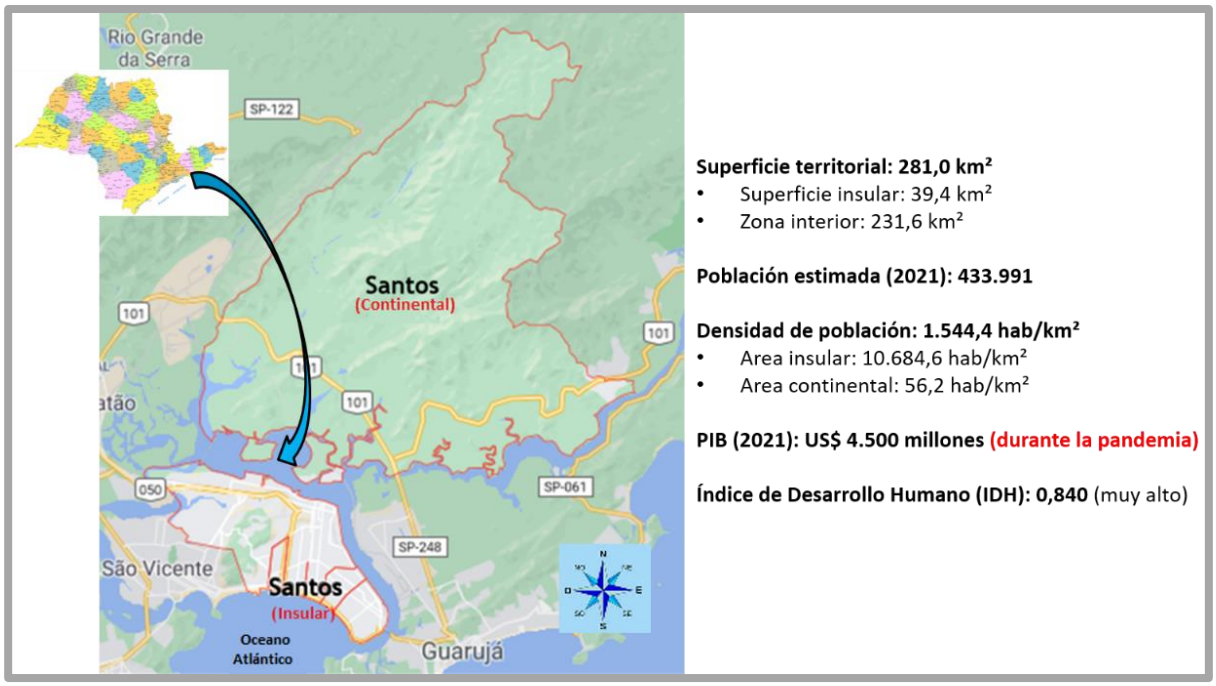
La ciudad de Santos, sede de la autoridad portuaria, está ubicada en el litoral del estado de São Paulo, distante alrededor de 70 km de la capital.

Su territorio actual fue el punto de llegada de los primeros colonizadores portugueses a partir de 1530. En 1543, su ubicación fue trasladada al interior del canal del estuario, y en 1546 fue fundada Vila de Santos, una de las 10 más antiguas de Brasil.

Desde entonces, la ciudad de Santos es protagonista de la historia de Brasil, y su escudo muestra un texto en latín, cuya traducción es: "A la patria enseñé la caridad y la libertad", que

resume el hecho de que en Santos se construyó el primer hospital de la colonia en 1543, y que allí nació José Bonifácio de Andrada e Silva, el "Patriarca de la Independencia" de Brasil. Santos tiene una alta renta per cápita y un índice de desarrollo humano considerado muy alto.

Figura 2. Algunos datos de la ciudad de Santos.



Fuente: IBGE PNUD 2019/encontraSantos/Veja.

En octubre, el Ranking Connect Smart Cities 2022 (Urban Systems y Necta 2022) divulgó su reporte. Entre las 680 ciudades brasileñas con más de 50 mil habitantes investigadas, la ciudad de Santos obtuvo el 13º lugar general, 1º en el eje urbanismo y 2º en el eje medioambiente.

El objetivo de este ranking, según sus realizadores, es definir los locales con mayor potencial de desarrollo en Brasil. Según los responsables de la investigación, los factores que contribuirán para la buena colocación de la ciudad de Santos son: existencia de registro inmobiliario informatizado, georeferenciado y disponibilizado al ciudadano; inversiones per cápita de BRL 802,80 en urbanismo; 100% de atendimiento en agua y saneamiento; y 99% de población viviendo en área de media y alta densificación. También tuvieron destaque índices relativos a residuos sólidos, recuperación de materiales reciclables, condiciones climáticas y monitoreo de áreas de riesgo.

El puerto de Santos y la relación ciudad-puerto

Figura 3. La ciudad, el puerto de Santos y sus alrededores.

Fuente: Flávio R. Berger/Fotoimagem.

El puerto de Santos es de suma importancia para la economía local, representando alrededor del 60% de la recaudación de impuestos sobre servicios, siendo igualmente importante para las ciudades de Guarujá y Cubatão. Además de su importancia para el sector de servicios, el puerto de Santos es responsable por alrededor de 35 mil empleos directos e indirectos en la región metropolitana de Santos. Así, cualquier actuación relacionada con este complejo portuario tiene un impacto directo en la sostenibilidad económica, ambiental y social de la región. De ahí las preocupaciones y expectativas derivadas del proceso de privatización de la autoridad portuaria de Santos.

Como ya se mencionó, el puerto de Santos existe desde el siglo XVI y hasta 1888 fue operado por empresarios privados de forma independiente y precaria. El inicio del ciclo cafetalero, en el siglo XIX, propició la construcción de un ferrocarril que, a partir de 1867, comenzó a conectar las zonas cafetaleras con el puerto, aumentando las exportaciones.

Sin embargo, la infraestructura portuaria existente se ha vuelto incompatible con la demanda. Así, en 1888 el Gobierno imperial decretó la creación de “puertos organizados”, siendo Santos el primero.

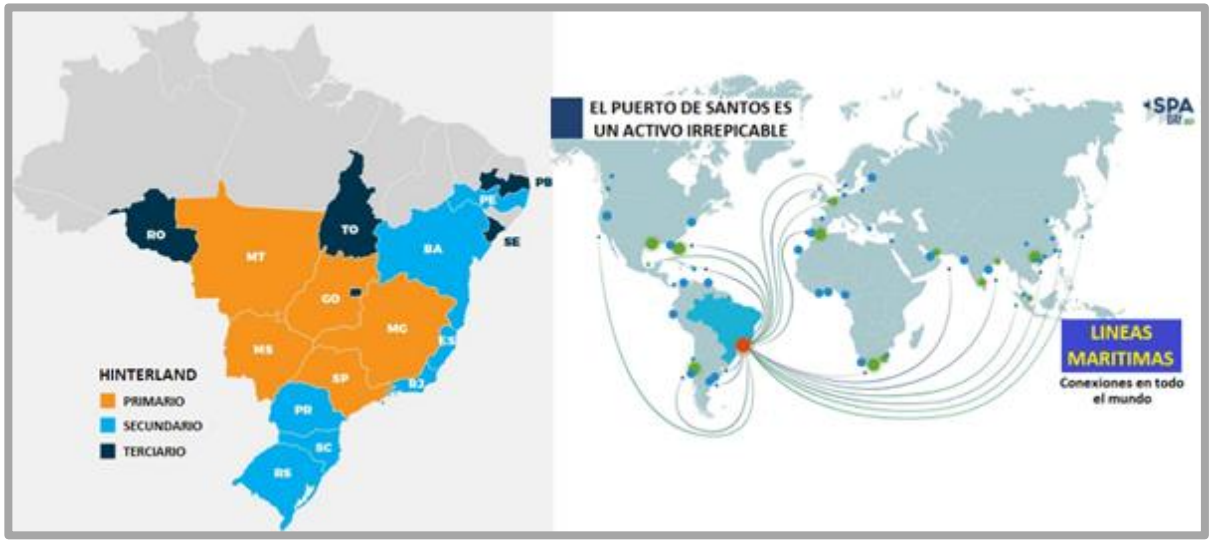
En 1890, un grupo privado ganó la licitación para administrar y operar el puerto de Santos por 90 años, comenzando su operación en 1892. El período de concesión finalizó en 1980, cuando el puerto de Santos pasó a ser administrado y operado por una empresa estatal.

Al ser un puerto federal, la relación con el municipio siempre ha estado afectada por cuestiones jurisdiccionales. Al parecer, desde la nacionalización del puerto, el Gobierno municipal nunca ha participado directamente en su planificación y gestión, lo que ha generado algunos conflictos en la relación ciudad-puerto. Para formalizar esta relación, la municipalidad de Santos creó en 2005 su Secretaría de Asuntos Portuarios, la primera de su tipo en Brasil. La SEPORT actúa directamente en la relación con las autoridades federales y con los sectores empresarial y laboral representando los intereses del municipio.

El puerto de Santos está subordinado al Ministerio de Infraestructura y regulado por la Agencia Nacional de Transporte Fluvial. Es un puerto estuarino, protegido naturalmente, ubicado en el estado de São Paulo, el más desarrollado de Brasil.

Por su ubicación privilegiada y el *hinterland* asociado, se caracteriza por ser un puerto concentrador (figura 4).

Figura 4. *Hinterland* del puerto de Santos y sus conexiones en todo el mundo.



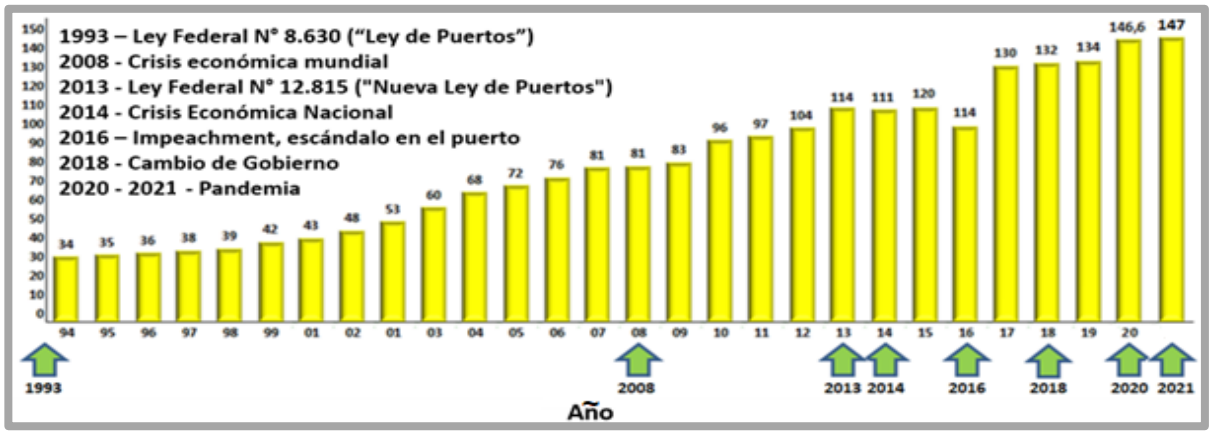
Fuente: Autoridad portuaria de Santos (SPA).

A partir de 1993, las operaciones portuarias comenzaron a ser realizadas por arrendatarios privados, o sea, la privatización no es nueva en Brasil. Desde entonces, el puerto de Santos presenta un crecimiento operacional continuo.

El gráfico 1 muestra la evolución del manejo de carga en el puerto de Santos desde la privatización de las operaciones portuarias. También presenta algunas fechas que impactaran las operaciones portuarias al longo del periodo considerado.

Es importante mencionar que no hubo expansión territorial del puerto, pero sí mejor ocupación de los espacios existentes y modernización de instalaciones y equipamientos, lo que resultó en el aumento de la productividad y de la competencia.

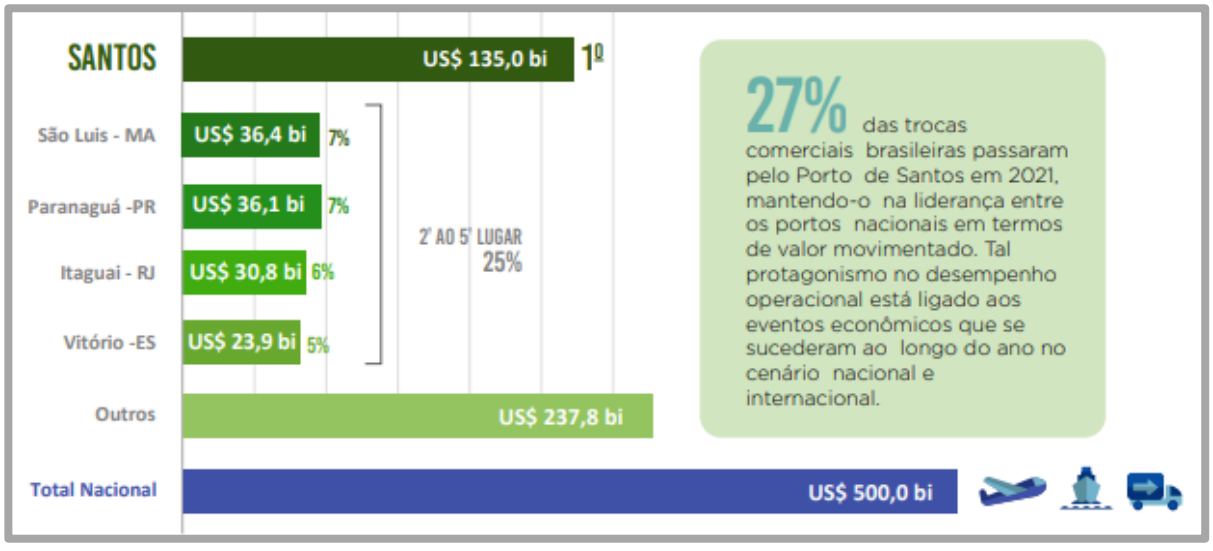
Gráfico 1. Puerto de Santos – Evolución del manejo de carga desde la privatización de las operaciones (millones de toneladas).



Fuente: Autoridad portuaria de Santos (SPA).

Según el Reporte Anual 2021 de la autoridad portuaria de Santos, el 27% del comercio brasileño pasó por el puerto de Santos en 2021, manteniéndolo a la cabeza de los puertos nacionales en términos de valor manejado. Este protagonismo en el desempeño operativo está ligado a los acontecimientos económicos ocurridos a lo largo del año en el ámbito nacional e internacional. (SPA 2022, 16)

Gráfico 2. Participación del puerto de Santos en la cadena comercial 2021 de Brasil.



Fuente: Reporte Anual 2021 – SPA.

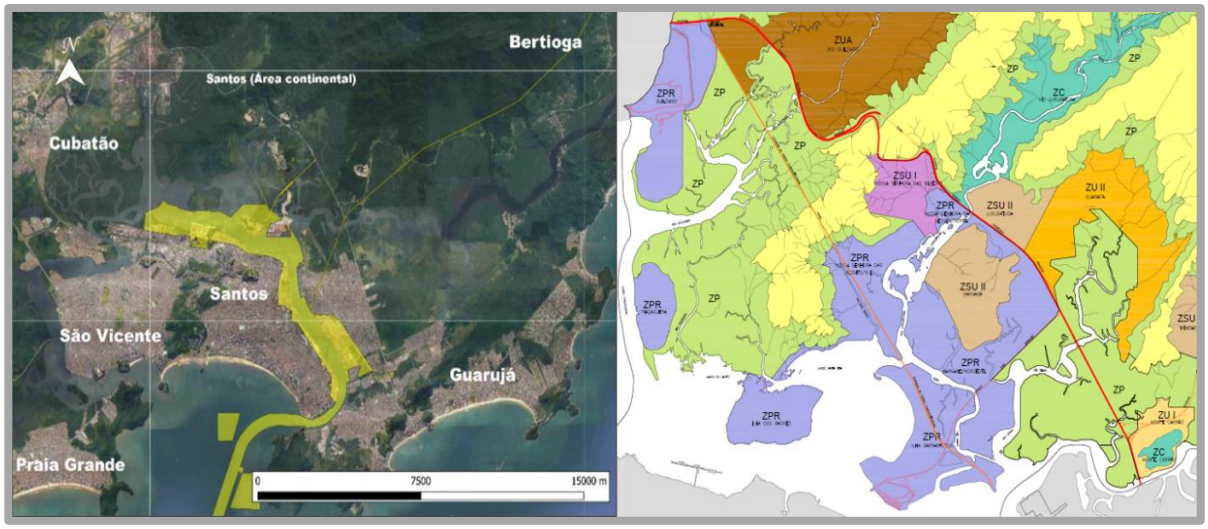
En resumen, el complejo portuario operó, en 2021, 147 millones de toneladas, entre graneles y carga general, incluyendo 4,83 millones de contenedores. La profundidad del canal del puerto es de -15,4 m, con capacidad homologada para operar buques con 366 m de LOA.

La expectativa para 2022 es que el complejo portuario opere alrededor de 157 millones de toneladas, valor muy cercano a su capacidad nominal estimada en 160 millones. El Plan de Desarrollo y Zonificación del Puerto de Santos estima que en 2040 será posible operar 240 millones de toneladas (SPA 2020), incluyendo alrededor de 9 millones de contenedores con una profundidad de -17 m, lo que permitirá recibir buques con 400 m de LOA.

Sin embargo, para cumplir con este reto es necesario superar las limitaciones actuales por medio de inversiones en infraestructura de acceso, instalaciones operativas y expansión territorial. También es necesario atraer cargas de mayor valor añadido y alta tecnología para áreas cercanas del puerto, además de *commodities*. La legislación urbanística municipal favorece esta ampliación.

A la derecha de la figura 5 aparece la poligonal del puerto organizado de Santos (amarillo), tan que a la izquierda se muestra parte de la zonificación del área continental de la ciudad de Santos. Las zonas portuarias y retro portuarias (ZPR) de soporte urbano (ZSU I e II) y urbana (ZU II) también posibilitan la implantación de actividades industriales de bajo impacto ambiental.

Figura 5. La poligonal del puerto organizado de Santos y la legislación urbanística del municipio.



Fuente: SPA y Ayuntamiento de Santos.

El proceso de desestatización de la autoridad portuaria de Santos

Sin embargo, la limitada capacidad de inversión del sector público se ha convertido en un impedimento a la expansión del puerto de Santos.

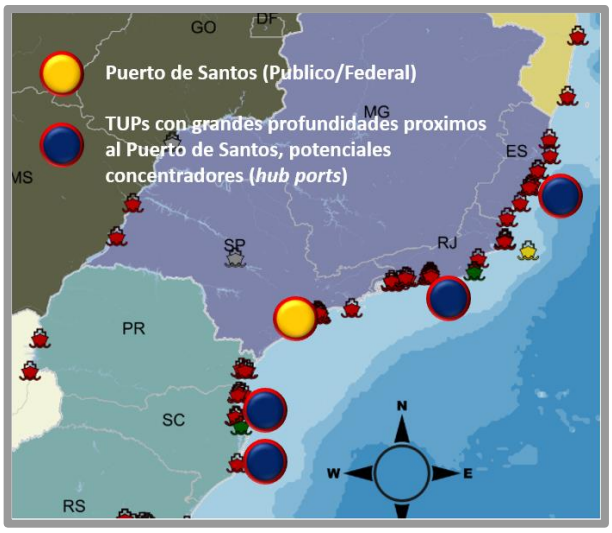
En 1981, el Gobierno federal creó la Comisión Especial para la Privatización, pero recién en 1990 se creó el Programa Nacional de Privatización. Desde entonces, todos los Gobiernos federales han promovido privatizaciones en varios sectores.

En 2020, el Tribunal Federal de Cuentas (TCU 2020) realizó una auditoría del sector portuario nacional que señaló cinco hallazgos que restringen el desarrollo de los puertos públicos, a saber: burocracia estatal, falta de flexibilidad contractual en los arrendamientos, relación capital-mano de obra, daño a la prestación de servicios esenciales e injerencia de los partidos políticos en la designación de dirigentes sin las calificaciones técnicas necesarias.

El hallazgo 1, por su parte, se hizo evidente, porque la ley federal de 2013 autorizó a las terminales de uso privado a operar cargas de terceros sin delimitar la distancia geográfica y sin las limitaciones impuestas por la burocracia estatal, pasando a competir ventajosamente con los puertos públicos.

La figura 6 muestra 4 puertos privados (TUPs) cerca del puerto de Santos, los cuales tienen o tendrán mayor profundidad. Los mismos son: Porto Central (Espírito Santos), Porto do Açu (Rio de Janeiro), y los puertos Itapoá y Central, éste aún en proyecto (Santa Catarina). Estos puertos compiten o competirán con puertos públicos en condiciones más favorables. Son amenazas, por lo tanto.

Figura 6. Puertos privados competentes con el puerto de Santos.



Fuente: ANTAQ (con adaptación del autor).

Con base en esa auditoría, el Gobierno federal decidió privatizar algunas autoridades portuarias, comenzando por los puertos de Vitória y Barra do Riacho, en el estado de Espírito Santo, proceso ya concluido. Esta primera fase también incluye los puertos de Santos y São Sebastião, en el estado de São Paulo; e Itajaí, en el estado de Santa Catarina.

Este proceso ha generado controversia, ya que es la primera vez que las autoridades portuarias brasileñas son objeto de privatización, y los ejemplos de privatización de puertos también son poco comunes en el mundo.

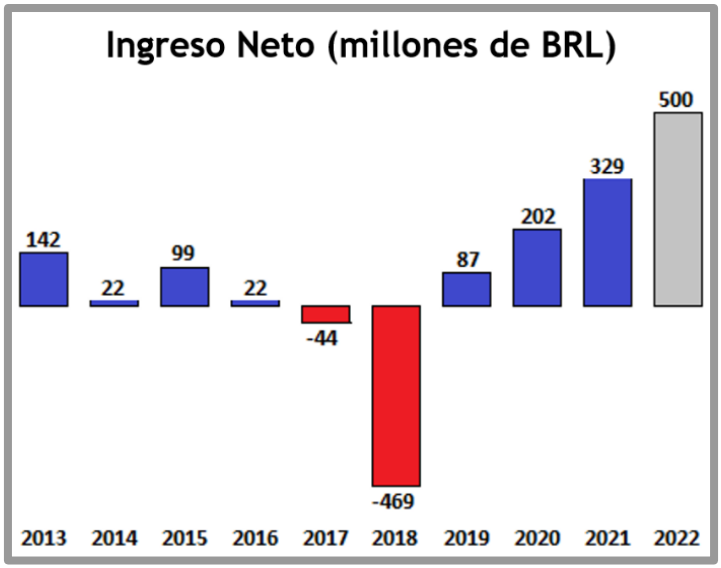
Es importante recalcar que los puertos no están siendo vendidos, sino cedidos a autoridades portuarias privadas por un período bien definido (35 años + 5) y bajo regulación y supervisión federal. Como ya se mencionó, la legislación federal portuaria y de licitaciones ha sido un factor restrictivo para la competitividad y eficiencia de los puertos públicos brasileños, y cambiar las leyes es siempre un proceso complejo y lento.

Con base en este escenario, según el Gobierno federal (MINFRA 2022) la privatización de las autoridades portuarias tiene los siguientes objetivos:

- consolidar el modelo de gestión profesional de los puertos;
- flexibilizar los contratos y agilizar los procesos para atraer la inversión privada;
- y eficientizar la gestión de costes y maximizar los resultados.

El gráfico 3 muestra la evolución de los ingresos netos de la autoridad portuaria de Santos a partir de 2019, bajo una administración considerada técnica.

Gráfico 3. Evolución de los ingresos netos en el puerto de Santos.



Fuente: SPA.

El Gobierno federal prevé la subasta de la autoridad portuaria de Santos para fines de 2022. Sin embargo, es un año electoral en Brasil, lo que puede afectar este cronograma e incluso comprometer el proceso de privatización en sí.

Estudios realizados por el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social – BNDES (MINFRA 2022) definieron la previsión de valores relacionados con el pago mínimo de los montos de las subvenciones y la contribución fija y variable, a saber:

- Bono de otorga: BRL 1.383.172.500 (oferta mínima) a pagar por adelantado a la firma del contrato de concesión;
- Contribución fija: 25 cuotas anuales por valor de BRL 63.326.900 cada una, desde el año 8 hasta el año 32 de vigencia del contrato de concesión;
- Contribución variable: en la cuantía del 2,25% de los ingresos brutos consolidados del concesionario, recaudado anualmente el 1º mes de cada año, referente a los ingresos del año anterior.

De concretarse la privatización de la autoridad portuaria de Santos, la futura concesionaria tendrá importantes compromisos de inversión, siendo los principales:

- profundización del canal de navegación y puntos de amarre a -17 m;
- construcción de un túnel que conecte las márgenes del canal de navegación (n. 1 en figura 7);
- y construcción de obras de protección costera a la entrada del canal de navegación para contener los procesos erosivos observados en las playas urbanas (n. 2 en la figura 7). La imagen a la derecha confirma la necesidad de protección costera en áreas urbanas a lo largo del canal de acceso al puerto (n. 2).

Figura 7. Compromisos de inversión y los efectos de eventos climáticos extremos en áreas urbanas.

Fuente: SPA (con adaptación del autor en el mapa de SPA) y Mauricio de Souza/Estadão Conteúdo.

Es importante destacar que estas obras serán necesarias en cualquier modelo de gobernanza, sea público o privado, ya que el puerto de Santos es estratégico para la economía de Brasil. Sin embargo, el proceso de privatización, sumado a las tendencias globales, también presenta riesgos a considerar y equiparar:

- existe una amenaza de desempleo como resultado de la creciente automatización de los procesos y operaciones portuarias (puerto 4.0 → puerto 5.0);
- preocupaciones sobre la posibilidad de distanciamiento en la relación ciudad-puerto con el surgimiento o agravamiento de conflictos urbano-portuarios;
- preocupa también una posible falta de compromiso por parte del futuro concesionario con los aspectos sociales y ambientales en nombre del interés económico;
- y, a nivel estratégico, también puede haber desprecio de los intereses nacionales en nombre de los intereses corporativos.

El Gobierno federal ha reiterado que el modelo de privatización adoptado es diferente al utilizado en Reino Unido, Australia y Nueva Zelanda.

En el caso brasileño, la privatización de la autoridad portuaria se realizará a través de una concesión con el Gobierno federal conservando la condición de ente concedente, mientras que la Agencia Nacional de Transportes Acuáticos – ANTAQ actuará en la regulación y fiscalización de la futura concesionaria para frenar los abusos de poder y otras irregularidades.

La desestatización y la relación ciudad-puerto

La ANTAQ, como exige la legislación portuaria brasileña (Brasil 2013), consultó al municipio de Santos sobre la desestatización de la autoridad portuaria, que se manifestó a través de dos notas técnicas: una sobre el contenido del material que le fue enviado, y otra con sugerencias y reclamos inherentes a la relación ciudad-puerto, entre ellas:

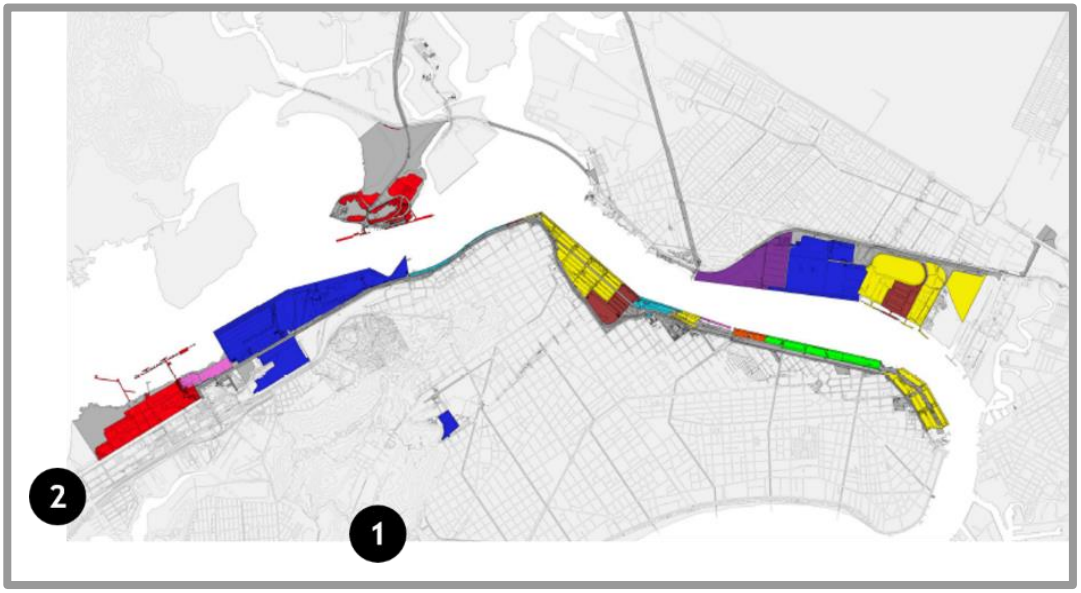
- la construcción de un túnel urbano, con el objetivo de crear una nueva alternativa de acceso a la ciudad y, así, reducir la demanda sobre el sistema vial existente (n. 1 en la figura 8);

Nota del autor: El municipio considera a esta obra necesaria porque la construcción de la tercera línea de ferrocarriles destinados al puerto ha reducido el ancho de la avenida perimetral del puerto de Santos. Así, existe el riesgo, en caso de accidentes o panes de vehículos, de que el tránsito portuario sea desviado para vías urbanas, sobre todo la calle João Pessoa, principal

vía de acceso a la carretera Anchieta, que liga Santos a São Paulo. Esta vía tendrá su ancho reducido para la implantación de un tranvía. Actualmente, el principal acceso a la margen derecha del puerto de Santos es por carretera Anchieta, que ya presenta limitaciones en su capacidad. A pesar de la intención del Gobierno federal de ampliar la participación del modal ferrocarril en la matriz de transportes del puerto, y del Gobierno del estado de São Paulo de construir un nuevo acceso meseta-litoral (línea verde) en los próximos años, una alternativa de acceso por la carretera Inmigrantes, más moderna y amplía.

- la construcción de un viaducto en un distrito logístico-industrial que comparta el mismo sistema vial con acceso al puerto, para mejorar el flujo de vehículos a la margen derecha del puerto y al distrito industrial de Alemoa (n. 2 en la figura 8);
- la garantía de recursos financieros para la formación y calificación de los trabajadores portuarios, preparándolos para las funciones existentes o que serán creadas;
- la preservación del patrimonio cultural del puerto de Santos en la ciudad, ya que su historia aún se está escribiendo;
- y la planificación urbana-portuaria conjunta, para resolver o evitar nuevos conflictos en la relación ciudad-puerto y generar condiciones atractivas para nuevos emprendimientos y actividades económicas sustentables y de mayor valor agregado.

Figura 8. Demandas del municipio en el proceso de desestatización.



Fuente: Ayuntamiento de Santos (con adaptación del autor en el mapa de SPA).

ANTAQ contestó informando que el proyecto y construcción del viaducto será incluido como compromiso de inversión de la futura concesionaria y después entregado a la gestión del

municipio. En cuanto al túnel, ANTAQ informó que, en principio, sólo el proyecto ejecutivo será incluido como compromiso, para definir si efectivamente la obra es de interés para el puerto. En caso positivo, la futura concesionaria hará gestiones junto al municipio y Gobierno del estado de São Paulo para viabilizar la construcción.

Además de estas demandas, la ciudad de Santos, por su condición de representante de los intereses y preocupaciones locales, también defiende que:

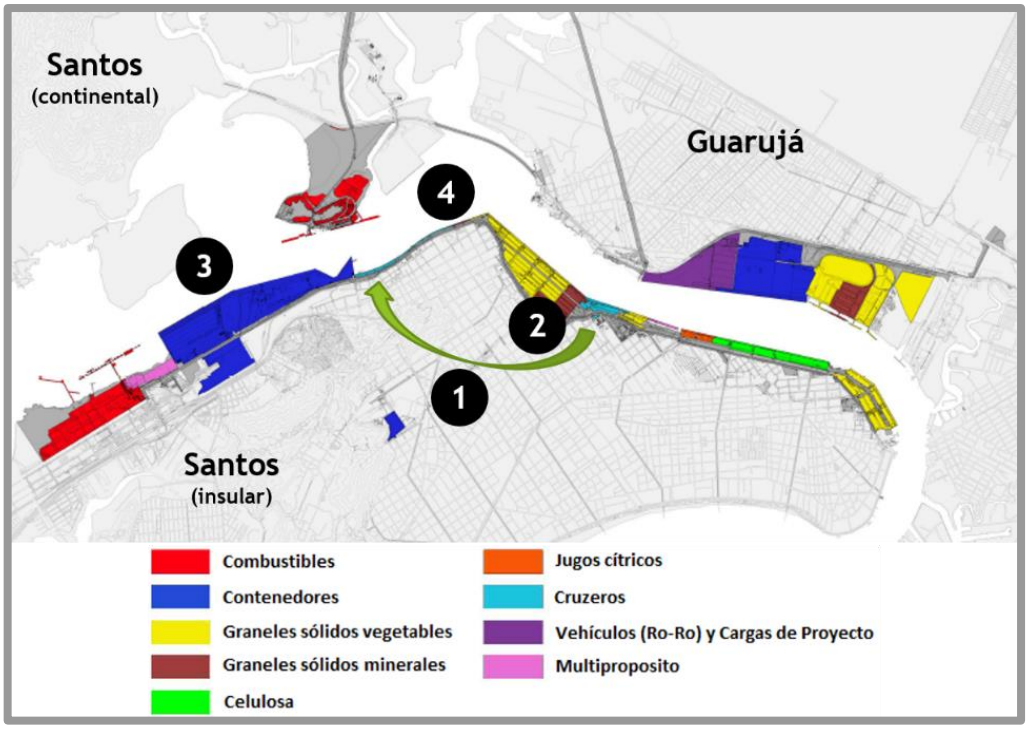
- puntos de atraque sean garantizados para operadores portuarios no arrendatarios;
- y, en el caso de los trabajadores portuarios independientes, además de mantener el actual modelo de escalamiento, también haga actuaciones para la creación de nuevos puestos de trabajo.

El municipio de Santos no se opone a la privatización en tanto estos reclamos sean atendidos, pero es importante destacar que existen otros procesos concomitantes a la privatización de la autoridad portuaria, tales como:

- traslado de la terminal de cruceros para el área del Centro Histórico de Santos, en un área portuaria desactivada desde 1988, turística y culturalmente más apta para la implantación de este tipo de equipamientos (n. 1 en la figura 9);
- implantación del Ferrocarril Interno del Puerto de Santos (FIPS), que incluye obras que eliminarán los conflictos carretera-ferrocarril, mejorando la productividad de las operaciones portuarias;
- y, en línea con el Plan de Desarrollo y Ordenamiento del Puerto de Santos (PDZ 2020), continuación del proceso de consolidación de *clúster* de carga. Tres nuevas terminales están en fase de licitación, previendo operaciones con fertilizantes (n. 2 en la figura 9), contenedores (n. 3 en la figura 9) y graneles vegetales sólidos (n. 4 en la figura 9).

Nota del autor: Algunos de estos procesos implican la aprobación del Consejo Municipal de Defensa del Patrimonio Histórico y Cultural de Santos – CONDE PASA, porque incluyen almacenes construidos en la primera fase de instalación del puerto organizado de Santos (finales del siglo XIX y principios del siglo XX) en un área similar al origen del puerto y de la ciudad, en el siglo XVI, que fue el principal núcleo habitacional del municipio hasta la primera mitad del siglo XX, albergando además varias edificaciones de valor cultural e histórico, relevantes a nivel local y nacional.

Figura 9. Puerto de Santos – Escenario de largo plazo.



Fuente: SPA (con adaptación del autor en el mapa de SPA).

Así, es fundamental que todos estos procesos estén armonizados y concatenados para que uno no afecte negativamente a los demás.

Sumado a todos estos procesos, la estimación es que en los próximos años se invertirán alrededor de 5,7 mil millones de dólares y se crearán cerca de 60 mil empleos directos e indirectos en el puerto de Santos.

Conclusión

Es importante señalar que estos supuestos son independientes del modelo de gestión que se adopte o mantenga.

En cualquier escenario, público o privado, para mantener y ampliar el protagonismo del puerto de Santos en el escenario nacional e internacional es fundamental que haya:

- planificación urbano-portuaria conjunta;
- mejora continua de la relación ciudad-puerto;
- condiciones para la expansión sostenible de las actividades portuarias, retro portuarias, logísticas e industriales de bajo impacto ambiental, teniendo como referencia el complejo portuario;

- atracción de cargas de mayor valor agregado y alta tecnología, aprovechando la infraestructura universitaria y de escuelas técnicas de la región, ya que el puerto y la ciudad de Santos también deben ser referencia en la producción de conocimiento especializado;
- generación de empleos en cantidad y calidad, sea para cualificar mano de obra para nuevas actividades portuarias, sea para absorber trabajadores que tengan sus funciones discontinuadas en el puerto, una cuestión social que no puede ser olvidada;
- consolidación del puerto de Santos como *hubport* del hemisferio sur;
- acciones integradas entre el Ayuntamiento y la autoridad portuaria de Santos para la adaptación al cambio climático;
- y evaluación de la factibilidad de implementar terminales *offshore* en aguas profundas, de manera de recibir buques aún más grandes, también incrementando la navegación costera y operaciones *fieder*.

El proceso de privatización de las autoridades portuarias en Brasil, por su originalidad, despierta curiosidad, expectativas y riesgos. Hay quienes lo defienden y quienes lo critican. El 2022 aún reserva nuevos capítulos en este proceso, pero hay una certeza: es necesario preparar el sistema portuario y toda la cadena logística y productiva para enfrentar los desafíos del comercio internacional sin perder de vista la necesidad de equilibrar los aspectos ambientales, sociales y económicos de acuerdo con el moderno concepto de sostenibilidad, expreso en la figura 10.

Figura 10. Concepto de desarrollo sostenible.

Fuente: University of Michigan (con adaptación del autor) / ONU.

El mismo vale para los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Plataforma 2030 de la ONU (figura 11), así como la aplicación efectiva de los modelos ambientales, sociales y de gobernanza (ASG).

Figura 11. Objetivos de desarrollo sostenible – ODS.

Fuente: ONU.

Todavía, todo el empeño en crear condiciones para el efectivo desarrollo sostenible depende de la estabilidad reguladora, política y económica, además de la seguridad jurídica, lo que es un gran desafío en Brasil, pues es muy común la judicialización de procesos licitatorios y de licenciamientos ambientales.

De nada sirve planear con cinco años de anticipación si la burocracia y acciones judiciales hacen que un proceso de licenciamiento tome el mismo tiempo.

La expectativa es que con o sin la desestatización de las autoridades portuarias, el sistema portuario brasileño sea preparado y adecuado para garantizar el desarrollo sostenible del país y su competencia en el contexto mundial.

Bibliografía

BRASIL. Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e

8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Brasília, DF, GOVERNO FEDERAL, 2013. Disponible en: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm. Acceso en: 04 oct. 2022.

MINFRA – Ministério da Infraestrutura. Nota Técnica nº 4/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA. Brasília, DF, MINFRA, 2022, 48 p. Disponible en: http://web.antaq.gov.br/Sistemas/WebServiceLeilao/DocumentoUpload/Audiencia%20101/Ato_Justificatorio_v.2.pdf. Acceso en: 04 oct. 2022.

SPA – Santos Port Authority. Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos – PDZ – Sumário Executivo. Santos, SP, SPA, 2020, 40 p. Disponible en: https://www.portodesantos.com.br/wp-content/uploads/PDZ.pdf. Acceso en: 04 oct. 2022.

SPA – Santos Port Authority. Relatório Anual 2021. Santos, SP, SPA, 2022, 122 p. Disponible en: https://www.portodesantos.com.br/wp-content/uploads/spa-relatorio-anual-2021.pdf. Acceso en: 04 oct. 2022.

TCU – Tribunal de Contas da União. Acórdão 2711/2020 - Plenário. Brasília, DF, TCU. Disponible en: https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/#/documento/acordao-completo/*/NUMACORDAO%253A2711%2520ANOACORDAO%253A2020%2520COLEGIADO%253A%2522Plen%25C3%25A1rio%2522/DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/0/%2520. Acceso en: 04 oct. 2022.

Urban Systems y Necta. Connected Smart Cities - Ranking Connected Smart Cities 2022 – Ciudad de Santos. São Paulo, SP, 2022. Disponible en: https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiODYyZmMzZjQtMDQwZC00N2I4LWJkMGItYmJiMGU5NDQyYjY4IiwidCI6IjA0ZTcxZThlLTUwZDMtNDU1ZC04ODAzLWM3ZGI4ODhkNjRiYiJ9. Acceso en: 05 oct. 2022.

EL COMERCIO EXTERIOR CON AMÉRICA DEL SISTEMA PORTUARIO DE TITULARIDAD ESTATAL EN ESPAÑA (1962–2000)

Elena Ruiz Romero de la Cruz
Departamento de Teoría e Historia Económica
Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales
Universidad de Málaga, España
emruiz@uma.es

Gorka Zamarreño Aramendia
Departamento de Teoría e Historia Económica
Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales
Universidad de Málaga, España
gzama@uma.es

Resumen

El estudio de los puertos en perspectiva histórica en España es particularmente interesante, pues la configuración geográfica de su territorio le otorga el privilegio de ser uno de los espacios costeros de mayor longitud en el marco de la Unión Europea. Su estratégica situación en el contexto del mar mediterráneo le ha permitido ser reconocida como eje de las grandes rutas marítimas en el pasado y, en tiempos recientes, en un contexto de globalización, gozar de una posición destacada, en la medida que se encuentra próximo a las grandes rutas marítimas Este-Oeste-Este y Norte-Sur–Norte, consolidándose a lo largo de la etapa analizada, como una puerta de entrada al mercado europeo y plataforma articuladora de los flujos comerciales que tienen lugar con Asia, África y América, y otras grandes áreas en el mundo como es Europa. El objetivo de este trabajo es analizar el contexto comercial entre España y América, observándose diferencias entre el Norte, el Sur y la zona Central, visualizándose algunos países como más significativos en el tráfico marítimo.

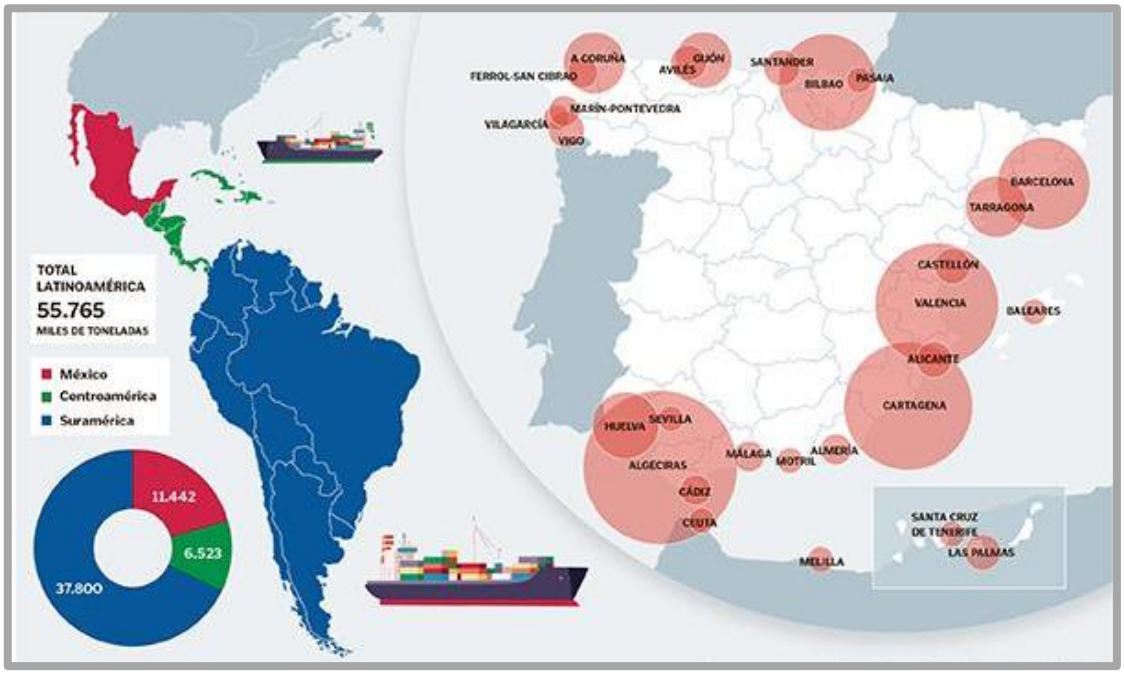
Introducción

La historia económica del comercio en España es una de las claves del progreso de la sociedad. El conocimiento del comercio exterior vía portuaria ha representado un referente en un país donde las 27 autoridades portuarias de titularidad estatal (al día de hoy 28) son herederas

de las ya extinguidas Juntas de Obras, las cuales jugaron un papel estelar impulsando el desarrollo de los circuitos donde proyectaron su influencia (Ruiz Romero de la Cruz 2004).

La estructura comercial desde los años sesenta ha ido evolucionando, observando en qué medida ha ido cambiando desde los inicios del proceso de convergencia económica con Europa, en un tiempo en el que la política del Ministerio de Fomento en las últimas décadas, ha estado dirigida a potenciar los puertos como nodos de interconexión y plataformas logísticas que generan valor añadido a sus tráficos, con un modelo descentralizado (Serrano Martínez 2000), observándose una mayor seguridad en el transporte y manipulación de mercancías (Coto Millán e Inglada 1999). La importancia del tráfico marítimo con América puede observarse a través de la figura 1, si bien nuestra investigación va a trazar cuáles son las cifras que han dejado de relieve la significación del conjunto de América en el contexto global del tráfico marítimo con España hasta el inicio del siglo XXI.

Figura 1. Estructura del comercio exterior millones de toneladas (2021).



Fuente: Puertos del Estado. Anuario Estadístico 2021. Transporte XXI.

La etapa analizada parte de los inicios de la normalización estadística, que en España supone considerar los datos desde los años sesenta del siglo XX, lo que ha permitido, en nuestro caso, observar los tráficos con Europa, Asia, África, América y Oceanía, en el capítulo de mercancías cargadas y descargadas, dibujando un escenario general para el estudio de la historia económica reciente del comercio portuario en España a escala internacional, con el interés que

ello conlleva como marco general de los principales movimientos del sistema portuario español en las últimas décadas y sus relaciones con el mundo y, por tanto, también con Latinoamérica, a la que se le prestará una atención preferente en este estudio.

La estructura de la investigación se inicia con una introducción que ubica el contexto que se va a tratar, esto es la significación de analizar el tráfico marítimo en España desde 1962 hasta la conclusión del siglo XX, considerando las grandes áreas de comercio en el mundo. En el capítulo 2 se especificará la metodología de trabajo, teniendo en cuenta la información recogida de los Archivos de Puertos del Estado. En el capítulo 3 se trasladarán los resultados de la investigación, concretando el comercio exterior por grandes áreas, especificando especialmente el estudio de América. Las principales conclusiones se aportan al final, como cierre del trabajo.

El comercio exterior de España posee una significativa evolución en los últimos cuarenta años, fruto de la apertura al exterior y del proceso de modernización que caracteriza a la economía española durante este período, planteándose las siguientes cuestiones:

Q_1. ¿Han cambiado en el tiempo las principales áreas y destinos en el mundo del comercio exterior vía puertos en España?

Q_2. ¿En qué medida está presente América en el comercio exterior marítimo de España?

Metodología

Conocer la evolución histórica de las áreas de comercio de una nación permite establecer una privilegiada atalaya desde donde comprender los cambios operados en las relaciones comerciales, favoreciendo la comprensión del desarrollo económico de un país, en este caso de España. Partiendo de las bases de datos y archivos, hasta el momento se han construido las series históricas que posteriormente se utilizarán para un análisis en profundidad de la conectividad de los puertos españoles.

La investigación llevada a cabo ha concretado el comercio por países y áreas de origen y destino, en base a los registros y archivos de Puertos del Estado y otras fuentes históricas, en un tiempo donde se ha consolidado el sistema portuario en España, haciéndolo más competitivo a nivel internacional. Por tanto, se ha procedido a realizar una reconstrucción de series históricas del periodo 1962-2000 a través de los archivos primarios.

En el caso del comercio internacional se trabajan categorías de tráfico amplias, como gráneles líquidos, gráneles sólidos y otros (Ducruet e Itoh 2016). Los puertos tienen en común que sirven como nodos de transferencia cruciales, al manejar la mayoría de los volúmenes del

comercio internacional. Como la cantidad y la naturaleza de los flujos con los que trabajan varían mucho entre ellos, es de gran importancia comprender la relación entre el tamaño y la diversidad del tráfico, una vez que se tienen las cifras agregadas de tráfico cargadas y descargadas en las grandes áreas mundiales.

A partir de las grandes series globales podrá analizarse la conectividad, otra importante medida del rendimiento portuario, que es ampliamente anunciada por las autoridades portuarias, pero que durante mucho tiempo ha sido poco investigada por la comunidad académica (De Langen et al. 2007), especialmente en el capítulo de la historia económica.

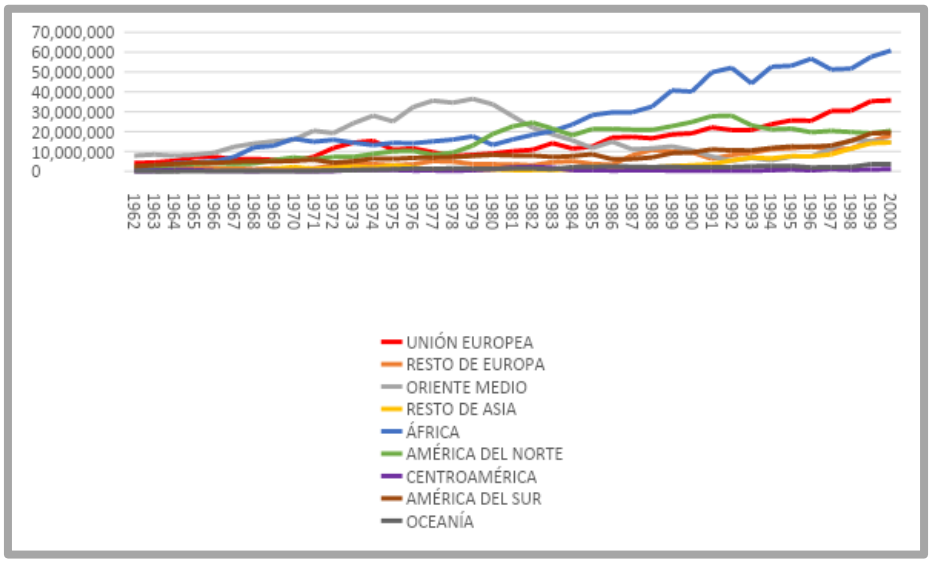
Resultados

La investigación arroja resultados de interés para conocer las grandes áreas comerciales que mantiene España a través de los puertos de titularidad estatal, y la singularidad de América en este contexto marítimo. Los tráficos estarán influidos por factores endógenos (abundancia de recursos naturales susceptibles de ser exportados, accesibilidad del transporte en sus diversas modalidades nodales, tamaño de la demanda del *hinterland*) y factores exógenos que se corresponden con aquellos relacionados con su capacidad para integrarse en las redes de transporte o intermediación (Fleming y Hayuth 1994). De este modo, los puertos adoptan distintas funcionalidades respecto al tráfico internacional, dependiendo de sus infraestructuras y flujos de redistribución (Rodriguez y Notteboom 2010, Slack y Gouvernal 2015).

La especialización permite establecer un análisis de situación de la estructura de la red de transporte y su distribución por regiones y países (Kaluza et al. 2010). De este modo, podremos desentrañar el papel de los puertos de titularidad estatal en el tráfico internacional a lo largo de la serie histórica estudiada. El análisis de los datos ha permitido finalmente conocer la estructura del comercio exterior por áreas mundiales a través de los puertos de titularidad estatal en el periodo 1962-2000, como se muestra en la figura 2. Los años sesenta son el comienzo de la apertura de España a los mercados exteriores, marcada hasta el momento por el aislamiento internacional impuesto desde el final de la II Guerra Mundial. Durante los años sesenta y setenta, las mercancías descargadas muestran una fuerte dependencia de los productos energéticos provistos por los países de la OPEP. Inicialmente, el tráfico se localizaba principalmente con los países del Golfo Pérsico, pero a partir de los años 80 son sustituidos paulatinamente por productos petrolíferos con origen en África, principalmente de Nigeria y Libia. El tráfico de materias primas en forma de gráneles sólidos también ha adquirido gran importancia con el continente africano. El ingreso en la Unión Europea supuso un cambio

importante: Francia, Alemania, Portugal, Italia y Reino Unido se convirtieron en los clientes más importantes de España dentro de los países comunitarios en detrimento de otras áreas, como los EE.UU., sobre todo en lo referido al tráfico de productos terminados. Las mercancías descargadas con origen en América del Sur experimentan un crecimiento paulatino, en especial desde los años 90, cuando los gobiernos españoles hacen una clara apuesta por convertir a España en puente entre la UE y los países que componen esta zona. Finalmente, desde finales de los años 90, se constata un fuerte incremento de las descargas provenientes de Asia, indicador de la fuerte entrada en escena de China en el contexto económico mundial.

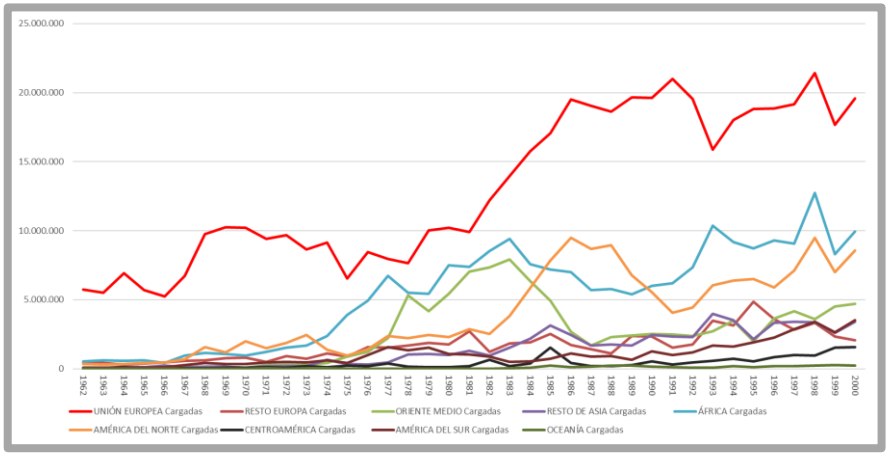
Figura 2. Tráfico exterior de mercancías descargadas por áreas mundiales (1962/2000) millones de toneladas.



Fuente: Puertos del Estado. Anuario Estadístico. Años diversos. Elaboración propia.

Si analizamos el capítulo de mercancías cargadas, el panorama es completamente diferente al anterior. La figura 3 identifica de manera elocuente el destino de la mayoría de las mercancías que salen de los puertos españoles, los países de la Unión Europea. Históricamente, esta región supone el principal socio comercial de España, situación que se vería potenciada por el ingreso de España en la UE, momento en el que desaparecieron todo tipo de trabas aduaneras a las exportaciones. Cabe reseñar el fuerte impacto de la crisis entre los años 1991 y 1993, que en parte quedan compensadas por los embarques hacia el continente africano, en especial con la región del Magreb, que desde los años 90 mantiene unos fuertes vínculos económicos con España. Destacan los embarques hacia América del Norte, lo que indica las importantes relaciones comerciales con México y los EE.UU.

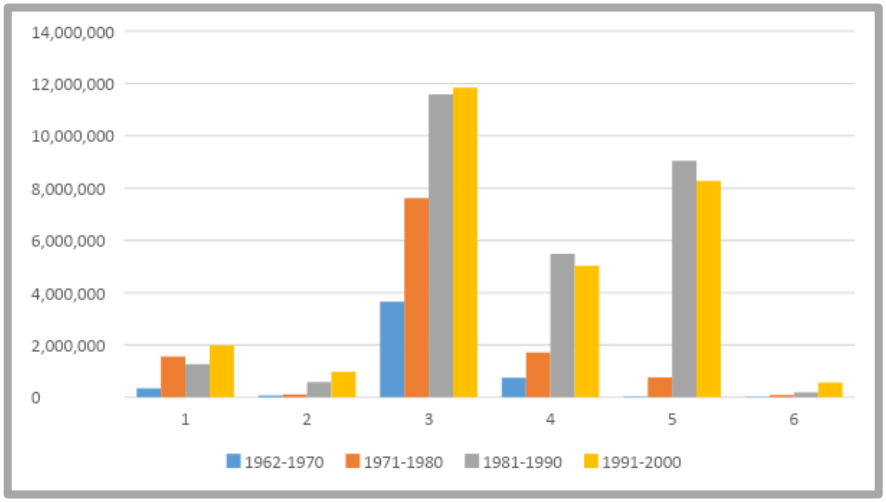
Figura 3**.** Tráfico exterior de mercancías cargadas por áreas mundiales (1962/2000). Millones de toneladas.



Fuente: Puertos del Estado. Anuario Estadístico. Años diversos. Elaboración propia.

La figura 4 explica el marco de relaciones comerciales con América del Norte, mientras que Canadá sigue siendo un destino con una baja incidencia comercial, presentando un tímido crecimiento en la última década del estudio, los EE.UU. y México suponen una fuente de tráfico comercial, en especial las mercancías descargadas muy importantes. La dependencia de los combustibles fósiles de España explicaría en una buena parte este tráfico para ambos países, correspondiéndose el resto de las descargas a muy diversos capítulos. Las cargas tienen una diferencia muy apreciable, correspondiéndose con productos agroalimentarios y bienes de equipo de todo tipo.

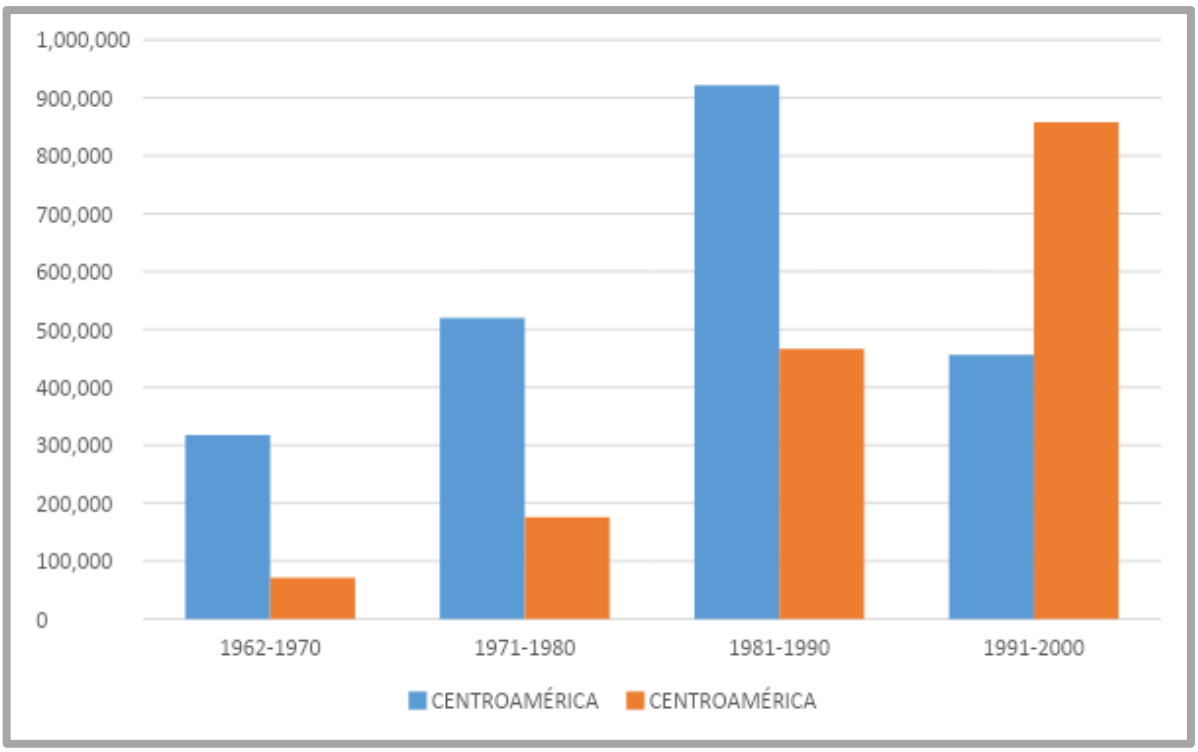
Figura 4. Estructura del comercio exterior América del Norte (1962/2000). Millones de toneladas.



Fuente: Puertos del Estado. Anuario Estadístico. Años diversos. Elaboración propia.

Como ya hemos indicado anteriormente, tras la entrada de España en la UE, la estrategia exterior pasó por potenciar las relaciones con Hispanoamérica. No cabe duda de que Latinoamérica, por razones históricas y culturales, pero también y crecientemente por razones económicas, es un área de vital importancia en la política exterior de España. Además, la creciente presencia de empresas españolas en el área y la profundización de las relaciones comerciales hacen de Latinoamérica la mayor zona de influencia económica de España fuera de la Unión Europea, de modo que España se ha convertido en puente de estas dos regiones. Es importante mencionar que las Cumbres Iberoamericanas, institucionalizadas en 1991 y a las que año tras año se ha ido dotando de profundidad y contenido, constituyen un foro privilegiado para tratar asuntos que afectan la relación de España con la región. En el caso de Centroamérica (figura 5) las mercancías descargadas han supuesto el grueso del tráfico comercial, con un crecimiento constante de las cargadas, que superan por primera vez a las descargas en la década de los años 90, lo que ilustra la intensificación de las exportaciones españolas hacia la zona, dentro de un marco de flujos de intercambio de importancia relativa que no alcanza magnitudes relevantes, como se puede comprobar en la figura 5.

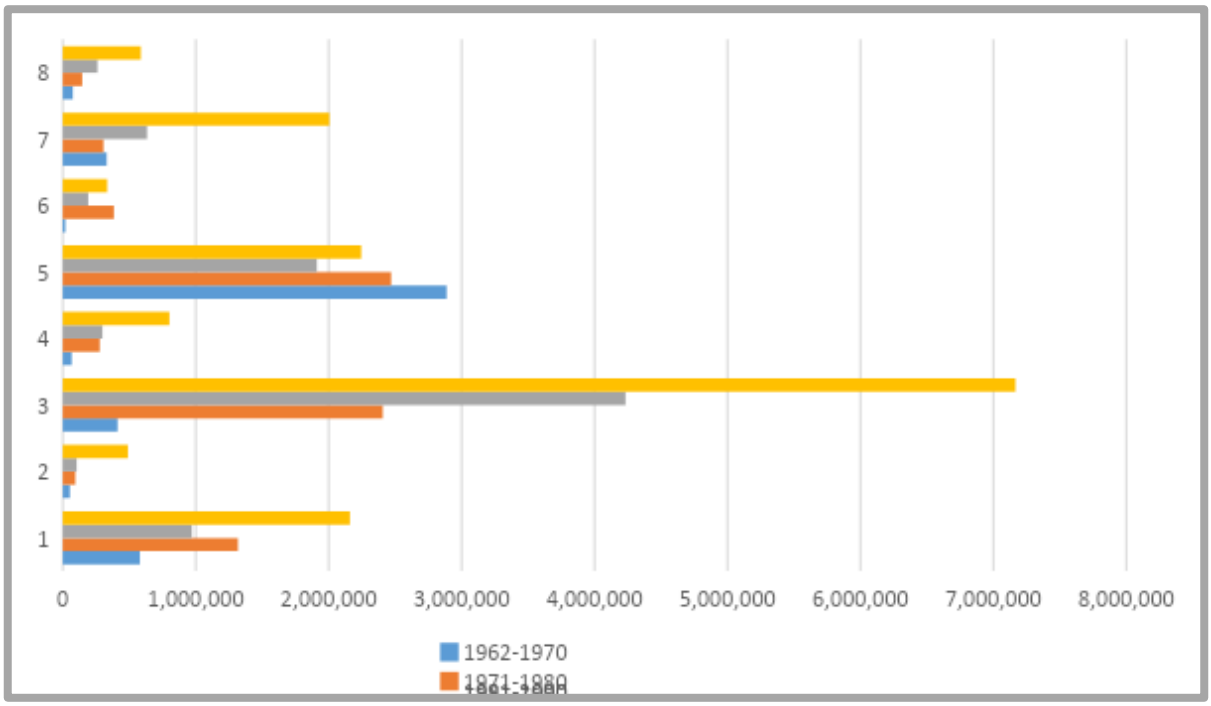
Figura 5. Estructura del comercio exterior Centroamérica (1962/2000). Millones de toneladas.



Fuente: Puertos del Estado. Anuario Estadístico. Años diversos. Elaboración propia.

En el contexto de América del Sur (figura 6), Venezuela, con quien existían unos fuertes lazos económicos fruto, entre otras cosas, de los flujos migratorios procedentes de la península en los años sesenta, parte de una situación privilegiada. Los hidrocarburos suponen una de las partidas más importantes de las mercancías descargadas, importancia que disminuye a lo largo de la serie. Brasil es el caso más llamativo, ya que el volumen de mercancías descargadas se multiplica casi ocho veces. Si comparamos la década de los sesenta y la de los noventa, lo convierte de facto en el socio comercial sudamericano más importante para España. En menor medida, esta situación también se reproduce con Argentina y el resto de la zona de América del Sur, donde el volumen de mercancías descargadas se ha incrementado de manera notable, así como en las cargadas, en especial en la década de los noventa, lo que indica una aceleración de los mercados y una mayor fluidez en las relaciones comerciales.

Figura 6. Estructura del comercio exterior América del Sur (1962/2000). Millones de toneladas.



Fuente: Puertos del Estado. Anuario Estadístico. Años diversos. Elaboración propia.

Conclusiones

El flujo de mercancías cargadas y descargadas es un importante indicativo de la actividad económica y las relaciones comerciales que ha mantenido España en las cuatro décadas objeto de estudio, por tanto, podemos establecer las siguientes conclusiones:

- España parte de un contexto donde su tráfico exterior de mercancías igualaba al de cabotaje. Esta situación se mantendrá hasta 1965, momento en el que se inicia un tímido despegue, fruto de la apertura económica española, principalmente hacia la Comunidad Económica Europea.
- La década de los años ochenta consolida la tendencia exportadora de los puertos de titularidad estatal, acelerándose a partir de los años 90, cuando las exportaciones se convierten en el activo más importante de los puertos, mientras que el cabotaje se mantiene estable.
- El balance entre carga y descarga es netamente favorable a las descargas, lo que indica la necesidad de obtener materias primas que luego son transformadas por la industria.
- Europa se convierte en el origen y destino del comercio exterior a través de los puertos, en especial a partir del ingreso de España en la CEE (luego UE) en 1985.
- Los flujos comerciales situaron a América en el tercer puesto de importancia en el periodo, incluso adquiriendo un lugar preferente entre 1978-1985.
- El tráfico marítimo con Norteamérica está dominado invariablemente por los EE.UU., que globalmente es el país con el que España mantiene una relación más intensa en todo el periodo, tanto en mercancías cargadas como descargadas. Méjico adquiere una posición relevante a partir de los años 80, fruto de la normalización de las relaciones tras la llegada de la democracia, y a que se convertirá en uno de los principales abastecedores de petróleo de España.
- En la subregión de América del Sur, Venezuela y en menor medida Argentina, se sitúan a la cabeza del tráfico entre 1962-1970. Argentina cederá posiciones, creciendo rápidamente el tráfico con Brasil, que se convierte en el principal foco de tráfico, sobre todo a partir de los años 90.
- El peso en el tráfico con la Centroamérica es casi irrelevante, debido a su endémica situación política y su baja población y escasa dotación de recursos.

Bibliografía

Coto Millan, Pablo y Vicente Inglada López de Sabando. “Análisis del transporte marítimo en España (1974-1999): Competencia y regulación.” *Papeles de Economía Española*, no. 82 (1999): 59-70. http://hdl.handle.net/10902/2411

De Langen, Peter. W., Larissa M. Van Der Lugt y Joost H.A. Eenhuizen. "A stylized container port hierarchy: A theoretical and empirical exploration." Paper presented at the International Association of Maritime Economists (IAME), Panamá, 2002.

Ducruet, César e Hidekazu Itoh. "Regions and material flows: Investigating the regional branching and industry relatedness of port traffic in a global perspective." *Journal of Economic Geography* 16, no. 4 (July 2015): 805−830. https://doi.org/10.1093/jeg/lbv010

Fleming, Douglas K. y Yehuda Hayuth. "Spatial characteristics of transportation hubs: Centrality and intermediacy." *Journal of Transport Geography* 2, no. 1 (March 1994): 3-18. https://doi.org/10.1016/0966-6923(94)90030-2

Kaluza, Pablo, Andrea Kölzsch, Michael T. Gastner y Bernd Blasius. "The complex network of global cargo ship movements." *Journal of the Royal Society Interface* 7, no. 48 (January 2010): 1093-1103. https://doi.org/10.1098/rsif.2009.0495

Martínez Serrano, José María. "Evolución del tráfico marítimo de mercancías y red básica de puertos en España durante los últimos decenios." *Papeles de Geografía*, no. 32 (marzo 2000): 165-182. https://revistas.um.es/geografia/article/view/47381/45401

Rodrigue, Jean-Paul y Theo Notteboom. "Foreland–based regionalization: Integrating intermediate hubs with port hinterland." *Research in Transportation Economics*, no. 27 (2010): 19-29.

Ruiz-Romero de la Cruz, Elena María. *Historia de la navegación comercial española. Tráfico de los puertos de titularidad estatal desde la antigüedad a la conclusión del siglo XX*. Madrid: Ente Público Puertos del Estado, 2004. http://hdl.handle.net/10630/13615

Slack, Brian y Elisabeth Gouvernal. "Container transshipment and logistics in the context of urban economic development." *Growth and Change* 47, no. 3 (2016): 406-415, https://doi.org/10.1111/grow.12132

Fuentes de archivo

- Ministerio de Fomento: Observatorio del Transporte y Logística de España. http://observatoriotransporte.fomento.es/OTLE/LANG_CASTELLANO/
- Ministerio de Fomento: Puertos del Estado. Anuarios estadísticos. http://www.puertos.es/eses/estadisticas
- Ministerio de Fomento: Puertos del Estado. Memorias anuales de cada Área Portuaria. http://www.puertos.es/Memorias_Anuales/2017/mapa.html

LA ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA DE LOS PUERTOS POR FACHADAS MARÍTIMAS EN ESPAÑA

Gorka Zamarreño Aramendia
Departamento de Teoría e Historia Económica
Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales
Universidad de Málaga, España
gzama@uma.es

Elena Ruiz Romero de la Cruz
Departamento de Teoría e Historia Económica
Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales
Universidad de Málaga, España
emruiz@uma.es

Resumen

El sistema portuario español ha experimentado grandes transformaciones a lo largo del siglo XX y muy particularmente en las últimas décadas. Un proceso general de cambio observado en las comunicaciones marítimas del mundo industrializado en los inicios del siglo XXI, que se nutre de la revolución tecnológica aplicada al tamaño de los buques, y se concreta a nivel de tráficos en España, con unas cifras que muestran la evolución del transporte marítimo. El estudio del tráfico de mercancías según su presentación y naturaleza es una vía de análisis de gran interés para comprender la magnitud de ese cambio, y la concreción de este proceso por fachadas marítimas una fórmula para observar la singularidad de cada entorno en el marco global.

La metodología empleada recoge los datos de las memorias y anuarios estadísticos utilizando el Archivo de Puertos del Estado y los registros de las autoridades portuarias, que detallan y puntualizan explicaciones de interés, dejando traslucir la transformación comercial de ciertos puertos, así como su especialización. A partir de ahí, se ha consultado bibliografía relacionada con la temática y se ha tomado finalmente el índice de especialización de Sousa para proceder a realizar el estudio. Los resultados demuestran que existe una especialización de los tráficos por fachadas que se pueden rastrear en la serie histórica estudiada. Abundando, dicha especialización se ha intensificado en la mayoría de los casos, lo que añade una pieza a la comprensión del desarrollo económico y marítimo español en las últimas décadas.

Introducción

Los puertos nacen desde sus orígenes para favorecer los intercambios comerciales, permitiendo dar salida a la riqueza natural del entorno, proveyendo a la sociedad de lo que necesita, colaborando desde tiempos remotos al desarrollo de la llamada sociedad del bienestar (Ruiz Romero de la Cruz 2004).

En España se constata un modelo de gestión que no sufriría cambios estructurales hasta la década de 1960, avanzando en la mayor autonomía de las Juntas Portuarias, potenciando la competitividad de los puertos de titularidad estatal (Castillo-Hidalgo y Valdaliso Gago 2016).

Si observamos las últimas décadas, hay que señalar que la transformación del tráfico marítimo en España es indiscutible: en 1950 el tráfico portuario nacional era de 30 millones de toneladas, y en 1960 se elevaría a 64 millones, pasando en 1970 a 146 millones de toneladas, tal como se especifica en la Memoria de 1970 de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas (Archivo Puertos del Estado).

En los inicios del siglo XXI, el 58 por ciento de nuestras exportaciones y el 82 por ciento de nuestras importaciones se efectuaron por vía marítima (Puertos del Estado 2022). En este contexto, forman parte determinante los productos petrolíferos y derivados del carbón de elevado valor estratégico, por lo que conocer los capítulos que han conformado los principales tráficos en España desde los años sesenta hasta el día de hoy, es una investigación necesaria y útil para el mejor conocimiento de la historia económica más reciente de España. Una transferencia del conocimiento que pretende esta investigación. Durante el año 2020 se han movido, en el conjunto del Sistema Portuario de Titularidad Estatal, 515,6 millones de toneladas de mercancías, 48.930 miles de toneladas menos que en 2019, lo cual supone un decrecimiento del 8,7%. Bahía de Algeciras mantiene el primer puesto con 107,3 millones de toneladas (Memoria Puertos del Estado 2020).

Los principales tráficos en España en las últimas décadas son una investigación necesaria y útil para el mejor conocimiento de la historia económica más reciente de España, inserta en la unión europea y en el marco de una economía internacional, donde juega un papel estelar como potencia económica en el transporte marítimo.

El tráfico portuario español ha mostrado históricamente unos altos índices de concentración en su tráfico de mercancías (González-Laxe y Novo-Corti 2016). Cabe preguntarse por la existencia de diferencias sustanciales en la especialización en las fachadas marítimas y la importancia que adquieren las infraestructuras en dicho proceso.

Los cambios producidos en las últimas décadas en el transporte y la industria marítima son intensos (Musso et al. 2012). Debido a ello se producen dinámicas de especialización portuaria, entendidas como concentración de determinados tráficos que ayudan a explicar el funcionamiento económico de los *hinterlands*, que rodean a las instalaciones portuarias, así como a las infraestructuras que se desarrollan en dichos puertos y fachadas marítimas (Stopford 1997).

Los índices de especialización indican también el éxito de la eficacia de las economías de escala y la aparición de los denominados *hubs de tránsito,* centros de fuerte crecimiento que ofrecen ventajas competitivas al tráfico marítimo de mercancías (Rodrigue y Notteboom 2010).

La especialización de las fachadas marítimas nos permite conocer las dinámicas del conjunto de puertos que las componen (Hernández Ramírez 2020), y la competencia establecida entre los distintos puertos fruto de los flujos comerciales (Serrano Martínez 2000). Tanto las fachadas como los puertos están sujetos a su dinámica histórica, a las restricciones impuestas por la geografía, lo que determina su atractivo para determinadas mercancías, así como el nivel de infraestructuras e incluso sus políticas comerciales. Los cambios en los niveles de especialización responden entonces a los flujos comerciales internacionales y a las necesidades de las empresas en su *hinterland*, lo que a la postre marcará la eficiencia y productividad de fachadas y puertos.

La investigación deja de manifiesto la importancia del tráfico marítimo en el contexto económico y lo hace en su capítulo introductorio. A partir de ahí se han considerado los términos y conceptos que son vitales para el adecuado entendimiento de los resultados alcanzados. En el capítulo tercero se concreta la metodología que se ha utilizado para definir la especialización por fachadas marítimas en España. El capítulo cuarto muestra los resultados de aplicar los índices de especialización y permite dar respuesta a los interrogantes de la investigación. Finalmente, este estudio se cierra con un conjunto de conclusiones que permiten observar el proceso de cambio del transporte marítimo en los puertos de titularidad estatal en España entre 1990 y 2020.

Preguntas de investigación

Q_1. ¿El cambio producido del tráfico marítimo modifica los pesos específicos de los principales grupos en el contexto global?

Q_2. ¿La evolución en el tráfico marítimo se traduce en cambios en la especialización por fachadas?

Terminología básica y contexto normativo

La normativa que está presente en el contexto cronológico que se analiza parte de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante sobre la que han operado distintas reformas parciales a través de otras leyes: Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante; Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general y Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

Tras este proceso de evolución normativa, la regulación de la estructura y la gestión del sistema portuario estatal se asienta sobre el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM).[1] Es interesante dejar de manifiesto que los puertos comerciales que dependen de la Administración del Estado, han integrado espacios variados y dársenas pesqueras, destinados a otros usos náutico-deportivos situados dentro de su zona de servicio, ya que actualmente todas estas actividades se encuentran en el ámbito de influencia legislativa.

Además, debe destacarse que el concepto de «puerto» se regula en el Real Decreto Legislativo 2/2011 en su art. 2.1 como: «El conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera de la mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente».

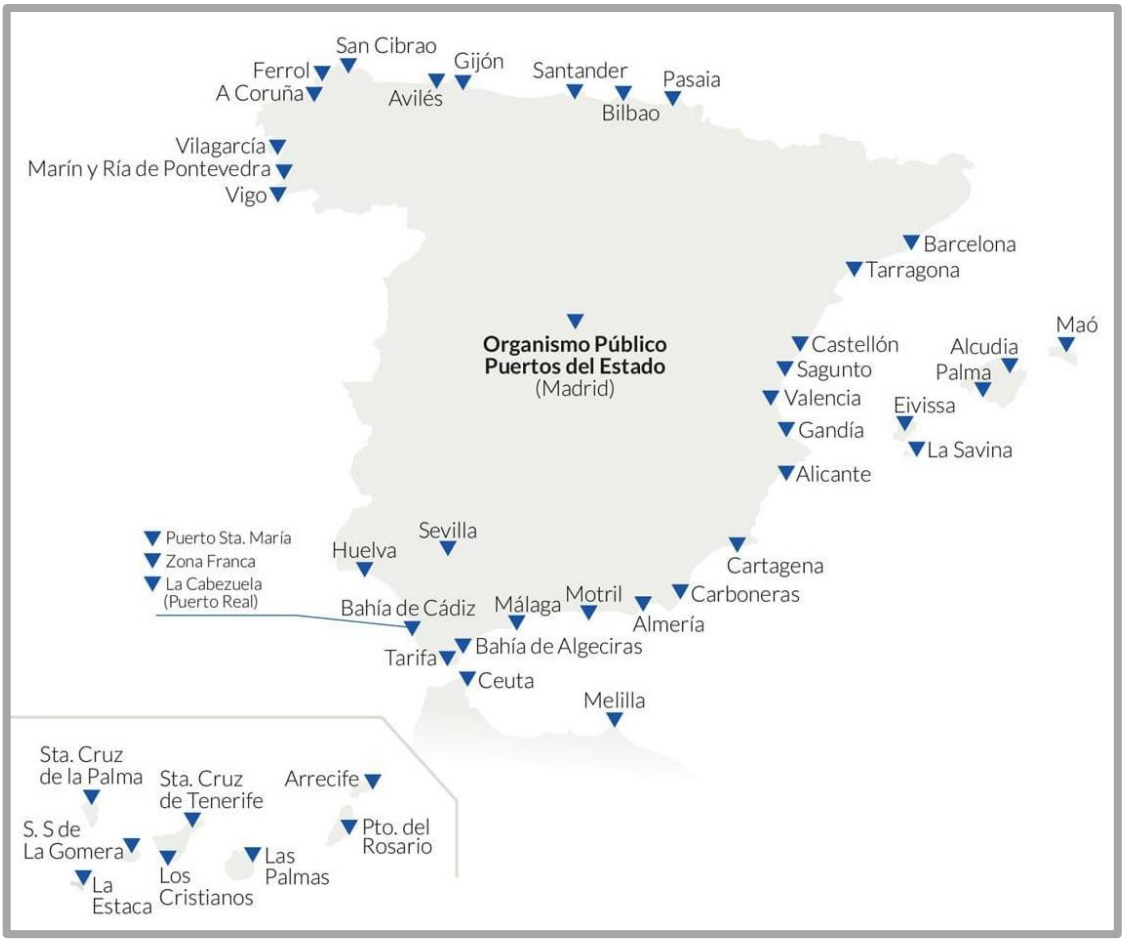
[1] Por último, el TRLPEMM ha sido objeto de sucesivas modificaciones puntuales: Ley 2/2012, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2012; Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013; Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas; Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014; Ley Orgánica 9/2013, de 20 de diciembre, de control de la deuda comercial en el sector público; Real Decreto Ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y transporte, y otras medidas económicas; Orden FOM/163/2014, de 31 de enero, por la que se modifica el anexo III del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre; Real Decreto-Ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia; Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima; Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia; Ley 36/2014, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015.

Los puertos que a finales del año 2000 son competencia exclusiva de la Administración del Estado, y objeto de nuestra investigación son los que se relacionan a continuación:

1. Pasajes y Bilbao en el País Vasco.
2. Santander en Cantabria.
3. Gijón-Musel y Avilés en Asturias.
4. San Cibrao, Ferrol y su Ría, A Coruña, Vilagarcía de Arousa y su Ría, Marín-Pontevedra y su Ría y Vigo y su Ría, en Galicia.
5. Huelva, Sevilla y su Ría, Cádiz y su Bahía (que incluye el Puerto de Santa María, el de la Zona Franca de Cádiz, Puerto Real, el Bajo de la Cabezuela, Puerto Sherry y el de Rota), Tarifa, Algeciras-La Línea, Málaga, Motril, Almería y Carboneras en Andalucía.
6. Ceuta y Melilla.
7. Cartagena (que incluye la dársena de Escombreras) en Murcia.
8. Torrevieja, Alicante, Gandía, Valencia, Sagunto, Castellón y Vinaroz en la Comunidad Valenciana.
9. Tarragona y Barcelona en Cataluña.
10. Palma de Mallorca, Alcudia, Mahón, Ibiza y La Sabina en Baleares.
11. Arrecife, Puerto Rosario, Las Palmas (que incluye el de Salinetas y el de Arinaga), Santa Cruz de Tenerife (que incluye el de Granadilla), Los Cristianos, San Sebastián de la Gomera, Santa Cruz de la Palma y la Estaca en Canarias.

Si bien en este contexto, entre los años 2000 y 2020, se han producido algunas modificaciones, la principal es que el Sistema Portuario español de titularidad estatal está integrado por 46 puertos de interés general, gestionados por 28 Autoridades Portuarias, cuya coordinación y control de eficiencia corresponde al Organismo Público Puertos del Estado. Y es que por el Real Decreto 940/2005, de 1 de agosto, se segregan de la Autoridad Portuaria de Almería-Motril las Autoridades Portuarias de Almería y de Motril. La Autoridad Portuaria de Motril nace el 1 de octubre de 2005, mediante la concesión de la autonomía de gestión al propio puerto.

Figura 1. Mapa de puertos de titularidad estatal en España.



Fuente: Archivo Puertos del Estado.

Finalmente, reconocer el concepto de "Fachada Marítima". El análisis de los puertos en España puede singularizarse inserto en las Fachadas Marítimas o, lo que es lo mismo, inmerso en el contexto donde se ubica, de modo que cuando se tratan las secciones que contemplan este marco de referencia se reconoce el siguiente orden:

1. Norte: Pasajes, Bilbao, Santander, Gijón y Avilés.
2. Galicia: Ferrol-San Cibrao, A Coruña, Vilagarcía, Marín y Ría de Pontevedra y Vigo.
3. Suratlántica: Huelva, Sevilla y Bahía de Cádiz.
4. Surmediterránea: Bahía de Algeciras, Málaga, Motril y Almería.
5. Levante: Cartagena, Alicante, Valencia y Castellón.
6. Cataluña: Barcelona y Tarragona.
7. Norte de África: Ceuta y Melilla.
8. Baleares: Palma de Mallorca, Alcudia, Mahón, Ibiza y La Sabina
9. Canarias: Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

Así pues, la Fachada Marítima es el marco concreto en el que se ubica el análisis portuario cuando se hace necesario estudiar ámbitos que van más allá de la Autoridad Portuaria concreta.

Metodología

La investigación llevada a cabo se ha estructurado analizando, por un lado, la evolución del tráfico marítimo en España en las últimas décadas, partiendo de las cifras recogidas en Puertos del Estado y, por otro lado, reconociendo el proceso de transformación de las distintas tipologías de tráficos, medidos en toneladas, teniendo en cuenta los productos petrolíferos (P. Petrolíferos), otros líquidos (O. Líquidos), gráneles sólidos (G. Sólidos), mercancía general convencional (M.G. Convencional), mercancía general contenedores (M.G. Contenedores) y tráfico de avituallamiento (Avituallamiento), dejando para una investigación posterior los referidos al tráfico de pasajeros.

Se ha utilizado el índice de especialización (IEPC) desarrollado por Fernández de Sousa (2010), al que se alude en un excelente trabajo que trata para una fecha concreta esta cuestión (Hernández y Estrán 2020).

Los cálculos se sintetizan de la siguiente forma. Primero para cada Autoridad Portuaria y posteriormente para cada fachada marítima, año y servicio portuario de tráfico de mercancía, como se explica a continuación: $IEPC_{ij} = \frac{Tij/Ti}{Tj/Tt}$

Donde:

T_{ij}: tráfico de la mercancía de la AAPP o Fachada

T_i: tráfico total de la AAPP o Fachada

T_j: tráfico total de la mercancía movido por el SPE

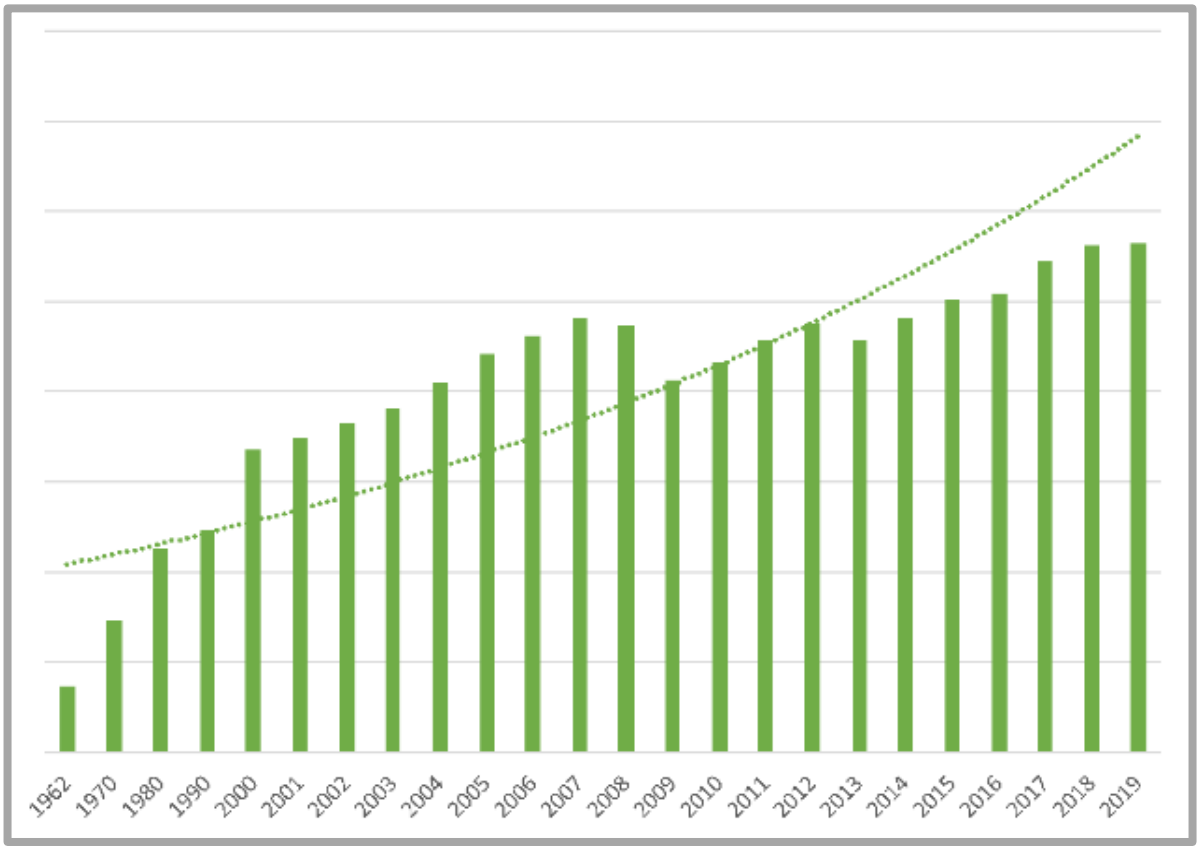
T_t: tráfico total movido por el SPE

Si el índice que se obtiene es mayor a la unidad significa, para el tráfico de mercancía analizado, que la Autoridad Portuaria o Fachada analizada muestra una especialización productiva superior a la del conjunto del Sistema Portuario Español. Los expertos consideran que este indicador posee ventajas en la medida que es un índice que permite considerar la existencia de autoridades portuarias o las extinguidas juntas de obras de diferentes tamaños, permitiendo hacer una comparativa real y no basándose únicamente en valores absolutos ya que, si hiciese eso, las Autoridades Portuarias pequeñas en ningún momento destacarían en ningún tipo de tráfico.

El análisis que se hará a lo largo de este trabajo será para cada tráfico de mercancía expuesto en párrafos anteriores resaltando lo más característico. Algunas de estas cuestiones se recogen en el siguiente apartado.

Resultados

Tabla 1. Evolución histórica del tráfico portuario 1962-2019 (en millones de toneladas).



Fuente: Archivo Puertos del Estado. Memorias y anuarios estadísticos (1962-2020). Elaboración propia.

Las cifras globales de tráficos pueden observarse en la tabla 1. La serie se ubica en 1962 y ya en 1970 se han duplicado las cifras de mercancías. El crecimiento continuó hasta 2008, momento en el que la crisis económica internacional y que afecta con virulencia a España hace retroceder el tráfico de mercancías a cifras similares a las del quinquenio anterior, con su mínimo en 2009. El volumen no se recuperará hasta seis años después, experimentando desde entonces un crecimiento que vuelve a ralentizarse en 2019 debido a la epidemia global de COVID-19.

Tabla 2. Tráficos marítimos puertos de titularidad estatal en España (1962-2020) (Tm).

Año	Graneles Líquidos	Graneles Sólidos	Mercancía General	Pesca Fresca	Avitua-llamiento	Tráfico Local	TOTAL TRÁFICO
1962	24.559.243	26.647.396	13.891.295	843.641	7.486.217	1.216.185	74.720.977
1970	75.340.443	35.647.518	22.092.513	855.216	9.656.351	2.131.302	146.087.040
1980	114.374.370	59.395.017	38.724.548	773.851	9.492.086	3.677.124	226.988.184
1990	118.330.113	62.965.082	51.104.701	559.646	7.788.372	6.899.553	248.034.773
2000	124.845.122	92.303.918	109.186.335	282.137	8.443.614	3.387.768	338.448.894
2010	149.220.718	78.706.369	190.801.095	238.134	10.234.431	3.348.939	432.549.686
2020	166.991.120	77.071.498	261.514.454	163.356	7.898.640	1.934.642	515.573.709

Fuente: Archivo Puertos del Estado. Elaboración propia.

La tabla 2 ilustra el desglose de cómo se han transformado las diferentes partidas, donde se aprecia que, en el capítulo de los Gráneles Líquidos, el tráfico entre 1962 y 2020 casi se multiplica por siete. Desde los años 70, los gráneles líquidos han mantenido una evolución creciente más uniforme que otros tipos de mercancías, aunque con niveles de incremento medio más bajos. Existe un importante salto cualitativo entre la década de los sesenta y los ochenta, lo que indica una importante aceleración económica y los ritmos de la demanda, en especial la de los productos petrolíferos. Un dato a resaltar es la ralentización del crecimiento del tráfico de estas mercancías entre 1980 y el año 2000, años de importantes ajustes y crisis económicas que ralentizan la demanda. Los Gráneles Sólidos tienen un crecimiento más moderado, pero las cifras también crecen de manera importante entre el inicio de la serie y 1990, momento que marca el máximo con un total de algo más de 92 millones de toneladas. El crecimiento se revierte a partir de esta fecha perdiendo en total una cifra que ronda los 15 millones de toneladas en 2020. Las mercancías generales experimentan otro de los crecimientos más significativos, si el crecimiento entre 1962 y 1990 es intenso, cuadruplicándose el tráfico, el cambio de siglo supone superar los cien millones de toneladas, cifras que se duplican en 2010 y que seguirán creciendo hasta 2020, llegando a más de 260 millones de toneladas (20 veces más que al inicio de la serie). La Pesca Fresca experimenta un ligero crecimiento entre 1962 y 1970, pero pierde posiciones desde 1980, entre otras razones, por el agotamiento de los caladeros de la plataforma continental, el aumento de las aguas jurisdiccionales, y la supeditación de las políticas pesqueras a los acuerdos generales de la Unión Europea que redibujan el marco establecido hasta el momento. Las cifras de Avituallamiento no experimentan crecimientos importantes

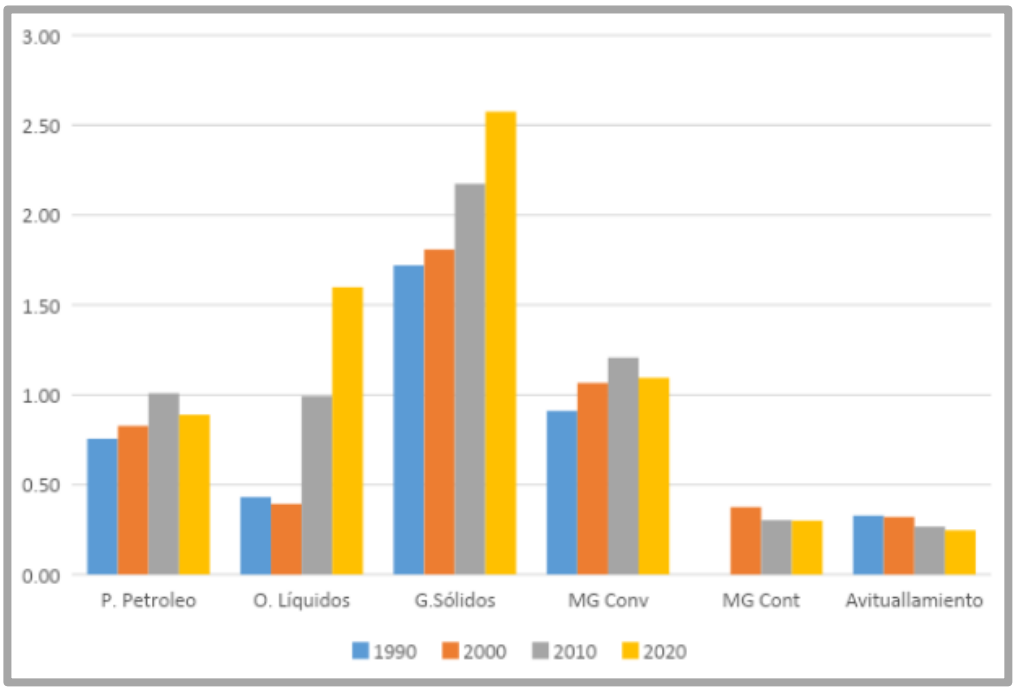
con cifras que se mueven entre los siete y diez millones de toneladas. Las cifras de Tráfico Local experimentan un fuerte crecimiento hasta 1990 para volver a caer a cifras similares a las de los años setenta. El Tráfico Total refleja las tendencias de cada uno de los apartados, por lo que tiene un crecimiento continuo desde el inicio de la serie, experimentando una aceleración a partir de 1990.

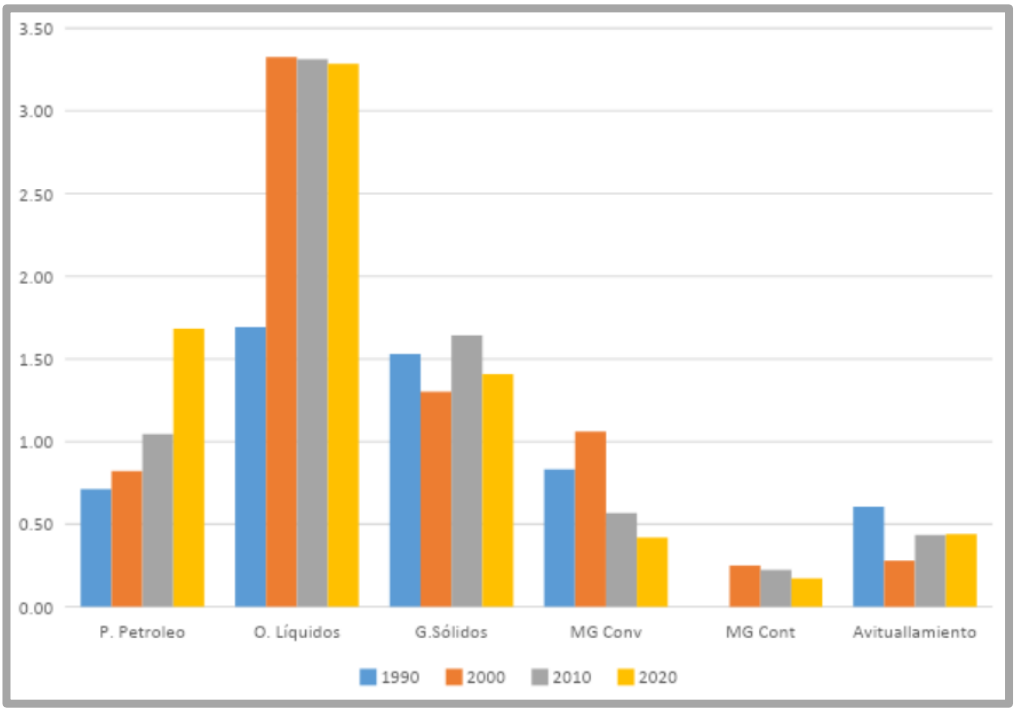
La demanda de transporte de mercancías en los puertos españoles ha tenido una evolución creciente; en algunos subperiodos incluso con altas tasas de crecimiento. Desde los años 60 hasta mediados de los 70 se registró un aumento continuado con valores que habitualmente superaban el 6% y en ocasiones el 9% de crecimiento anual. En los años 80 se alternaban años de estancamiento o reducción con otros con grandes incrementos.

A nivel general, si tenemos en cuenta las agrupaciones de las distintas Autoridades Portuarias en Fachadas Marítimas, el índice de especialización muestra menos oscilaciones en la medida que en una misma fachada podemos encontrar diferencias entre el tipo de tráfico de cada AAPP a pesar de que geográficamente se encuentren próximos dentro de la misma fachada.

Realizando un análisis por fachadas, podemos establecer una serie de interesantes observaciones. En el caso de la Fachada Norte (Figura 2) es muy interesante resaltar la importancia histórica del aporte de los gráneles sólidos, especialización que en esta fachada ha ido en aumento hasta alcanzarse un índice de 2,57, caso muy similar a la Fachada Gallega que alcanza un índice de 2,88. La demanda de minerales para los polos industriales del País Vasco y Asturias tiene un importante efecto sobre la demanda y el tráfico portuario. En el caso de la fachada de Galicia (Figura 3) se observa una pérdida paulatina de importancia de los avituallamientos, lo que indica un declive de los puertos que la componen como puntos para recalar víveres y materiales. La pérdida de importancia de la flota pesquera de altura estaría también relacionada con este fenómeno.

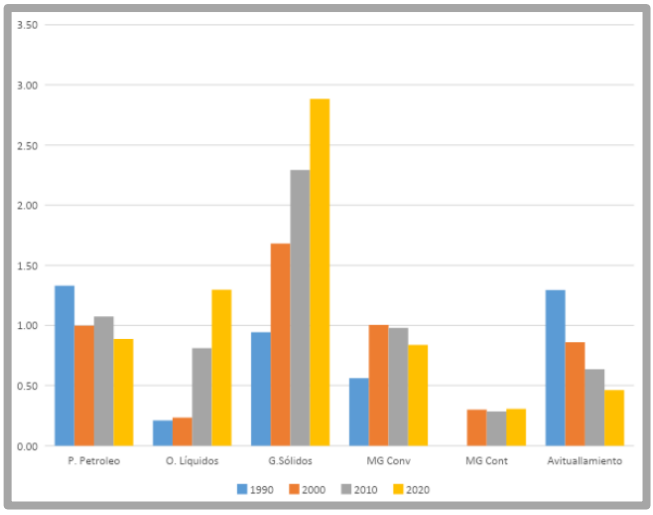
Figura 2. Índices de especialización de la Fachada Norte.





Fuente: Elaboración propia en base a datos del Puertos del Estado.

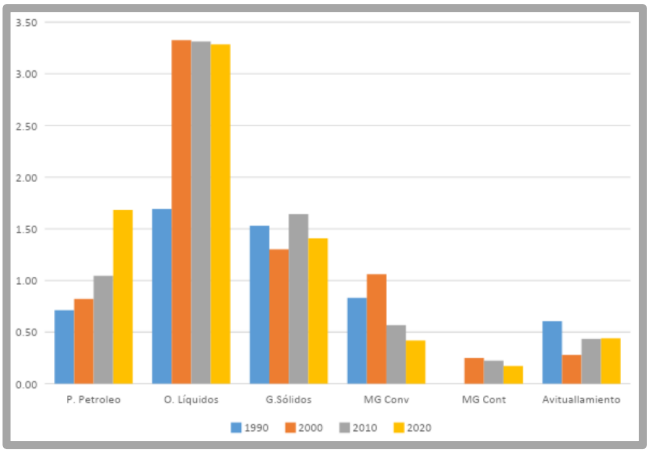
Figura 3. Índices de especialización de la Fachada de Galicia.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de Puertos del Estado.

En la fachada Suratlántica (figura 4) tienen un peso importante los denominados otros líquidos, que experimentan una especialización histórica, comenzando la serie en un índice de 1,69, para situarse durante tres décadas en unas cifras superiores al 3. Este dato indica la importancia del tráfico generado por el polo químico de Huelva y el tráfico de aceites y grasas con origen en Sevilla. Los productos petrolíferos han despuntado en la última década superando el índice 1,5, fruto de la actividad de la refinería de Algeciras y de la demanda agregada generada por el extenso *hinterland* de las zonas turísticas adyacentes.

Figura 4. Índices de especialización de la Fachada de Suratlántica.

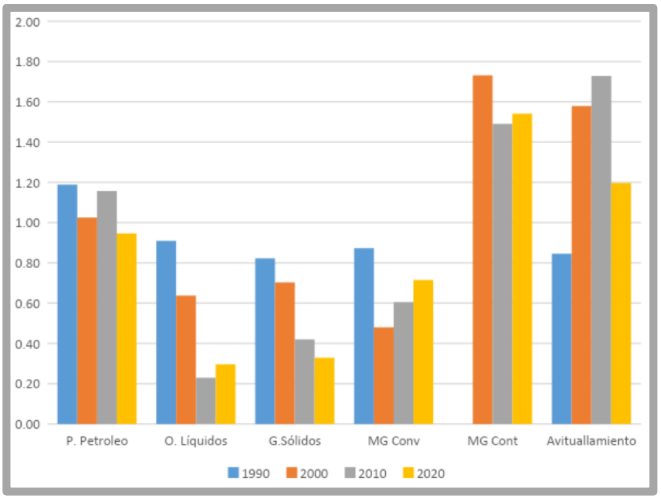


Fuente: Elaboración propia en base a datos de Puertos del Estado.

La fachada Surmediterránea (figura 5) se caracteriza por una especialización en el tráfico de mercancías generales contenerizadas. A pesar de presentar dientes de sierra (de 1,73

se pasa a 1,54, cifra algo superior a la década anterior), esta actividad está altamente especializada y concentrada en el Puerto de Algeciras, puerta del Mediterráneo y destino de gran parte del tráfico internacional de contenedores hacia España. Los avituallamientos tienen también un índice superior a la media, pero se observa un descenso paulatino de la especialidad en este tipo de mercancías en la última década.

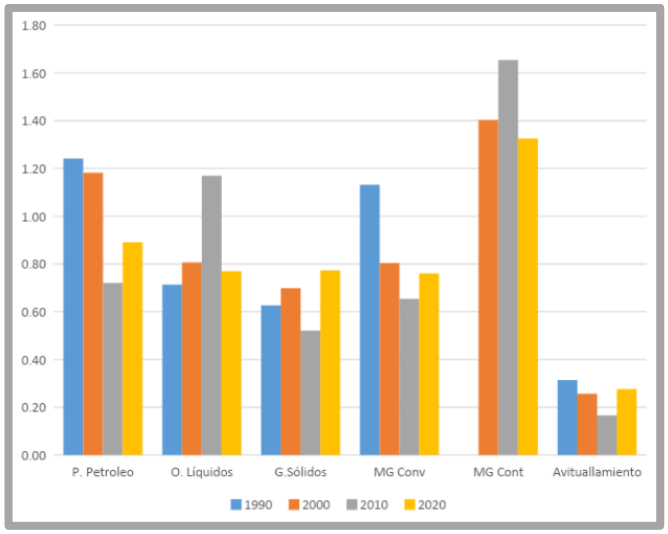
Figura 5. Índices de especialización de la Fachada de Surmediterráena.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de Puertos del Estado.

La fachada marítima de Levante (figura 6) no destaca por poseer unos índices de especialización llamativos, si acaso el tráfico de mercancías generales contenerizadas que tienen su destino en el Puerto de Valencia.

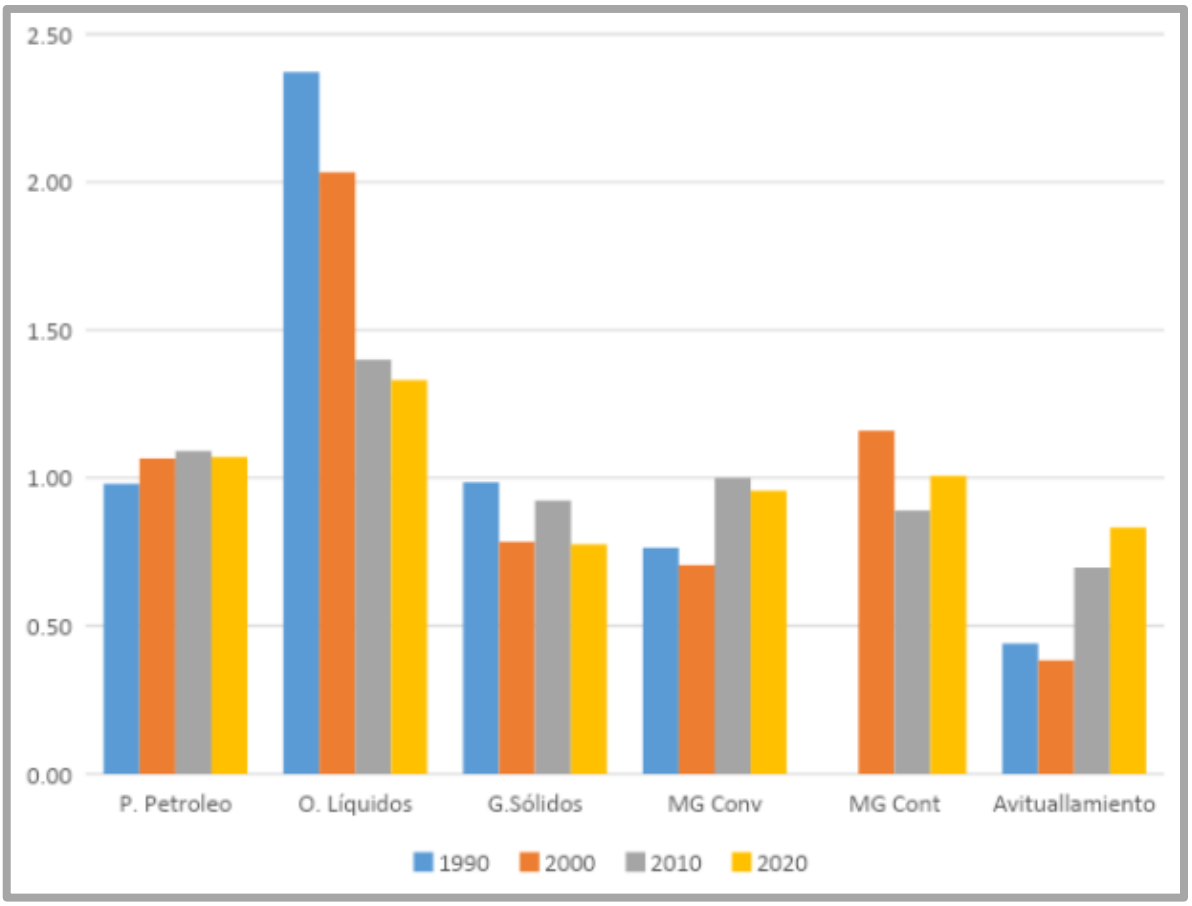
Figura 6. Índices de especialización de la Fachada de Levante.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de Puertos del Estado.

Los puertos de la fachada de Cataluña (figura 7) destacan por su especialización histórica en el grupo de Otros Líquidos, lo que habla del tirón de la industria química y de transformación de Cataluña, que ha ido perdiendo peso paulatino a lo largo de las últimas tres décadas (en las cuatro décadas llega a perder un punto quedando en 1,33). Los puertos de esta fachada poseen unos índices de especialización que rondan la media del conjunto, lo que da pista de la diversidad de actividades que desarrollan sus *hinterlands*.

Figura 7. Índices de especialización de la Fachada de Cataluña.

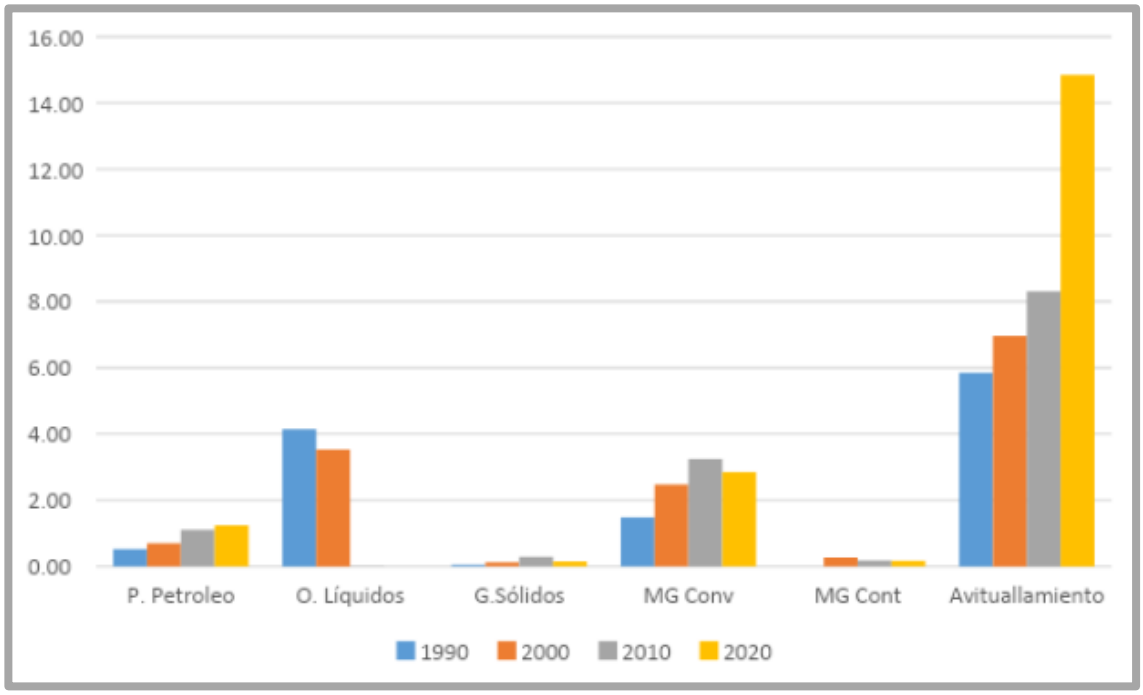


Fuente: Elaboración propia en base a datos de Puertos del Estado.

Las fachadas del Norte de África (figura 8) y de Canaria (figura 9) tienen evidentes puntos en común con una importante especialización en productos de avituallamiento (a pesar de que los índices en la primera se disparan al 14,85, lo que casi triplica a los de la década de 1990 que eran de 5,85). El caso de los puertos de Ceuta y Melilla es muy significativo, explicándose por ser punto de llegada y transición entre los navíos que llegan al mediterráneo y el tráfico que genera el flujo de intercambios de personas y mercancías entre el norte de África y Europa, lo que también explica los índices pertenecientes a las Mercancías Generales

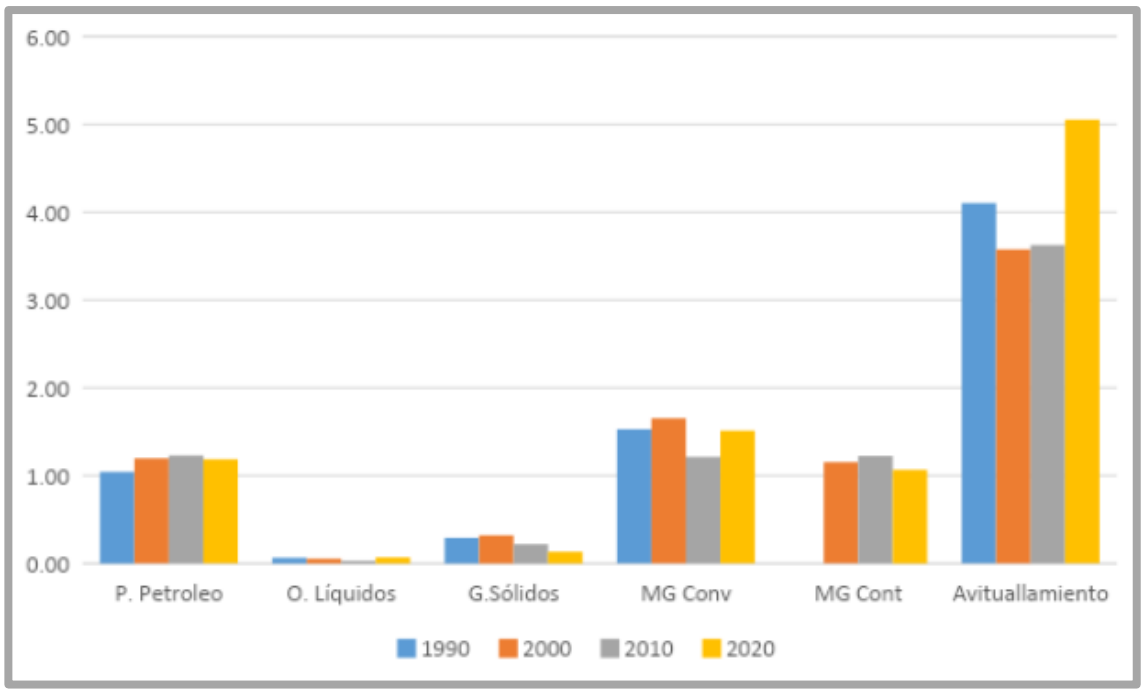
Convencionales. Los índices de la fachada de Canarias son fruto de las conexiones marítimas entre América y la zona suratlántica africana.

Figura 8. Índices de especialización de la Fachada del Norte de África.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de Puertos del Estado.

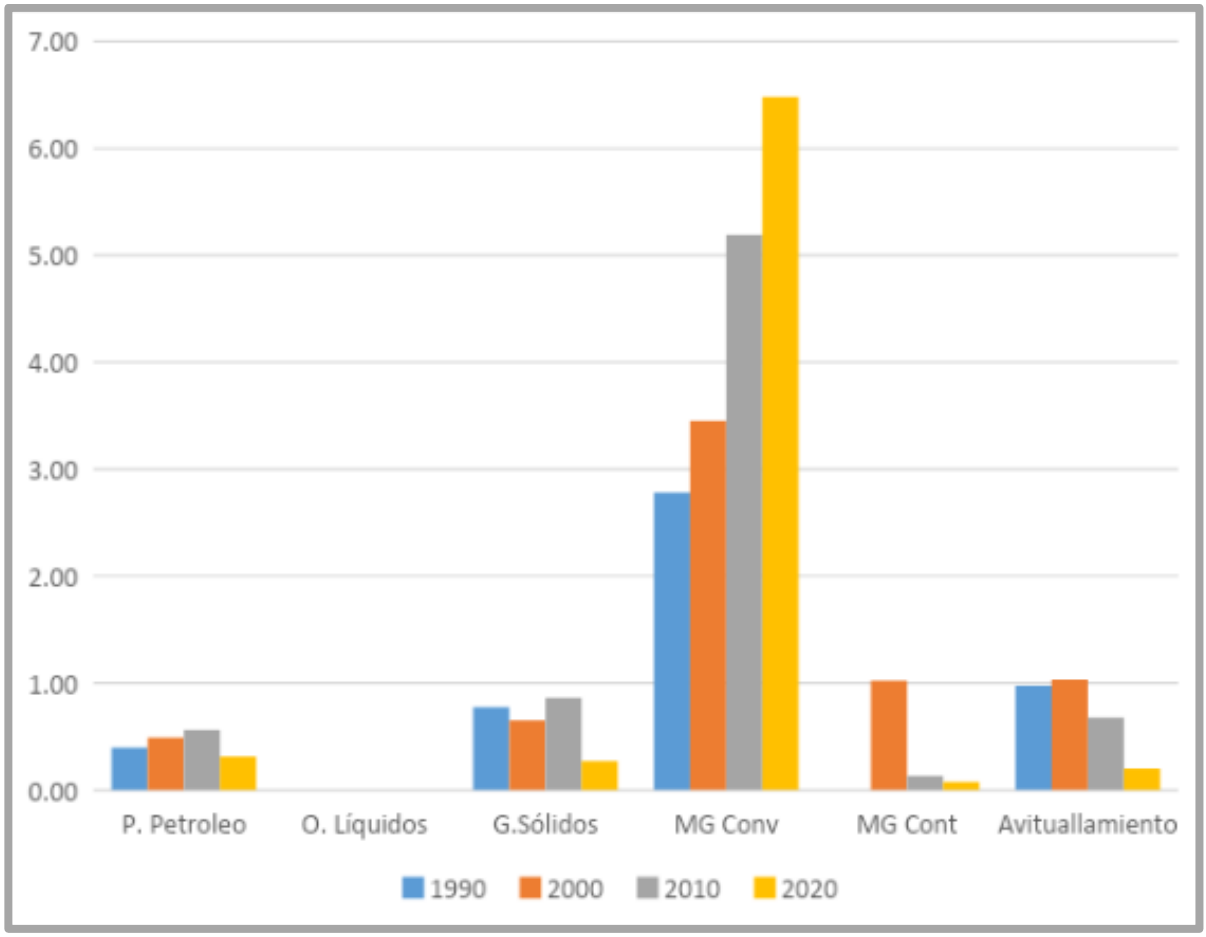
Figura 9. Índices de especialización de la Fachada de Canarias.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de Puertos del Estado.

Finalmente, la fachada de Baleares (figura 10) presenta unos altos índices de especialización en mercancías generales, con unas cifras que se han triplicado desde la década de los noventa. Estos datos nos hablan de la terciarización y especialización turística de las islas, un modelo económico que necesita de un alto nivel de insumos que son obtenidos desde los puertos españoles.

Figura 10. Índices de especialización de la Fachada de Baleares.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de Puertos del Estado.

4. Conclusiones

Los resultados indican que la especialización de las fachadas marítimas está definida por la importancia de las ciudades que las componen, las vías de comunicación hacia el interior y la economía de escala que desarrollan.

La especialización en tráfico de productos petrolíferos dependerá de las refinerías que existen en cada fachada, ya que se busca el ahorro de costes en el transporte y descarga de crudo

en el caso de la península y de los productos petrolíferos refinados en las fachadas de Canarias, Baleares y Norte de África.

Los gráneles embarcados y desembarcados difieren geográficamente. Mientras que en las fachadas de la zona norte del país destacan los minerales como carbón o bauxita, en la zona del levante se trafica con materiales dirigidos a la construcción como cemento, yeso o cerámica. Mientras tanto, en el sur del país y las islas sobresale principalmente el tráfico de productos agroalimentarios, dada la necesidad de abastecer a la población, tanto la que vive durante todo el año como la ingente cantidad de personas que recibe sobre todo en los períodos vacacionales.

Las mercancías generales convencionales adquieren una enorme importancia en las fachadas aisladas que se corresponden con las Islas Canarias, Baleares y Norte de África. Las necesidades de proveerse de todo tipo de bienes que no se producen en esos territorios (desde vehículos hasta mercancías paletizadas).

El tráfico de contenedores ha adquirido una importancia fundamental en las redes de transporte internacional, presentando un crecimiento sostenido en el tiempo a lo largo de la serie. Este tráfico está dominado por las fachadas Mediterráneas, debido a la importancia de los puertos de Algeciras, Valencia y Barcelona. En su favor juegan las condiciones geográficas que se imponen a las rutas de transporte internacional, sus *hinterlands* y sus infraestructuras de transporte tanto por ferrocarril como por carrera con la Comunidad Autónoma de Madrid.

En cuanto al avituallamiento, destacan las fachadas que se encuentran en zonas estratégicas de paso en las rutas internacionales y transoceánicas comerciales, sobre todo entre distintos continentes, y que sirven de parada para que los buques puedan seguir con su rumbo y entregar las mercancías que lleven cargadas.

Bibliografía

Castillo-Hidalgo, Daniel y Jesús María Valdaliso Gago. *Puertos y regiones marítimas en España en perspectiva histórica: Movimiento comercial y transformaciones económicas (c. 1880-2009),* 59-60. Las Palmas: Universidad de las Palmas, 2016.

Díaz Hernández, Juan José y José Ignacio Estrán Ramírez. "Patrón de especialización productiva y valor añadido en el sistema portuario español." *Revista de Estudios Regionales,* no. 119 (septiembre-diciembre 2020): 113-139. http://www.revistaestudios regionales.com/documentos/articulos/pdf-articulo-2601.pdf

Fernández De Sousa, Juan Carlos. "Análisis de la especialización del tráfico portuario español a través de la aplicación de índices estadísticos." Cartagena: Universidad Politécnica de Cartagena, 2010.

Fleming, Douglas K. y Yehuda Hayuth. "Spatial characteristics of transportation hubs: Centrality and intermediacy." *Journal of Transport Geography* 2, no. 1 (marzo 1994): 3-18.

González-Laxe, Fernando e Isabel Novo-Corti. "Concentración, especialización y liderazgo de los puertos españoles. Análisis de los efectos de la crisis económica." *Investigaciones Regionales*, no. 35 (abril 2016): 37-65. https://www.redalyc.org/journal/289/2894837 9003/html/

Musso, Enrico, Francesco Parola y Claudio Ferrari. "Modelos de Gestión Portuaria." *Papeles de Economía Española*, no. 131 (2012): 116-127. https://www.funcas.es/wp-content/up loads/Migracion/Articulos/FUNCAS_PEE/131art09.pdf

Rodrigue, Jean-Paul y Theo Notteboom. "Foreland-based regionalization: Integrating intermediate hubs with port hinterland." *Research in Transportation Economics* 27, no. 1 (2010): 19-29.

Ruiz-Romero de la Cruz, Elena María. *Historia de la navegación comercial española. Tráfico de los puertos de titularidad estatal desde la antigüedad a la conclusión del siglo XX*, Madrid, Ente Público Puertos del Estado, 2004, http://hdl.handle.net/10630/13615

Serrano Martínez, José María. "Evolución del tráfico marítimo de mercancías y red básica de puertos en España durante los últimos decenios." *Papeles de Geografía*, no. 32 (julio-diciembre 2000): 165-182. https://revistas.um.es/geografia/article/view/47381/ 45401

Stopford, Martin. *Maritime economics*, 3a ed. Londres: Routledge, 2008.

Fuentes de archivo

Ministerio de Fomento: Observatorio del Transporte y Logística de España. Página web: http://observatoriotransporte.fomento.es/OTLE/LANG_CASTELLANO/

Ministerio de Fomento: Puertos del Estado. Anuarios estadísticos. Página web: http://www.puertos.es/eses/estadisticas

Ministerio de Fomento: Puertos del Estado. Memorias anuales de cada Área Portuaria. Página web: http://www.puertos.es/Memorias_Anuales/2017/mapa.html

DEVOCIÓN A SAN SILVERIO EN EL PUERTO DE INGENIERO WHITE, PATRIMONIO INTANGIBLE Y MARITIMIDAD. RENOVANDO LA TRADICIÓN EN TIEMPOS DEL COVID–19

María Belén Noceti
GICES–IIESS–CONICET–UNS
Dpto. de Economía–UNS
mbnoceti@uns.edu.ar

Resumen

La devoción a San Silverio, mártir y santo patrono de los pescadores en Ingeniero White, Bahía Blanca, Argentina, constituye uno de los componentes identitarios en la región. Dicha devoción, en el contexto de la religión católica apostólica romana, posee una profundidad histórica de un siglo. El concepto de patrimonio inmaterial o patrimonio vivo, según la definición dada por la Unesco en la convención de París del 2003, refiere a prácticas, expresiones, saberes y técnicas transmitidas por las comunidades de generación en generación, resultando representativo de una comunidad, integrador, tradicional y a la vez contemporáneo. Comprende cinco ámbitos: 1) usos sociales, rituales y actos festivos; 2) tradiciones y expresiones orales, 3) artes del espectáculo, 4) conocimiento de la naturaleza y el universo, y 5) técnicas artesanales y tradicionales. La devoción a San Silverio se encontraría definida dentro de los cuatro primeros. La siguiente presentación dará cuenta de dicha devoción bajo los términos de patrimonio intangible, especialmente teniendo en cuenta la renovación de la misma en contextos de pandemia por covid-19. Se postula desde aquí que, a diferencia de otras festividades locales que fueron pospuestas y hasta canceladas, la procesión de San Silverio contiene tal arraigo que la comunidad resistió y reinventó su desarrollo para sostenerla en este tiempo, de allí que su carácter patrimonial en plena relación con los procesos de maritimidad se fortalece aún más.

Introducción

El presente artículo tiene por objetivo presentar la devoción a San Silverio en la localidad de Ingeniero White, ubicada a orillas del estuario de Bahía Blanca, como patrimonio inmaterial de la cultura pesquera artesanal de la región del sudoeste bonaerense. Dicho componente patrimonial integra el acervo cultural de la región y constituye un componente más en el complejo Ingeniero White-Bahía Blanca en tanto ciudad puerto regional (CPR).

Siguiendo la propuesta de De Marco (2017, 48), se define la CPR en tanto complejo sistema con niveles de integración entre la ciudad, el puerto y la región; constituye una unidad interrelacionada en un dinamismo que requiere necesariamente de enfoques interdisciplinarios, interinstitucionales y transdisciplinarios para poder abordar al sistema ciudad puerto como un todo organizador, de interacciones, retroacciones, e interretroacciones que se organizan "por sí".

De acuerdo con Monge (2000), la antropología proporciona herramientas conceptuales para un acercamiento a los sistemas de ciudad puerto en tanto comunidad humana. En la misma línea, Rubio Ardanaz (2014) propone que la identidad portuaria se nutre de los procesos de reapropiación simbólica de aquellas tradiciones que, siendo lejanas, se actualizan a la luz de las circunstancias modernas y de la mano de generaciones de jóvenes que reivindican su pertenencia cultural a partir del legado de sus ancestros.

Esta presentación es producto de un Proyecto de Grupo de Investigación (PGI) de la Universidad Nacional del Sur y de un PICT del programa FONCyT de Agencia, titulado *Bahía Blanca entre el extractivismo y el desarrollo territorial como espacio nodal*, código 2019-3918. En esta ocasión se presenta un análisis respecto de un aspecto del sistema religioso dentro de la dinámica portuaria, y que funciona como espacio de tregua en la continua disputa por la definición de territorialidades en el estuario. Se propone que la devoción a San Silverio constituye un espacio social de diálogo que se podría encaminar hacia la conformación futura de una CPR en el área de influencia de puertos del estuario de Bahía Blanca.

Se postula desde aquí que la devoción a San Silverio integra el patrimonio cultural intangible de la comunidad de pescadores artesanales inmersos en el complejo portuario de Ingeniero White. Esta devoción se ve atravesada por formas de vivir la espiritualidad que tensionan con los preceptos de la Iglesia católica apostólica romana y se enlazan más bien con formatos propios de lo que Seman (2021) ha dado en llamar *cosmologías populares.* Dichas cosmologías interpelan y dinamizan el orden estatuido propiciando la lucha por los bienes religiosos, por la imposición de significados y sentidos coadyuvantes, y por la reproducción simbólica de los mismos en contextos de desestructuración cultural, dada la desaparición paulatina de la pesca artesanal. Fenómeno que acontece, según estudios de diversas entidades científicas, dado el avance de políticas extractivistas en la región que provocan la

contaminación de las aguas y cambios en la dinámica y fisonomía del ecosistema, no propiciando el ingreso de cardúmenes al estuario[1].

Según Seman, la visión cosmológica está más acá de las distinciones entre lo trascendente y lo inmanente, lo natural y lo sobrenatural, y supone que lo sagrado es un nivel más de la realidad, no una ilusión. El caso del milagro es un ejemplo, en el espacio cosmológico popular está a la orden del día y, en un nivel de sobre determinación, supone una visión encantada de mundo o la confirmación de la presencia divina en la cotidianeidad terrenal, donde todo está encadenado, resultando de una continua causalidad conducente. En el caso de San Silverio, la singularidad de la devoción es posible de ser aprehendida si se la analiza junto con la actividad pesquera artesanal, su evolución en el enclave portuario, teniendo en mente el proceso migratorio que la habilita y el avance actual del extractivismo, que posibilita explicar la desaparición paulatina de la pesca artesanal y con ello el enojo del santo, el castigo a la población y la apatía de los jóvenes que, a medida que el mundo encantado desaparece, se desenganchan de la actividad pesquera y abandonan la comunidad portuaria.

El artículo se organiza de la siguiente manera: a continuación se hará referencia al concepto de patrimonio cultural intangible, luego se contextualizarán las dinámicas de maritimización y los procesos de maritimidad que son singulares en la región, más adelante se hará referencia a la procesión de San Silverio como caso de estudio, y por último se presentan conclusiones preliminares, tendientes a dar cuenta respecto del status patrimonial de este fenómeno cosmológico y cómo su revitalización implica la dinamización de procesos identitarios y, con ello, posibilidades de fortalecimiento en la conformación posible de una CPR que apunte a una gobernanza cosmopolita en tanto espacio de contención de la diversidad (De la Cadena 2018).

[1] Algunas de estas consecuencias negativas se dan por acciones tales como el vertido de desagües cloacales de los tres municipios costeros sin tratamiento de sus afluentes, el avance de la flota de altura pesquera en mar abierto frente al estuario, y el accionar de la draga portuaria que remueve bancos de barro marino contaminado para propiciar el ingreso de barcos de gran calado, cambiando la fisonomía del paisaje, modificando de forma continua las rutas por las que ingresan los cardúmenes al interior del estuario, o provocando el envenenamiento de las zonas de alimentación de las especies comerciales.

Patrimonio cultural intangible

El 17 de octubre del año 2003 en París, durante la 32da Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco), se aprobó la Convención para la Salvaguarda del patrimonio cultural inmaterial. La finalidad de este documento es no sólo la salvaguarda del patrimonio cultural inmaterial (PCI), sino la sensibilización y reconocimiento del mismo como constitutivo de la memoria colectiva y la identidad de los pueblos. Resulta, además, un instrumento de cooperación internacional tendiente a posicionar estos tipos de patrimonio como punto de preocupación de la humanidad en su condición genérica. Argentina adhirió a esta normativa internacional en julio del 2006 a partir de la sanción de la Ley 26118.

En este contexto normativo, el patrimonio se define como "los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas –junto con los instrumentos, objetos, artefactos y espacios culturales que les son inherentes– que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural. Este patrimonio cultural inmaterial, que se transmite de generación en generación, es recreado constantemente por las comunidades y grupos en función de su entorno, su interacción con la naturaleza y su historia, infundiéndoles un sentimiento de identidad y continuidad y contribuyendo así a promover el respeto de la diversidad cultural y la creatividad humana". (Unesco 2003, art. 2)

Definido de esta forma, el PCI es tradicional y viviente al mismo tiempo, ya que supone no sólo procesos antiguos y del tiempo pasado, sino también aquellos que con raigambre tradicional son reapropiados contemporáneamente por las comunidades. Implica cohesión social, identidad y pertenencia a través de procesos representativos.

Según esta Convención, el PCI se manifiesta en cinco ámbitos: 1) usos sociales, rituales y actos festivos, 2) tradiciones y expresiones orales, 3) artes del espectáculo, 4) conocimiento de la naturaleza y el universo, y 5) técnicas artesanales y tradicionales.

En tal sentido, ciertas prácticas de subsistencia que resultan atravesadas por diversas manifestaciones de la vida cultural y se han mantenido a lo largo de mucho tiempo en regiones específicas pasando de generación en generación, califican dentro de este tipo de patrimonio. En el listado actual de la Unesco existen 32 tradiciones pesqueras a lo largo del planeta que, por su singularidad, han sido reconocidas como PCI[2]. En tales casos, el complejo pesquero reconocido integra no sólo las actividades de pesca estricto sensu, sino técnicas de construcción

[2] https://ich.unesco.org/es/listas?text=pesca&multinational=3&display1=inscriptionID#tabs

naval, métodos de conservación de las capturas, procedimientos de subasta, funciones y especialidades, procesos de alimentación y gastronomía, roles de género y edad, léxico específico, mitos y creencias, expresiones festivas que delimitan el ciclo anual instituyendo una temporalidad singular, y todo el acervo de elementos materiales, utensilios, objetos e instrumentos relacionados con la actividad pesquera[3] (Carbonell 2012).

En palabras de Alegret (2003), proponemos considerar al PCI pesquero como los modos específicos de existencia material y de organización social de los grupos que hacen de la interacción con el mar su modo principal de vida y que abarcan, además de su cultura material, sus saberes, sus formas de organización social, sus modos de interacción con la Naturaleza, así como su representación del mundo y, de forma más general, aquellos elementos que fundamentan la identidad de cada grupo, y todo ello siempre considerado desde la perspectiva de la actividad productiva o de subsistencia que desarrollan. En este sentido, el cuerpo de creencias espirituales y de prácticas religiosas, en relación con la cotidianeidad pesquera, resulta también parte de este PCI.

El mundo religioso, y por tal institucionalizado, vinculado a las artes de pesca, difiere en cada cultura, exceptuando aquellas veneraciones relacionadas con la Virgen del Carmen, denominada en muchos países Stella Maris o Estrella del Mar, y que responde al vínculo de conquista que los españoles protagonizaron en sus colonias. De forma paralela a esta veneración, y arraigada a las singularidades de cada enclave, suele aparecer un panteón de deidades no humanas que imprimen, más que religiosidad, una cotidianeidad espiritual que, de alguna forma, sacraliza la vida y provoca la convivencia con lo sobrenatural, de allí la utilización del concepto de cosmología popular (Seman 2021) que resulta más apropiado. En el caso del estuario de Bahía Blanca, a la Virgen Stella Maris se le suma San Silverio, San Atilio (un vecino que era buzo y se lo ha santificado popularmente) y otras entidades tales como la Luna, la Marea y el Viento, que imprimen una suerte de fuerza sobrenatural a la que los pobladores del lugar remiten su cotidianeidad.

[3] Carbonell da cuenta de los desarrollos de patrimonialización de los acervos culturales de las comunidades pesqueras artesanales en Cataluña, Galicia, Euskadi y Andalucía.

El estuario de Bahía Blanca

El estuario de Bahía Blanca se encuentra a 700 km de la ciudad de Buenos Aires, en dirección sudoeste dentro de la provincia de Buenos Aires, entre las coordenadas 38° 45’ y los 35° 10’ de Latitud Sur y 61° 45’ y 62° 30’ de Longitud Oeste (ver mapa). Posee una superficie estimada en 2300 km², con un desarrollo de costa de 400 km² entre la Baliza Monte Hermoso y Punta Laberinto. Se presenta como un gran embudo que se abre hacia el sudeste. Tal formato propicia la generación de canales naturales en la zona, islas, islotes y riachos, y favorece el ingreso de embarcaciones de gran calado. La zona es una mezcla de aguas dulces y salobres, con grandes espacios de cangrejales y bancos arenosos que suelen quedar en seco al bajar el mar, dando la impresión de un color blanquecino, lo que antiguamente ha dado en llamar Bahía Blanca a todo el sector. Sobre las costas del estuario se encuentran las localidades de Ingeniero White y General Daniel Cerri, pertenecientes al partido de Bahía Blanca; las de Villa del Mar y Punta Alta, pertenecientes al partido de Coronel Rosales; y por último las zonas costeras y tierras pertenecientes al partido de Villarino.

El estuario se ha constituido un espacio de disputa por el uso de los recursos marítimo-costeros, desde que fuera ocupado por el gobierno de las Provincias Unidas del Río de La Plata durante el siglo XIX. El sector ha llegado a contener siete muelles durante la primera mitad del siglo XX, los que han sido gerenciados por entidades diversas, por lo que la ciudad cabecera de la región –Bahía Blanca– fue reconocida mediáticamente como la "Liverpool del Sur" o "la ciudad de los 7 puertos" (Noceti 2016). En la actualidad, se encuentran en funcionamiento sólo cuatro de ellos, a saber: Puerto Comercial Coronel Rosales, Puerto de la Base Naval General Manuel Belgrano, Puerto de Ingeniero White, y Puerto Manuel Galván.

Hasta la década del 80 del siglo XX, los habitantes de la región accedían libremente a las costas del estuario, generando procesos de sociabilidad vinculados al espacio marítimo-costero. Siguiendo la propuesta teórica de Françoise Péron y Jean Rieucau (1996), se denomina

a este singular tipo de relación "maritimidad[4]", entendiéndola como aquella identidad que se gesta en modos de vida referenciados en torno al vínculo ser humano-mar. Varios autores locales han hecho referencia a los distintos tipos de sociabilidades que por más de un siglo conformaron esta suerte de topofilia[5] (Yory) marino-costera en la región, que además dio pie al desarrollo de industrias vinculadas a la explotación pesquera, astilleros y actividades de esparcimiento en este ambiente marítimo-costero. Fue tan grande el despliegue de este vínculo que existieron formaciones de ferrocarril y líneas de colectivo que conectaban las ciudades del estuario con diversos balnearios públicos (Gorenstein 2004; Heredia Chaz 2022; Noceti 2017; Truchet 2018).

La instalación del Polo Petroquímico Bahía Blanca (PPBB) en la década del 80 del siglo XX, provocó que el acceso a las costas y al mar fuese paulatinamente privatizado, primero a manos de capitales nacionales y, a fines de la década del 90, bajo manos extranjeras. Las políticas estatales en la región, durante fin del siglo pasado y el transcurso del siglo presente, se orientaron a usufructuar al estuario como puerto de salida de materias primas y recursos naturales, profundizando procesos neoextractivistas (Gudynas 2017) en manos de un mercado externo, y expropiando al mar del uso que pudiera darle la sociedad civil local. Esta constitución del territorio en escenario productivo a nivel económico, socialmente vaciable (Svampa 2011), y donde las ganancias económicas de unos pocos con gran lobby político justifican las externalidades negativas a nivel ambiental, será llamada desde aquí procesos de maritimización, emulando la denominación que Péron y Rieucau (1996) proponen para similares desarrollos en Francia desde la década del 70.

El gobierno nacional se desentendió, en el año 1991, tanto de la gestión y control de puertos como del PPBB, mediante la Ley 24093 y la Ley 24045, respectivamente. De allí en más, el sector portuario dejó de estar bajo la jurisdicción nacional, pasó a manos de la provincia

[4] "Parler de maritimité, c'est inviter à réfléchir sur les construccions sociales et culturelles qui ont été édifiées par les groupes humains pour organiser leurs relations à la mer, pour s'en protéger, pour la socialiser, pour la baliser, pour l'aimer. Ces construccions s'ancrent bien entendu dans le profondeur historique, mais en même temps, elles sont évolutives. S'interroger sur la maritimité contemporaine, c'est réfléchir sur les rapports entre le présent et le passé, dans une perspective de comprénhension des reconversions actuelles du maritime, mises en relation avec les aspirations et les besoins profonds de notre société." (F. Péron y J. Rieucau, *La maritimité aujourd'hui* (Paris: L'Harmattan, 1996), 14.)

[5] La topofilia remite al vínculo territorial gestado en el continuo habitar; presupone conocimiento, pero también afectividad y trascendencia en relación al concepto de habitante y al cuerpo de significación y sentido constituido generacionalmente por un determinado colectivo.

de Buenos Aires, y estuvo bajo la gobernanza de un órgano híbrido denominado Consorcio de Gestión de puertos de Bahía Blanca (CGPBB), integrado por nueve miembros: un representante de la provincia, quien preside; uno del municipio de Bahía Blanca; y siete miembros que corresponden a empresas y concesionarios integrados en el núcleo PPBB-puertos, donde no tiene representación el sector pesquero artesanal.

Profundizando aún más los procesos de enajenación del espacio público, se creó en 1998 la reserva natural provincial Bahía blanca, bahía falsa, bahía verde, prohibiendo la pesca artesanal en varios sectores del estuario, situación que complejizó el desarrollo de la actividad y, con ello, la supervivencia económica de las familias vinculadas a la actividad. El caso del estuario, como varios cientistas locales han analizado (Heredia Chaz 2021; Noceti 2017; Truchet 2018), refiere a la utilización del discurso conservacionista por parte de intereses neoextractivistas para alejar a los pescadores del sector y, así, vaciar los maritorios de los últimos habitantes que quedaban disputando su uso. El poder hegemónico, constituido por empresas internacionales, gobierno provincial y medios de comunicación regionales, organizó un vaciamiento de los territorios a través de una *estrategia bélica* similar a aquella que se utilizó a fines del siglo XIX en ocasión de la conquista del desierto (Noceti 2019). Primero se conformó un imaginario de ciudad de espaldas al mar, basado en la enajenación del acceso a los territorios marítimo-costeros, provocando con el correr de los años la desaparición del mar de la cotidianeidad del vecino bahiense, lo que dejó solos en su lucha a los pescadores artesanales y sus familias, pues en la representación del territorio bahiense el mar fue borrado del imaginario dado su no acceso. Luego, el mismo poder hegemónico se apropió del discurso conservacionista y, de la mano de referentes defensores del ambiente, propició el desarrollo no de una, sino de tres reservas naturales en el sector, lo que terminó por conformar una suerte de barrera normativa y moral en nombre del desarrollo sostenible y contra cualquier tipo de actividad marítima no habilitada por el CGPBB y el Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS); en esta categoría, entre otras, cayó la pesca artesanal de corte comercial. Criminalizando así la actividad pesquera, posicionándola como enemiga del desarrollo sostenible e incluso culpándola de la desaparición de especies en el estuario, fue muy difícil para los pescadores artesanales sostener su reclamo por un estuario libre de contaminación y con posibilidades para el desarrollo de la actividad.

En este escenario de disputa constante entre pescadores y el CGPBB que llevó incluso a denuncias judiciales, represión policial y denuncias mediáticas, el único espacio que pareciera

aún compartirse entre estos actores y que permanece con un halo de tregua es la celebración y devoción a San Silverio que ambos sectores veneran.

Procesión en honor a San Silverio

La devoción a San Silverio en el puerto de Ingeniero White se presenta desde la llegada de los primeros migrantes de la Isla de Ponza, Italia, a principios del siglo XX. Aquellos migrantes eran pescadores y trajeron consigo las artes de pesca de redes agallagueras por medio de fondeos y mediante cruces utilizando la topografía de las costas del estuario y la fuerza de la marea (Noceti 2016).

San Silverio fue un papa romano que en el año 536 DC fue electo Papa con el apoyo del emperador romano Teodato (godo). Teodato fue asesinado y el nuevo rey, Vitiges, se retiró a Rávena para organizar mejor el contraataque contra Belisario, líder bizantino, quien había entrado en Italia dada la rendición que efectuara el Papa Silverio el 9 de diciembre de 536. Luego de que Roma fuese recuperada por los godos, Silverio fue acusado de alta traición a Roma, hecho que se produce dada una serie de conspiraciones para relevarlo de su posición. Fue enjuiciado, acusado y exiliado en la Isla de Palmarola, donde se lo condenó a recibir sólo pan y agua, y falleció producto de la inanición. En el tiempo de su martirio fueron los pescadores de Ponza quienes lo asistieron, comprobada luego la injusticia a la que fuera sometido. Silverio es repuesto en el contexto de representatividad canónica y, además, se le adjudican milagros hacia la comunidad que intentó protegerlo durante su exilio, de allí su consideración de patrono de los pescadores. Fue declarado patrono del puerto de Ingeniero White en 1994.

En 1926, llegó la primera reliquia del santo a Ingeniero White. En el transcurso de la indagación, a este respecto encontramos varios discursos que se contradicen, observando que dos familias de la comunidad se disputan el hecho de haber sido los primeros en traer de Ponza alguna reliquia del santo patrono.

“La cosa es simple la familia …tiene dinero y le pagaron a una historiadora para que arme el libro de la historia de San Silverio en Ingeniero White. Pero la realidad es que antes que la figura que verdaderamente trajeron ellos, la devoción ya estaba instalada gracias a la familia…que había traído una bandera y había fomentado la procesión. Esa bandera debe estar en el Museo del Puerto de Ingeniero White, pero bueno esa gente no tenía plata, era gente de trabajo, y ellos por más que dijeron ser los primeros, los otros pasaron a la historia debido a ese

libro que lograron publicar". (Entrevista a párroco de la iglesia de la Santa Cruz en Ing. White, marzo 2021)

La disputa por los bienes religiosos en este contexto es más compleja. No entraremos en detalle aquí, pero basta consignar que desde 1928 a la fecha, la familia que paga por la escritura de tal libro es la que por años resultará presidiendo el comité de fiesta que organiza y gestiona la procesión de San Silverio cada año (imagen 1).

Imagen 1. Primer registro de procesión de San Silverio, 1937.
Fuente: https://museodelpuerto.wordpress.com/tag/san-silverio/

Inicialmente, la procesión se realizaba en junio, coincidiendo con la fecha de nacimiento del santo, de la misma forma que ocurría en Italia. Dado el frío en nuestra región, en 1960 se cambió al 23 de noviembre, fecha que conmemora la muerte del santo. Según el devenir de las mareas, y dado que dentro de la procesión existe un momento en el que la figura de San Silverio es embarcada en el barco de prefectura y se la lleva a navegar seguida por las lanchas de los pescadores artesanales, y siendo que tal acción depende de la altura del agua para lograr efectivizarse, los días no son fijos y varían entre el último fin de semana de noviembre y el primero de diciembre.

La procesión de San Silverio sigue una estructura que se mantuvo a lo largo del tiempo y que le da un carácter ritual específico, misturando los procedimientos propios de las procesiones católicas con representaciones y simbolismos singulares de la localidad, los que han causado tal impacto en el ritual que han sido copiados en la Isla de Ponza desde los años 90, cuando allí se integró el desfile acuático y la ofrenda floral emulando lo que ocurre en Ingeniero White (imágenes 2 y 3).

Imagen 2. Celebración de San Silverio en Ponza.

Fuente: Municipio de Ponza, Secretaría de Turismo.

Imagen 3. San Silverio en Ponza.

Fuente: Municipio de Ponza.

Tradicionalmente, la procesión iniciaba con el llamado de los fieles. Tal llamado no se hacía con campanas como en otras procesiones católicas, sino con bombas de estruendos que los vecinos activaban en ciertas esquinas del poblado. Una vez detonadas las bombas, los vecinos se iban sumando formando una columna que caminaba hacia la iglesia catedral de la

localidad, la Capilla de la Santa Cruz. La columna humana se moviliza cantando el himno a San Silverio. Usualmente, el llamado de los fieles iniciaba en la casa de la familia que resultaba salvaguarda de las reliquias del santo. De allí la importancia de quien es tal familia y a quienes legitiman como tal los vecinos. Una vez desarrollada la columna de fieles y llegando a la iglesia, los espera el párroco con el santo preparado para salir de la iglesia rumbo al muelle dentro del puerto.

En la iglesia, la figura del santo se encuentra instalada sobre una pequeña barca de madera rodeada de claveles rojos y dos cirios altos. Aquellos vecinos seleccionados por la comisión de fiesta serán quienes llevarán el santo hacia el puerto. La selección de vecinos obedece a diversas cuestiones, por un lado vecinos más antiguos y por otro referentes de pescadores artesanales que dan crédito, son testigos vivientes y refieren los milagros que el santo ha realizado. La procesión, encabezada por el cura párroco y sus dos monaguillos, va seguida de las máximas autoridades de prefectura naval argentina a nivel local, un representante municipal, seguido de representantes del CGPBB, más atrás la comisión de fiesta de San Silverio, pescadores artesanales y sus familias, y luego vecinos en general. Todos ellos recorren la calle principal del pueblo y entran al sector portuario por la avenida principal hasta la explanada que da al sector conocido como *puerto piojo*, único embarcadero habilitado en el estuario para que salgan las lanchas de pescadores artesanales cotidianamente. En la explanada del muelle, el párroco da un sermón y luego, mediante una grúa, se sube al santo a la nave principal de prefectura. Acompañado de las autoridades mencionadas, zarpa y es seguida por las diversas lanchas de pescadores. Luego de unas cortas vueltas, la nave frena y el resto de las lanchas se colocan a su alrededor conformando un gran círculo y dejando la nave de prefectura al centro. En ese momento y siguiendo la cadena de rezos, se arroja al agua una corona de claveles rojos y se observa la forma en que cae. Tal momento es de mucha incertidumbre y se vive con una suerte de dramatismo: si la corona cae hacia arriba, es señal de que será un buen año para la pesca, si la corona queda boca abajo, el año será malo para la actividad. Finalizada tal acción, el barco de prefectura se moviliza, desarma el círculo y encabeza la fila de naves que van llegando al embarcadero. Ya en tierra, la procesión, nuevamente encabezada por el santo y las autoridades, vuelve cantando hacia la iglesia de la Santa Cruz, donde se celebra la misa y se bendicen, al final, los claveles que son repartidos entre los fieles que participaron de la ceremonia. Dichos claveles son colocados en el umbral de cada casa junto a la imagen del santo y permanecerán allí hasta el año próximo que se reponen. (Imágenes 4 a 8)

Imagen 4. Santo.

Imagen 5. Disposición de la columna en procesión.

Imagen 6. Embarcando al Santo en Nave de Prefectura.

Fuente: Programa de TV, Bitácora del Puerto.

Imagen 7. Ofrenda floral.

Imagen 8. Reinterpretando la procesión, publicidad en:

https://museodelpuerto.wordpress.com/tag/san-silverio/

Esta celebración, que parece sencilla, lleva meses de preparación. Por un lado, las disputas y negociaciones entre vecinos para ubicar desde dónde partirá la columna inicial, quiénes serán los elegidos para llevar al santo, quiénes se encargarán del vestido del santo y sus flores, quiénes dirigirán los cánticos y, por otro lado, qué barcas de pescadores acompañarán la nave de prefectura y qué lugar se les destinará dentro de la procesión. Asimismo, un par de meses antes se realizan las invitaciones a las autoridades, se enseñan a los más jóvenes las letras de los cantos, todas ellas en italiano, se ensaya y, en los últimos años previos a la pandemia por covid-19, se organizaba una feria de productos comestibles en el boulevar principal que conecta la iglesia con la entrada al puerto. Destacamos que el puerto está cercado por seguridad privada y por prefectura naval, y no es posible entrar libremente salvo los fines de semana en horario acotado. Este hecho constituye una de las tantas barreras para lograr la integración de la zona en tanto CPR.

Procesión de San Silverio durante la pandemia por covid-19

Durante la pandemia por covid-19, las celebraciones fueron suspendidas y en la localidad de Ingeniero White se siguieron todos los protocolos propuestos por el estado nacional. Así, la fiesta provincial del camarón y el langostino, que se realiza durante el mes de abril en ocasión de la pascua católica, y que moviliza al sistema comercial regional, fue suspendida y, a pesar de los pedidos de excepción, no fue habilitada durante el 2020 ni el 2021.

No ocurrió lo mismo con la procesión de San Silverio. Esta celebración, que moviliza mucho menos al comercio regional, fue recreada de formas diversas y con la necesidad de que los vecinos no pierdan la cohesión social que la misma genera. El estado municipal, a partir del Museo del Puerto de Ingeniero White, dando crédito al rol protagónico en temas de maritimidad que detenta esta celebración, reunió a la comisión de fiestas y puso sus recursos a disposición, a los fines de retroalimentar la festividad desde dispositivos digitales en el marco del aislamiento preventivo y obligatorio. Siendo así, se editaron una serie de videos en los que se filmaba a los vecinos en los umbrales de sus casas bajo la consigna *qué canción le cantarías a San Silverio*. De esta manera, cada vecino participó y se pusieron en la plataforma de Facebook del Museo varias tomas con diversas participaciones. (Imágenes 9 a 11)

Imagen 9. Procesión en autos particulares. Fuente: https://museodelpuerto.wordpress.com/tag/san-silverio/

Imagen 10. Traslado del santo al atrio para la misa al aire libre.

Imagen 11. Serie de videos de vecinos que cantan a San Silverio. Fuente: https://museodelpuerto.wordpress.com/tag/san-silverio/

El día de la procesión, el recorrido se realizó en autos particulares hasta el muelle. Al santo se lo subió en una camioneta, y las flores fueron arrojadas al mar desde el sector denominado *balcón al mar*, adyacente al puerto piojo. La misa se realizó al aire libre y proyectando el evento a los hogares mediante *streaming*, hecho que posibilitó fuese visto también en la Isla de Ponza por los fieles del santo que residen allí.

La espiritualidad como ámbito de posible diálogo

Siguiendo a De Marco (2017), comprendemos que la CPR es un espacio complejo que se alimenta de la interconexión de los enclaves y de los actores que integran el sistema. En este sentido, el conflicto constante entre pescadores y CGPBB no gestionado, sino retroalimentado, ha llevado a una fragmentación creciente entre Estado, mercado y sociedad civil. Tal fractura se observa hasta en la disposición de edificios, cercas, barreras de todo tipo que han provocado

que la mayor parte de la sociedad bahiense desconozca el quehacer portuario, y hasta desconozca la existencia del mar en su jurisdicción.

La celebración de San Silverio pone en diálogo a los actores, aparece como un ámbito en donde las partes se comunican y comparten un relato que tiene componentes hegemónicos, pero a la vez habilita componentes populares en el ámbito de la recreación de los milagros del santo, las historias paralelas respecto de los bienes religiosos y la simbología de las profecías ante el devenir de la pesca en cada caída de corona floral.

En la festividad de San Silverio se observa la vigencia de un entramado simbólico constitutivo de la maritimidad aún vigente que fortalece la cohesión comunitaria, de allí la necesidad de no suspenderla aún en tiempos de pandemia sino de reinterpretarla, posibilitarla y fortalecerla. Los jóvenes participan de esta ceremonia, ya sea en las actividades previas aprendiendo los cánticos o escuchando las historias de los antiguos en relación a los milagros e incluso aportando información sobre milagros nuevos. El arreglo y confección de redes de pesca se suele realizar en encuentros entre hombres mayores y jóvenes, y en estas instancias se comparten relatos respecto de las hazañas del santo en la localidad.

Toda la actividad pesquera a cotidiano lo refiere, si hubo buena pesca *el santo acompañó* y *zarpó en la nave*, si hubo tormenta *el santo salvó a la tripulación*, si la marea tuvo poca fuerza *el santo no quiso que se pescara en el día*, si el viento cambió *el santo estaba de mal humor*, si las gaviotas sobrevuelan un sector de cardúmenes *las mandó San Silverio a ayudar a los pescadores*, y así la vigencia del santo es continua.

El culto a San Silverio supone una ética ontológica en relación al vínculo marino-costero con el trabajo, la familia, los otros humanos y los otros no humanos, la tierra y la patria. Se ritualiza la relación, se dinamiza y se reinterpreta en contextos de crisis, se reinventa al punto de constituir un eje de solidaridad generacional, se sobrepone a las consideraciones materiales de vida, y se impuso como forma de resistir a la adversidad en plena pandemia.

El estado municipal se comporta como gestor cultural en este proceso dinámico, asegurando la reinterpretación de San Silverio, propiciando una suerte de democratización en el espacio de la gestión (decisión, definición y ejecución de acción política) (Vich 2014).

En tanto la celebración de San Silverio logra atravesar las barreras de la pandemia y reconfigurarse, e incluso logra atravesar las barreras edilicias y de seguridad impuestas por un puerto enajenado del sector de la sociedad civil y llegar hasta el mar, quizás entonces sea este

espacio de conformación de sentido el lugar para fortalecer el diálogo entre actores y propiciar formas de conformación de puentes que habiliten el desarrollo a futuro de la zona en tanto CPR.

La singularidad de las características de las artes de pesca desarrolladas en el estuario de Bahía Blanca, sumado a su complejo de utensilios específicos, la profundidad histórica de la actividad en el sector y su relación con la constitución de los nodos férreo-portuarios, el lenguaje específico que mezcla vocablos italianos y españoles, la gastronomía, el vínculo entre el panteón de deidades, y entre los entes humanos y no humanos, lo terrenal y sobrenatural, la moralidad específica, los roles de género y edad delimitados por tales vínculos, conforman al complejo pesquero artesanal en el sector como PCI, dado que se entrelaza con los cinco ámbitos predefinidos al inicio de esta presentación.

Quizás el espacio para la construcción de una CPR sea el reconocimiento de este complejo pesquero en tanto PCI, y de allí organizar la relación entre subsistemas, propiciando un diálogo entre sectores para provocar, no la desaparición de territorios, sino la conformación de uno nuevo. La ceremonia de San Silverio puede ser la llave para desandar el componente bélico con el que se erigen territorios en constante disputa en un mismo espacio físico, y apuntalar a la generación de una cosmopolítica en materia de gobernanza territorial.

Bibliografía

Alegret, Juan L. "Valoración patrimonial del sector pesquero." *Revista PH*, no. 44 (julio 2003): 34-43.

Carbonell, Eliseu. “El Patrimonio inmaterial de las comunidades de pescadores: Reflexiones desde Catalunya”. *Argos: Revista del Museu Marítimo de Ílhavo*, no. 1 (agosto 2013): 29-38.

De la Cadena, Marisol. “Cosmopolítica indígena en los Andes: Reflexiones conceptuales más allá de la ‘política’.” *Tabula Rasa*, no. 33 (enero-marzo 2020): 273-311. https://doi.org/10.25058/20112742.n33.10

De Marco, Miguel Ángel (h). “Ciudades portuarias, desarrollo regional y preservación del patrimonio portuario. Propuestas para la conformación de redes de estudios interdisciplinarios, internacionales y locales.” *RED Sociales* 4, no. 2 (noviembre 2017): 37-55. http://hdl.handle.net/11336/43337

Gorenstein, Silvia. “Perfiles económicos de Bahía Blanca y la región: Entre el complejo agroexportador y el complejo petroquímico.” En *Plan Fénix. Propuesta para el*

desarrollo con equidad: Economías regionales. Segundo Encuentro de Universidades Nacionales, 201-218. Buenos Aires, 2004.

Gudynas, Eduardo. "Neo-extractivismo y crisis civilizatoria." En *América Latina: Avanzando hacia la construcción de alternativas*, editado por Guillermo Ortega, 29-54. Asunción: BASE IS, 2017. http://gudynas.com/wp-content/uploads/GudynasExtractivismosConceptosPy2017.pdf

Heredia Chaz, Emilce. "Procesos extractivos, territorios urbanos y conflictos territoriales: Hacia una ecología y economía política del desarrollo petroquímico en Bahía Blanca." Tesis doctoral, Universidad Nacional del Sur, 2021. https://repositoriodigital.uns.edu .ar/handle /123456789/5996

Museo del Puerto de Ingeniero White. "Himno para cantar en medio de la tormenta." Video de Facebook, 1:13. Publicado el 25 de noviembre de 2020. https://www.facebook.com/museodelpuertodeingenierowhite/videos/685373065703733/

Museo del Puerto de Ingeniero White. "Serenata a San Silverio." Video de Facebook, 1:03. Publicado el 19 de noviembre de 2020. https://www.facebook.com/museodelpuertodeingenierowhite/videos/357878692183039/

Noceti, María Belén. "Maritimidad. Vivir el mar: Cuando la riqueza cultural se transforma en insumo para el turismo." En *El humedal de Villa del Mar: Un desafío turístico*, editado por V. Leonardi, S. Elias y M. Fernández. Bahía Blanca: INDUVIO, 2016.

Noceti, María Belén. "Reserva, puerto o ría? Conflicto socioambiental en el estuario de Bahía Blanca, Argentina." *Etnografías Contemporáneas,* no. 4 (abril 2017): 64-91. https://revistasacademicas.unsam.edu.ar/index.php/etnocontemp/article/view/429

Péron, Françoise y Jean Rieucau. *La maritimité aujourd'hui*. Paris: L'Harmattan, 1996.

Rubio-Ardanaz, Juan Antonio. "Maritimidad. Un concepto y un marco para la comprensión." En *Antropología y maritimidad. Entramados y constructos patrimoniales en el abra y ría de Bilbao,* 27-42. Bilbao: Museo Marítimo Ría de Bilbao, 2014.

Seman, Pablo. *Vivir la fe: Entre el catolicismo y el pentecostalismo, la religiosidad de los sectores populares en la Argentina*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2021.

Svampa, Maristella. "Modelos de desarrollo, cuestión ambiental y giro eco-territorial". En *La naturaleza colonizada. Ecología política y minería en América Latina,* editado por Héctor Alimonda, 181-215. Buenos Aires: Ciccus, 2011.

Truchet, Daniela María. “De espaldas al mar: Conflictividad socioecológica en el estuario de Bahía Blanca (Buenos Aires, Argentina): La pesquería artesanal frente a las políticas neoextractivistas.” *Papeles del Centro de Investigaciones*, no. 19 (2018): 9-26. http://hdl.handle.net/11336/86896

Truchet, Daniela y María Belén Noceti. “Small-scale artisanal fishers and socio-environmental conflicts in estuarine and coastal wetlands.” En *The Bahía Blanca estuary: Ecology and biodiversity*, editado por Sandra Fiori y Paula D. Pratolongo, 493-519. Springer, Cham 2021. https://doi.org/10.1007/978-3-030-66486- 2_18

Vich, Víctor. *Desculturalizar la gestión cultural: La gestión cultural como forma de acción política*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2014.

USO, CONFLICTOS Y PERSPECTIVAS DE LOS SILOS DEL PUERTO DE MAR DEL PLATA. UN CASO DE ESTUDIO

Marcelo Francisco Veneziano
GEOT–CIGSA–UNMDP
mfvenezi@mdp.edu.ar

Resumen

El área portuaria de la ciudad de Mar del Plata constituye un espacio costero caracterizado por la superposición de usos, actividades y agentes. En este trabajo se hará referencia a la situación particular de un caso de estudio como son los silos graneleros del puerto local.

La situación de los mismos ha transcurrido históricamente por diferentes caminos en el tiempo, desde su creación hasta la actualidad, desde un abandono hasta la posibilidad de una plataforma logística. En este aspecto se destacan las diferentes administraciones que se dieron sobre los mismos, como su uso y valoración, como los actores que intervinieron, entre los cuales se encuentran principalmente los estados Nacional y Provincial recientemente, en particular el Consorcio Portuario Regional Mar del Plata, junto a otros actores privados y públicos que se desarrollan en el área.

Para analizar e interpretar tales causas, se realizó un relevamiento documental y de campo como base para la elaboración de un diagnóstico, a fin de determinar usos, actividades y conflictos que se generaron en el tiempo. A su vez se seleccionaron diversas problemáticas, tanto económicas como logísticas, que afectan al entorno del área portuaria y de la ciudad, priorizándose aquellas cuestiones que tuvieron mayor repercusión, a partir de las experiencias conocidas, difundidas y documentadas por distintas fuentes a las que se tuvo acceso (material bibliográfico, documentos de trabajo, normativas provinciales y/o municipales, informes técnicos, páginas web, entre otras).

Los resultados del análisis realizado desde una perspectiva histórica y geográfica particularmente desde lo territorial, permitieron precisar las diversas vulnerabilidades como oportunidades, procurando de ese modo disminuir o atenuar los conflictos de intereses para usos futuros. Con ellas, se elaboró una síntesis que incluye diversas estrategias a considerar.

Introducción

"El puerto es entendido como un conjunto de componentes, infraestructuras, equipamientos e instalaciones (exteriores o interiores) que posibilitan los flujos de mercancías y personas, así como la estancia de buques y pasajeros. Históricamente han sido estratégicos para el desarrollo económico, cultural y territorial, siendo la infraestructura más primitiva en términos de sistemas de transporte organizados. Como tal, se han modificado a la par de los eventos sucedidos en el tiempo. La aceleración de los procesos (sociales, económicos, políticos y tecnológicos) ha cambiado las formas de las transacciones comerciales y de los desplazamientos" (Aversa y Jauregui 2021, 56).

Ante esta aceleración de los procesos se debe partir de la historia, que presenta al puerto local en términos de intercambio como un puerto en expansión, ya que se ubicaba en el 3er puesto a nivel nacional en la exportación de granos, correspondiente a la zona del sudeste de la provincia de Buenos Aires, para la década del 50 (Junco 2018). Este intercambio creciente en la economía portuaria necesitaba de una infraestructura adaptada a esa necesidad, y era la disponibilidad de contar con silos graneleros. Es así que silos se inauguran el 23 de diciembre de 1966 bajo la órbita de la Junta Nacional de Granos, un organismo público que, según Junco (2018), actuaba como agente de regulación en el mercado de granos en la Argentina, y siendo esta Junta Nacional de Granos creada en 1933 bajo la presidencia del gobierno conservador de Agustín P. Justo, con el nombre de Junta Reguladora de Granos, con la denominación y funciones de lo que era una Junta Reguladora de Granos, que compraba el trigo, el maíz y el lino que se le ofreciera a precios establecidos por el Gobierno para venderlos a los exportadores.

"En un país como la Argentina, cuya actividad productiva está orientada a la agro-exportación de materia prima y la función principal de sus puertos está destinada a la exportación de granos, un estudio para analizar la capacidad portuaria para una terminal granelera cobra suma relevancia" (Llanos 2020, 6). Considerando una primera ubicación, se puede observar (imagen 1) en base al plano de Camusso 1935 (Junco 2018) que el astillero de Mancini y Paciotti se encontraba muy cerca del Club Náutico. Posteriormente, en la década del 60 se construirán los silos de la Junta Nacional de Granos.

A decir de Rohou (2019, 8), "los elevadores son instalaciones mecánicas utilizadas para almacenar y mover el grano con el fin de realizar procesos de limpieza y secado, y para llenar bodegas de barcos o vagones de tren. Los elevadores de cereales pueden ser de dos tipos: locales o terminales. Los elevadores locales o de campo se encuentran en el lugar de producción.

Almacenan los cereales y facilitan su manipulación. Los elevadores terminales están ubicados en lugares donde el grano sale del país; en Argentina generalmente se construyen en puertos".

Imagen 1. Plano de Camusso 1935 (Junco 2018).

En su devenir, la Junta Nacional de Granos, como todo organismo público, es reconvertida en 1946, en su entonces bajo la presidencia de Juan D. Perón, en lo que se denominó IAPI, *Instituto Argentino de Promoción del Intercambio*, cuya función que pasó a cumplir era poder comprar y vender todos los bienes agrarios y también industriales. A este Instituto se le confió entre sus objetivos, mejorar los términos de intercambio con mejores precios para nuestros productos, así como también lograr una ampliación de los mercados, con la posibilidad de no depender, o estar sujetos a los términos que se generaban para el país, en las compras con Gran Bretaña y los Estados Unidos. Por supuesto esas eran las principales funciones u objetivos que se asignaron a este organismo, pero no dejaría de comprender entre sus numerosas funciones, la compra de granos y carnes en el mercado interno para su posterior

exportación (utilizando a su vez a la Flota Mercante del Estado), así como productos forestales y mineros en menor escala, diversos servicios financieros, subsidios a determinados productos de consumo masivo, distribución de recursos a diversas reparticiones e industrias, préstamos para el desarrollo industrial, entre otros.

Con posterioridad, este organismo nuevamente va a ser reorganizado en 1963 bajo la presidencia de José María Guido, pasando a ser Junta Nacional de Granos y entonces comprar granos en competencia con cooperativas, acopiadores y otras organizaciones privadas a condición de pagar precios mínimos. A partir de entonces, y siguiendo a Junco (2018), pasaron a tener gran relevancia los elevadores y silos, donde justamente nacieron la Comisión Nacional de Granos y Elevadores y la Dirección Nacional de Granos y Elevadores. La Junta Nacional de Granos fue creciendo para transformarse en un organismo que llegó a tener 8.000 agentes. Esta comisión será posteriormente disuelta en el año 1991 por el decreto Nº 2284/91 de desregulación de mercados, elaborado por el entonces Ministro de Economía Domingo Cavallo bajo la presidencia de Carlos Menem.

En continuidad a su desarrollo histórico (Junco 2018), en el año 1962 se estudia el proyecto para la implementación de los silos, y en el año 1963 se comienzan las obras (imagen 2) tendientes a construir los silos de la Junta Nacional de Granos. En el proyecto se puede ver la Dársena C, limitada por los Espigones 2 y 3, conteniendo los sitios de atraque 12 y 13 sobre el Espigón 3, usados para la carga de cereales provenientes de la batería de silos o elevadores de la Junta Nacional de Granos.

Imagen 2. Diciembre de 1963. Elevador que en ese momento construía el Instituto Nacional de Granos. Imagen enviada por Ernesto Aguilar a Fotos de Familia del Diario La Capital.

Visto lo desarrollado, cabe señalar lo expresado por Eraso (2008, 148) “en el proyecto original, se habían tomado todas las previsiones para la construcción de un puerto de aguas

profundas, capaz de recibir a los buques del mayor calado de entonces, tanto de pasajeros como de transporte, y se habían tomado disposiciones particulares para hacer de él un puerto cerealero, pero también se había tenido en cuenta, con gran visión de futuro, la expansión de la industria pesquera y hasta su elaboración posterior del producto de la pesca en el mismo puerto".

Ya entrada la década de los '80, se va a generar un proceso que incluirá un traspaso progresivo de los elevadores portuarios en general, que se encontraban dependientes de la Junta Nacional de Granos, que se integraban por ese conjunto de silos que permitían la entrada y salida a granel de los granos (imagen 3), como así también disponer de la infraestructura para el acondicionamiento y almacenamiento de la mercadería destinada a la exportación, estructuras que se ubicaban en áreas estratégicas, no sólo cercanas, sino también en relación a las zonas de producción circundante. Cabe recordar que, a partir de 1992 y a través del decreto 2074 se dispone la privatización o concesión parcial de los elevadores que están bajo la órbita de la Junta Nacional de Granos, estableciéndose la modalidad de concesión total o parcial, a título oneroso (canon) y por un período de tiempo que varía entre 18 y 30 años.

Imagen 3. Silos ubicados en el Puerto de Mar del Plata. Imagen Diario La Capital.

El pago del canon es fijado en el contrato y depende de las características propias de cada elevador, en particular del potencial de embarque determinado por su ubicación geográfica

y capacidad de almacenamiento. El concesionario le paga al estado nacional o provincial o a la administración portuaria en donde se encuentre emplazado el elevador, el monto fijado en el contrato. Cabe señalar lo indicado en el sitio Nuestro Mar (2018), donde se presenta un completo análisis de licitación para la nueva terminal, destacando que el principal objetivo de este proceso es poder dar concreción al proyecto y lograr un crecimiento sostenido de este destino en el mercado de cargas, lo que significaría un aporte sustancial a la logística de la producción local con impacto directo sobre la actividad económica de toda la región.

Dicho sitio aclara que dos años más tarde el Estado Nacional establecería el marco regulatorio (decreto 351/92) que fija los objetivos, alcance, obligaciones de los prestadores y atribuciones de la autoridad de aplicación, por el cual se reserva expresamente el derecho de conservar la propiedad de los elevadores y supervisar su administración por los concesionarios en los elevadores de los puertos de Quequén, Rosario, Mar del Plata y otros que fueron afectados al servicio público de elevación de granos por el decreto mencionado. La cesión de los puertos no implica una renuncia tácita de los derechos.

En continuidad histórica, y según lo relatado en la Revista Puerto (2017), en Mar del Plata el Grupo Santa Bárbara adquirió Elevadores Mar del Plata en 2006, comenzando a operar inmediatamente la terminal. Sin embargo, no pudo desarrollar sus planes de negocios en sus inicios, dado que al poco tiempo se redujo el ingreso de barcos, y ante la imposibilidad de garantizar en ese momento un calado suficiente del puerto que permitiera el ingreso de los barcos cerealeros. No obstante, se aclara que el predio pertenece a la Administración General de Puertos, que se lo dio en uso a la Junta Nacional de Granos. En sí la concesión es del Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos, considerando dentro de los bienes que se encuentra el muelle de 250 metros, situación que desde hace años permite al Consorcio recaudar honorarios de los barcos por amarre y servicios en las secciones 12 y 13 y no reintegrar el dinero a dicho grupo administrador.

Finalizando un proceso, en abril del 2017, el Ministerio de Agroindustria de la Nación, a través de la resolución Nº 2017-71-APN-MA, rescindió el contrato a la concesionaria del predio, Elevadores Mar del Plata S.A, debido al estado de abandono y deterioro constante del lugar. Hasta el día de hoy, por decisión de la Agencia de Administración de Bienes del Estado (AABE), el Ministerio de Agroindustria estuvo a cargo del cuidado de las instalaciones. Cabe señalar en esta descripción que el 23 de marzo de 2018, el entonces ministro de Agroindustria de la Nación Luis Miguel Etchevehere, y en la en su momento gobernadora de Buenos Aires

María Eugenia Vidal, firmaron el traspaso definitivo del predio de los silos de Nación a la Provincia de Buenos Aires ubicado en el Puerto de Mar del Plata.

A partir de lo expuesto con anterioridad, este trabajo se fijó los siguientes objetivos a demostrar:

- Presentar y referir a la situación de los mismos desde una óptica geo-histórica y de lo transcurrido en sus diferentes caminos adoptados en el tiempo.
- Destacar las diferentes administraciones que se dieron sobre los mismos, como su uso y valoración, como los actores que intervinieron, desde los estados Nacional y Provincial recientemente, y en particular el Consorcio Portuario Regional Mar del Plata, junto a otros actores privados y públicos que se desarrollan en el área.
- Describir la situación particular a partir de un caso de estudio, como son los silos graneleros del puerto local, considerados desde su creación hasta la actualidad, desde un abandono hasta la posibilidad de una plataforma logística.

Metodología

Para analizar e interpretar tales causas, se realizó un relevamiento documental y de campo como base para la elaboración de un diagnóstico, a fin de determinar usos, actividades y conflictos que se generaron en el tiempo. A su vez se seleccionaron diversas problemáticas, tanto económicas como ambientales, que afectan al entorno del área portuaria y de la ciudad, priorizándose aquellas cuestiones que tuvieron mayor repercusión, a partir de las experiencias conocidas, difundidas y documentadas por distintas fuentes a las que se tuvo acceso (material bibliográfico, documentos de trabajo, normativas provinciales y/o municipales, informes técnicos, páginas web, entre otras).

Discusión

A partir de la descripción histórica desarrollada anteriormente, en relación al primer objetivo establecido, se debe especificar que los silos en sí tienen una capacidad de almacenaje de 25.255 toneladas, son 30 silos con una capacidad de 890 toneladas cada uno, salvo uno que tuvo un problema y se debió colocar un encofrado de hormigón por dentro y almacena 690 toneladas. Además, se encuentra el muelle utilizado para carga general de 14 pies de profundidad al cero local y 134 m de longitud. La parte que afectaba en su momento, según expresiones periodísticas de la empresa que fuera prestataria, es la galería de los silos, la que corre por arriba del muelle 3. También señalan desde el grupo que operaba los silos, que el

proyecto de Elevadores Mar del Plata no era sólo de prestar servicio a los exportadores cerealeros, sino que tenía que ver con la idea de producir e industrializar alimentos para la exportación.

En base a los motivos expresados, y ante las dificultades presentadas para poder operar este espacio, permite realizar una primera conclusión, dado que no se puede disponer del uso del muelle 3 como operativo. Sí se pueden disponer barcos que en términos portuarios son definidos "para que estén durmiendo", pero no obviamente disponer de poder hacer operativa dicha área, desde la dificultad en las descargas en ese lugar como del desplazamiento y logística que se requieren. Esto ha llevado a pensar dividir en dos partes este sector, la galería por un lado y los silos obviamente como otra situación, que se plasmó en proyectos para su refuncionalización como su demolición, la cual proyectada antes de la situación conocida de pandemia 2020-2021, se calculó en $200 millones para hacer la demolición de la galería, conservando la estructura de los silos, con otra función, lo que constituye una opción, si bien compleja y costosa, en una oportunidad importantísima desde los aspectos de la producción y logística del puerto, porque devolvería reconvirtiendo al muelle 3 en un sector altamente operativo.

Cabe mencionar que este sector, como se expresó en los objetivos, es un área de superposición de usos y actividades, dado que se sumaban las demoras en la construcción del desagüe del Arroyo del Barco, y las trabas legales que dificultaban en su momento poder "ingresar al predio de los silos", dado que dicho espacio no era administrado por el Consorcio del Puerto de Mar del Plata, ya que estaba a cargo del Ministerio de Agroindustria, el cual había cedido el permiso a un concesionario en una situación conflictiva, y donde según el proyecto debería ser establecida su desembocadura, lo que impediría las inundaciones, siendo esta obra parcialmente terminada en años posteriores. En estas circunstancias es que el Ministerio de Agroindustria, en junio de 2017, rescindió el contrato de concesión a Elevadores Mar del Plata por incumplimientos registrados y ante las emblemáticas construcciones que obstaculizaban la realización de diferentes obras.

Es por ello que todo proyecto de contemplar diversos aspectos significativos para el crecimiento y desarrollo del puerto, donde se contemple la integración de un modelo extractivo, productivo e industrial cuyo norte tiene que ver con el desarrollo de un conglomerado pesquero en vista a tres cuestiones, ciudad con puerto, donde se incluye un dragado como así también su control, un desarrollo productivo integrado y la generación de mayores fuentes de trabajo. En

este sentido, se coincide en lo que expresa Llanos (2020, 8), "tanto el transporte, especialmente el marítimo, como la infraestructura que lo sirve desempeñan un papel cada vez más importante en el comercio mundial y en el progreso económico de las naciones. Esta rápida globalización y crecimiento del comercio internacional, ha hecho que muchos puertos deban revaluar frecuentemente sus capacidades para asegurar que podrán proporcionar servicios satisfactorios a sus usuarios y mantener su competitividad".

No menor será la tarea de proyectar un plan integral, que contemple desde este momento hasta una visión con 20 años, es por ello que se debe establecer un diagrama de una logística integral e integrada, la vinculación con el parque industrial, entre otras, hasta el crecimiento de los astilleros, y sin olvidar el ingreso tan especial y necesario del turismo. Lógicamente en este contexto todo esto y, como una cuestión transversal, el contemplar, cuidar, difundir, este plan o visión, que sea con una perspectiva ambiental. Se deben considerar, en este sentido, que hay otras cuestiones que tienen que ver con la ocupación de muelles, de barcos inactivos, situación que se está trabajando los últimos años, con empresas locales, como SPI –*Servicios Portuarios Integrados S.A*– y TPA –*Tecno Pesca Argentina*–, quienes se encuentran colaborando en estas tareas.

A raíz de lo expresado anteriormente y acorde a Quinteros Ramos (2021) "se entiende que los puertos son parte vital en el comercio de los países, por medio de ellos se realizan en gran medida los intercambios comerciales entre distintas naciones. Para lograrlo, las zonas portuarias deben contar con una importante posición geoestratégica, así como también con un sistema de infraestructura de alta calidad que permita a las embarcaciones de gran tamaño recalar en los puertos de forma óptima. Por tanto, el puerto es una zona estratégica que fortalece las actividades de comercio exterior en los países, conllevando a una inyección de dinamismo dentro de sus economías".

En referencia a los aspectos planteados por los diversos actores que han participado en todo este proceso, y desde el punto de vista de la inversión, la producción y en general de los proyectos para optimización del espacio de los silos, directivos de la Terminal de Contenedores 2 (TC 2) elevaron una iniciativa privada, con una inversión gradual estimada de 300 millones de pesos, al entonces titular del Consorcio, en 2017, con el objetivo de desarrollar un nuevo polo logístico para el transporte de cargas (Nuestro Mar, 2017). La inversión contemplaba espacios para consolidación de cargas, cámaras frigoríficas para almacenamiento de productos frescos y depósito fiscal, como parte de una amplia y moderna infraestructura que multiplicaría

cantidad y potencial de servicios con respecto a las actuales instalaciones que la firma opera en el Espigón 2.

El proyecto de una nueva terminal de contenedores para el puerto local, según lo expuesto en la Revista Nuestro Mar (*op. cit.*), se suma a otros que se han oficializado ante el Consorcio Portuario Regional Mar del Plata para desarrollar los distintos espacios de la jurisdicción, entre ellos el del Astillero Contessi, que buscaba ampliar las instalaciones hasta el límite con la desembocadura del Arroyo del Barco, y otro para un centro logístico que la firma Materia Hnos. perfila en la denominada Manzana de los Circos. Estos proyectos, plasmados luego en llamados a licitación, se publicaron en los diarios y en el sitio web del Consorcio Portuario Regional Mar del Plata, como el llamado a licitación para una nueva Terminal Multipropósito en el predio de los silos y elevador de granos del puerto local.

Este proyecto implicaba una profunda intervención en el sector de muelles y áreas operativas donde hasta hace algunos años se concentraba el acopio y embarque de cereales. La obra por emprender, con una inversión estimada en 20 millones de dólares al cabo de 10 años, y de 5 millones de dólares en su inicio, sobre un predio de más de cuatro hectáreas, comprendía como primer paso la demolición del elevador de granos y silos, deteriorados en su infraestructura, para despejar esa superficie que se asignaría a la operatoria de grandes embarcaciones vinculadas al transporte de contenedores y cargas generales.

El análisis previo, realizado por el Estudio Larrague & Asociados, contratado por el Consorcio Portuario Local, incluyó la historia del Puerto, la situación y movimientos actuales, y la comparación con otros puertos que no operan como Mar del Plata. Se debe considerar que este llamado a licitación es posible debido a que el Ministerio de Agroindustria de Nación dio por finalizada la concesión por reiterados incumplimientos del operador, como se explicó anteriormente. También se debe expresar que, en esta última etapa, el Concesionario asumirá el control del ingreso y egreso de personas, mercaderías y vehículos a la Terminal. A tal fin programará adecuadamente estos movimientos evitando originar interferencias en la circulación vehicular externa. Deberá cumplir y mantener en todo momento la certificación PBIP y cualquier otro tipo de certificación que se requiera en materia de Protección Marítima y seguridad de las cargas e instalaciones. Finalmente se produjo el llamado a licitación en el año 2019, para definir el futuro que tendrán las cuatro hectáreas donde están emplazados los silos del Puerto de Mar del Plata, y después de una espera que se dilató durante más de un año para tener la confección de los pliegos, la misma no tuvo oferentes.

Se debe recordar que el Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata ya había tomado posesión de los silos, cumpliendo con la instancia que le permitía dar inicio al llamado a licitación, quedando desierta la licitación para la construcción de una terminal multipropósito de ultramar en el predio de los silos del Puerto Mar del Plata. Las causas como el escaso movimiento y la magnitud de la inversión, así como también la situación derivada de una causa de contaminación, entre otras ya descritas, dieron como resultado declarar desierta la licitación ante la falta de oferentes.

Estos procesos ponen de manifiesto la necesidad de un plan integral estratégico no sólo para el puerto local, sino en su logística integral. Los inversores no se sienten atraídos en las propuestas, con un montón según los conocedores o especialistas en este sentido, que marcan ser elevados y para un plazo en años, también que se pone en duda, pero más allá de ello, las inversiones son atraídas a partir de una serie de garantías y estímulos, de proyecciones reales a las cuales el Consorcio Regional Portuario de Mar del Plata, debe atender y reflexionar en un futuro no muy lejano.

A modo de conclusión

Se puede observar que lo desarrollado precedentemente implica necesariamente un plan estratégico que contemple un desarrollo e inversión integral, atendiendo a diferentes aspectos que se deben considerar para el crecimiento de un puerto. Uno de los objetivos, como consecuencia del nuevo rol de los silos, es recuperar ese sector del puerto con la idea de potenciar su capacidad de trabajo y servicio para los buques que operarían en esa área. Espacio, como se ha presentado, que se recupera luego de un proceso de reclamos de varios años, donde el Ministerio de Agroindustria de Nación entregó el predio a la provincia que, en virtud de la Ley Nacional de Puertos, lo puso bajo administración del Consorcio Portuario Regional Mar del Plata.

Si bien se demostró la participación de los diferentes actores, en esta situación particular de la historia de los silos del puerto local, comenzando con autoridades nacionales y provinciales, y el accionar de privados, quienes reclamaron los pagos y cánones en su momento por el uso de estas instalaciones hasta que fue definitivamente transferido al Consorcio local, es importante destacar que el Consorcio es quien conserva, a partir de la transferencia de los silos, su condición como autoridad portuaria, implicando esto contar con los derechos que ello conlleva sobre los usos y competencias en esta área. Es evidente que se debe ampliar y mejorar este espacio para los tipos de carga, por eso la presentación de proyectos para la Terminal

estableciendo cómo podrá operar, debiendo considerarse disponer de las habilitaciones, de las mejoras en infraestructura realizadas, como así también la tecnología incorporada para una mejora de las operaciones. Es necesario adelantar que los mayores aportes sobre capacidad y productividad portuaria están realizados sobre terminales de contenedores.

En determinados momentos se necesita construir una nueva terminal, aunque también según los casos, aumentar la capacidad de almacenamiento, distribución, etc., por lo cual resulta una transformación inevitable. También se debe concluir que, antes de que un puerto disponga un plan en ejecución, o cómo se debe considerar un plan estratégico, es de importancia que se considere si se han utilizado completamente sus instalaciones como servicios existentes, y si ello pudo contemplarse considerando se haya logrado maximizar la producción, es decir, obtener el máximo posible con los recursos disponibles.

Este análisis implica conocer el potencial de producción, en base a la infraestructura disponible, como así también a los recursos disponibles. Es por ello que recobran el valor las teorías que se presentan, como los estudios referidos a la capacidad de terminales portuarias, los cuales deben explicar la necesidad, el porqué de una visión integrada y sistémica. En un país como la Argentina, cuya principal actividad productiva está orientada a la agro-exportación de materia prima, y en consecuencia para determinados puertos, donde el rol principal está destinado a la exportación de granos, es imprescindible la realización de un estudio para analizar la capacidad portuaria de las terminales existentes, terminales imprescindibles para esos puertos graneleros, y entendida dentro de una gran y necesaria cadena logística agroexportadora, pero para otros puertos, donde el rol o sentido del mismo y en vinculación al llamado *hinterland* es otro, hace que sea necesario ser repensados, no sólo su función, sino en relación al espacio que ocupan, necesario para los tiempos que se viven, como también desde su perspectiva económica, es decir su *foreland*, su relación al comercio exterior. Esto hace que cobren una nueva relevancia los proyectos de re-funcionalización, como así también el de repensar, el de disponer de un nuevo rol del puerto en cuestión, que lo lleve a un nuevo posicionamiento como también, a un creciente desarrollo.

Bibliografía

Aversa, María y Estefanía Jáuregui. “Una lectura sobre la configuración urbano-portuaria en la provincia de Buenos Aires. Heterogeneidades territoriales en los puertos de San Pedro, Dock Sud, Mar del Plata y Bahía Blanca.” *Cartografías del Sur*, no. 14 (diciembre 2021): 53-88. https://doi.org/10.35428/cds.vi14.253

Eraso, María Marcela. “Posibles abordajes metodológicos de la geografía portuaria en la ordenación del territorio: El puerto de Mar del Plata.” *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, no. 1 (noviembre 2008): 145-151. https://estudiosmaritimossociales.org/wp-content/uploads/2016/05/rems-nc2ba-1_p146-152-2.pdf

Garrone, Roberto. “Vamos a ir hasta la Corte Suprema si hace falta para defender nuestros derechos.” *Revista Puerto*. 31 de mayo de 2017. https://revistapuerto.com.ar/2017/05/vamos-a-ir-hasta-la-corte-suprema-si-hace-falta-para-defender-nuestros-derechos/

Junco, Pablo Javier. “Silos elevadores de granos.” *Fotos Viejas de Mar del Plata* (blog). 5 de octubre de 2018. http://fotosviejasdemardelplata.blogspot.com/2018/10/silos-elevadores-de-granos.html

Llanos, Pablo Luis. “Análisis integral de capacidad de una terminal portuaria granelera. Caso: Terminal Quequén S.A.” Tesis doctoral, UNICEN, 2020. https://www.ridaa.unicen.edu.ar/handle/123456789/2428

“Puerto de Mar del Plata: Completo análisis de la licitación para una nueva terminal multipropósito.” Fundación Nuestro Mar. 10 de diciembre de 2018. https://www.nuestromar.org/antiguas/puerto-de-mar-del-plata-completo-analisis-de-la-licitacion-para-una-nueva-terminal-multiproposito-2/

“Puerto Mar del Plata: ¿Cuáles son los proyectos en carrera para quedarse con el predio de los silos?” Fundación Nuestro Mar. 9 de octubre de 2017. https://www.nuestromar.org/antiguas/puerto-mar-del-plata-cuales-son-los-proyectos-en-carrera-para-quedarse-con-el-predio-de-los-silos/

Quintero Ramos, Meudis, Karen Almanza-Vides y Suraya Pimienta Gómez. “Estrategias para potenciar la competitividad internacional de puertos marítimos en contextos globalizados.” *Revista de Ciencias Sociales* 27, no. 3 (julio-septiembre 2021): 250-271. https://doi.org/10.31876/rcs.v27i3.36768

Rohou, Bruno. “El silo, un elemento del paisaje cultural del puerto de Rosario (1905-1940).” Res Gesta, no. 55 (2019): 1-17. https://repositorio.uca.edu.ar/handle/123456789/9805

OBSERVATORIO DE PROBLEMÁTICAS PESQUERAS: BALANCES Y PERSPECTIVAS

Diego Solimeno
GESMar–INHUS–CONICET–UNMdP–OPP
diegosolimeno@hotmail.com

Gabriela Sánchez
GESMar–INHUS–CONICET–UNMdP–OPP
gabysanchez07@hotmail.com

Luciana Nogueira
GESMar–INHUS–CONICET–UNMdP–OPP
nogueiramluciana@gmail.com

Agustín Nieto
GESMar–INHUS–CONICET–UNMdP–OPP
agustin.nieto77@gmail.com

Resumen

La pesca es una de las actividades económicas más antiguas y complejas. Desde su emergencia en los mercados internacionales, a mediados del siglo XIX, y hasta el día de hoy, la sustentabilidad socio-ambiental plantea serios desafíos para los países. En el caso argentino, a partir de la década de los 60, y conjuntamente con el desarrollo del estado capitalista, sucesivas crisis interpelaron al sector denotando la vigencia de ciertas cuestiones y tensiones que han caracterizado a la actividad. Hacia finales de los años 90 y de la mano de la desregulación estatal, se alcanzaron niveles históricos de captura con profundas consecuencias sociales y ambientales que aún no han sido totalmente saldadas. El puerto de la ciudad de Mar del Plata, principal puerto pesquero del país en relación a su participación en los desembarques totales, fue el más golpeado por la crisis. La desocupación y los procesos de precarización laboral, junto a las transformaciones espaciales en el área adyacente al puerto, se convirtieron en parte constitutiva de la actividad. Sin embargo, existe una carencia en relación a los análisis y diagnósticos referidos particularmente al mercado de fuerza de trabajo y a la actual estructura productiva del sector, cuyas transformaciones tienen especial impacto en la ciudad de Mar del Plata. Esta carencia tiene consecuencias sensibles tanto para el campo científico abocado a su

estudio, como para las agencias y organizaciones gubernamentales y no gubernamentales que diseñan políticas orientadas al sector.

En esta ponencia expondremos los primeros resultados que el equipo transdisciplinar alcanzó en los tres años de existencia del OPP y los desafíos a futuro.

Introducción

La actividad pesquera es una de las actividades económicas más antiguas y complejas. Desde su emergencia en los mercados internacionales, a mediados del siglo XIX, y hasta el día de hoy, la sustentabilidad socio-ambiental plantea serios desafíos para los países. En el caso argentino, a partir de la década de los 60, y conjuntamente con el desarrollo del estado capitalista, sucesivas crisis interpelaron al sector denotando la vigencia de ciertas cuestiones y tensiones que han caracterizado a la actividad (Mateo J 2003, Nieto y Colombo 2009, Allen 2010, Solimeno y Yurkievich 2020). Hacia finales de los años 90 y de la mano de la desregulación estatal, se alcanzaron niveles históricos de captura con profundas consecuencias sociales y ambientales que aún no han sido totalmente saldadas. El puerto de la ciudad de Mar del Plata, principal puerto pesquero del país en relación a su participación en los desembarques totales, fue el más golpeado por la crisis. La desocupación y los procesos de precarización laboral, junto a las transformaciones espaciales en el área adyacente al puerto, se convirtieron en parte constitutiva de la actividad (Mateo J et al. 2010).

Los emergentes del desarrollo pesquero nacional y marplatense, desigual y contradictorio, motivaron que en el año 2008, desde la Facultad de Humanidades de la Universidad Nacional de Mar del Plata, se fundara el Grupo de Estudios Sociales y Marítimos (GESMar). El eje principal del GESMar se refiere al pasado, presente y futuro de las ciudades-puerto, en particular de las comunidades laborales portuarias del sudeste bonaerense. Asimismo, sus proyectos de investigación se vinculan a cuestiones tan amplias como son la conflictividad social y laboral, las políticas públicas, las condiciones de vida y trabajo, las mentalidades y representaciones sociales de los grupos que dinamizan la vida de las ciudades-puerto, entre otros muchos temas. En este sentido, al partir desde la geografía marplatense, el principal punto en común de los procesos estudiados ha sido la actividad pesquera anclada en la terminal local.

Desde su creación en el año 2008, el GESMar viene desarrollando actividades de vinculación con las comunidades que son sujeto de sus investigaciones. Se han organizado talleres y cursos, se han redactado informes técnicos a pedido de organizaciones sociales y

gremiales, y se han llevado adelante proyectos de extensión en vinculación con las comunidades del puerto de la ciudad de Mar del Plata. Sus miembros también desarrollan tareas docentes en las escuelas de enseñanza media y en la universidad, donde dictan seminarios de grado y posgrado.

El grupo está dirigido desde su creación por el Doctor en Historia José Mateo, quien ha permitido y acompañado el desempeño creativo de cada uno de lxs miembros del grupo. Conforme a sus enseñanzas, el GESMar sostiene y defiende una política de apertura hacia quienes sientan ganas de, y tengan vocación por, investigar y desarrollarse intelectualmente en un clima de cooperación y solidaridad.

La profundización de las actividades del GESMar condujo a que en el año 2019 se creara el Observatorio de Problemáticas Pesqueras (OPP), el cual está conformado por investigadores e investigadoras de diversas disciplinas que buscan poner a disposición saberes sobre la actividad pesquera argentina. En este sentido, la función del OPP es servir como instrumento de recopilación y generación de datos cuantitativos y cualitativos para la construcción de información que sirva como sustento para el diseño y la planificación de las políticas públicas. De esta manera, en esta ponencia se desarrollarán los primeros resultados que el equipo transdisciplinar del OPP alcanzó en los tres primeros años de existencia y, al mismo tiempo, se mencionan los desafíos a futuro.

En un primer momento, se comentarán las colaboraciones que el OPP realizó con la Revista El Ojo del Cóndor y Tricontinental. En segundo término, se hará un recorrido rápido por algunos de los posteos que se han hecho mostrando el sitio web. En tercer lugar, se abordarán los proyectos que se han presentado, los que salieron y los que no. Para finalizar, se comentarán las líneas de investigación abiertas y los próximos desafíos del grupo.

Artículos y colaboraciones colectivas del OPP

Entre los trabajos colectivos realizados, en primera instancia se desarrolló un artículo denominado *"Pesca, mar y tierra: una cartografía industrial de la actividad pesquera en Mar del Plata"* (Nieto et al. 2022). El objetivo del trabajo fue realizar un mapeo de la actividad industrial pesquera en perspectiva histórica, a partir de dos relevamientos centrales: el Censo Nacional Pesquero de 1996 y un relevamiento efectuado por la Municipalidad de General Pueyrredón en 2018. El mismo permitió conocer algunas transformaciones de la industria pesquera marplatense en las últimas décadas, a partir de dos "mapas de calor" que plasman la distribución espacial de los establecimientos, por ejemplo, la mayor presencia en la zona del

Parque Industrial General Savio, próximo a la localidad de Batán, lo cual es un proceso novedoso para la industria pesquera que estuvo localizada históricamente en la "zona núcleo" del puerto marplatense. Por otro lado, observamos una mayor concentración en esta zona núcleo, una distribución menos marcada hacia el noroeste de la ciudad con respecto a 1996. En tercer término, otro resultado es la nula presencia de industria pesquera más allá de la avenida Juan B. Justo, la cual se ubica como "frontera" de la actividad en la ciudad.

La construcción de los mapas mostró ser una herramienta útil e interesante para analizar información de los relevamientos, a fin de "cartografiar" la industria pesquera marplatense, que tiene una importancia muy significativa para la ciudad.

Otro trabajo colectivo fue un artículo denominado: "*La riqueza pesquera argentina: ¿platos gourmet para pocxs o bienes comunes para todxs?*" (Maciel et al. 2021). En el mismo se pone en discusión el perfil productivo y exportador que tiene la actividad pesquera argentina, en donde un porcentaje muy significativo de las capturas tiene como destino final las exportaciones (más del 80%), sobre todo de especies como langostinos, que en gran medida se utilizan para "decorar" platos en mercados centrales. Esta situación se contrapone con un consumo muy bajo de productos pesqueros por parte de la población argentina, ubicada no sólo por debajo de la media mundial, sino también de la media latinoamericana, con un consumo alrededor de los 4 o 5 kilos de pescado por año por habitante (lo cual es 3 o 4 veces por debajo de la media mundial). En este sentido se abre la discusión en torno a la soberanía alimentaria y la dificultad que tienen las amplias franjas de trabajadores para acceder a este tipo de productos, que tienen una gran importancia nutricional para el desarrollo humano. Esto se vincula con la discusión en torno a la Ley Federal Pesquera y sus postulados, ya que los mismos se configuraron como el marco para que el Estado legalice estos procesos.

Posteos del OPP[1]

La heterogeneidad disciplinar del OPP resultó en diversos abordajes sobre distintas aristas de la problemática pesquera nacional. Por ejemplo, expresiones de la "conflictividad laboral y portuaria" en el sector, entre las cuales se analizan conflictos por recuperación de fábricas pesqueras en Necochea y Quequén entre los años 2010 y 2012[2]. Estos conflictos a nivel local tienen como marco el desguace de la industria pesquera en estas ciudades, que llegaron a

[1] https://observar.estudiosmaritimossociales.org/inicio/

[2] https://observar.estudiosmaritimossociales.org/engraucoop-la-primera-recuperada/#more-548

contar con más de veinte establecimientos y 3.000 puestos de trabajo en los años 70. Los mismos fueron desmantelados durante las últimas cuatro décadas en el marco de la concentración del capital y la actividad pesquera en Mar del Plata y ciudades portuarias de la Patagonia.

También se desarrolló una discusión en torno a la esencialidad de la actividad pesquera declarada en el contexto de la pandemia, y cómo esa rápida reactivación de la actividad no fue acompañada por protocolos serios y bien aplicados referidos al cuidado de las y los trabajadores, no sólo embarcados sino también lxs que realizan el trabajo "en tierra"[3].

Otros trabajos se basan en una perspectiva biográfica y autobiográfica, a fin de transmitir los saberes y experiencias de sus trabajadores[4] [5]. Entre las notas presentadas en la página web del OPP, podemos mencionar por su orden de aparición:

¿Quién se acordará del Capitán Nemo?[6], de Esmeralda Broullon. Desde Sevilla, España, la autora realiza un trabajo de campo antropológico en una tradicional área marítima como es la Ría de Vigo, y delimita las unidades de observación para iniciar un estudio etnohistórico sobre pesquería extractiva en el Atlántico Sudoccidental e islas adyacentes. En este trabajo, corrobora el valor del patrimonio inmaterial del cúmulo de conocimiento práctico de buena parte de sus agentes protagónicos: los capitanes, patrones de pesca junto a los subalternos y los mandos intermedios, entre ellos los contramaestres de cubierta, en la demonizada pesca industrial. Un sector donde la marinería ha sido reemplazada por la lógica del deslocalizado mercado transnacional, por lo que no hubo oportunidad de realizar observación directa sobre este tránsito, ni obviamente posibilidad de embarque para una investigadora, al menos en las primeras aproximaciones al campo de estudio. Pero inmersa desde tierra se realizan ensayos y se extraen experimentados resultados sobre la singularidad y el laberíntico mundo del mar, ámbito de difícil acceso a todas aquellas personas ajenas al mismo.

La Recuperada: fábrica pesquera autogestiva[7], de Luciana Nogueira. En esta nota, la autora trabaja la conformación de la fábrica pesquera autogestiva: "La Recuperada. Cooperativa de Industria Pesquera y Alimenticia". El informe describe el proceso de conformación de la

[3] https://observar.estudiosmaritimossociales.org/actividad-esencial-trabajadores-descartables/
[4] https://observar.estudiosmaritimossociales.org/624-2/
[5] https://observar.estudiosmaritimossociales.org/orgullosa-obrera-del-pescado/
[6] https://observar.estudiosmaritimossociales.org/quien-se-acordara-del-capitan-nemo/
[7] https://observar.estudiosmaritimossociales.org/la-recuperada-fabrica-pesquera-autogestiva-2/

primera empresa recuperada correspondiente al sector de la industria pesquera argentina, situada en Necochea, ciudad de la costa sudeste bonaerense. Para realizar esta descripción, caracteriza: el contexto de surgimiento, la empresa originaria, la fuerza de trabajo fabril, el colectivo obrero que emprendió la recuperación, las corrientes políticas que participaron del conflicto, y el proceso conflictivo que decantó en la recuperación de la fábrica.

Bienes comunes naturales y "recursos pesqueros"[8], de Elena Lounge. En este artículo se analiza el rol del Consejo Federal Pesquero, el INIDEP y la merluza común como caso de estudio. Como conclusión, la autora señala que, desde un punto de vista social, es necesario cuestionar hacia quiénes va dirigido el beneficio de la pesca. El Estado invierte en el INIDEP para que lo asesore, pero la renta ictícola es acaparada por capitales privados únicamente. Si afirmamos que los recursos pesqueros son un Bien Común, ¿no debería el Estado asumirse como responsable y destinatario de una parte del beneficio de la pesca, y que su usufructo vuelva hacia la sociedad?

Relaciones laborales en el Atlántico Sur[9], de Patricia Leprati. La autora realiza un análisis a través del caso de un tripulante de un buque pesquero chino, quien había perdido una de sus piernas en un accidente a bordo y fue rescatado por la Prefectura Naval Argentina. Este hecho es tomado como punta de lanza para describir el carácter transnacional de la explotación pesquera en la región desde mediados del siglo XX. Sin embargo, la autora señala que, a pesar de que a sus puertos llegan un gran número de embarcaciones de diferentes partes del mundo, tanto desde Argentina como desde Uruguay, el estudio de las problemáticas pesqueras aborda escasamente dicho carácter transnacional, sobre todo en lo referente al mundo del trabajo. Aunque se suele reconocer el carácter móvil y transfronterizo del capital y de los intereses empresariales pesqueros, las relaciones laborales de la industria pesquera continúan pensándose, mayoritariamente, dentro de los límites de cada estado-nación.

¿El ingeniero Bragge realizó el primer muelle de Mar del Plata?[10], de Bruno Rohou. El autor manifiesta que en la identidad marplatense se acepta como seguro que el primer europeo que estuvo en la zona que hoy llamamos Mar del Plata fue Coelho de Meyrelles. Se dice que

[8] https://observar.estudiosmaritimossociales.org/bienes-comunes-naturales-y-recursos-pesqueros/
[9] https://observar.estudiosmaritimossociales.org/relaciones-laborales-en-el-atlantico-sur/
[10] https://observar.estudiosmaritimossociales.org/el-ingeniero-bragge-realizo-el-primer-muelle-de-mar-del-plata/

hizo construir el primer muelle del futuro puerto de Mar del Plata. Detalle sorprendente, este primer muelle habría sido de hierro. Esta nota se propone interrogar la posibilidad técnica de construir un muelle de este material, en una zona totalmente despoblada.

Régimen Federal de Pesca[11], de Camila Okada. En su desarrollo, la autora describe los principales instrumentos y mecanismos establecidos en el Régimen Federal de Pesca que modificaron la administración de la actividad pesquera en nuestro país, pero cuyo funcionamiento nos permite *a priori* cuestionar la normativa en términos de densidad y correlación entre los objetivos enunciados y los resultados obtenidos. Concluye señalando que la actividad pesquera representa un desafío en materia de políticas públicas en relación a los principios distributivos y de equidad social. En Argentina, la necesidad de regular la actividad se cristalizó con las consecuencias económicas y sociales de la explotación, en donde el Régimen Federal de Pesca cumple un rol de relevancia al haber modificado normativamente la administración de la actividad. Sin embargo, es hora de que el Estado ponga en la mesa de discusión los resultados de su implementación para evitar nuevamente tener que actuar ante la urgencia de los desequilibrios ambientales y sociales.

Tribunales de Trabajo: ¿de pro obrero a pro patronal?[12], de Eliana Marioli. En este trabajo se analiza el inicio de actividades de un nuevo Tribunal de Trabajo en la ciudad de Mar del Plata. Hasta aquí, nada llamativo; sin embargo, cuando observamos los nombres designados para integrar el trío de juezas que compondrán este organismo, podemos distinguir uno especialmente polémico: el de la Dra. Stella Maris Moscuzza. Este nombre resuena por estar asociado a una de las familias más poderosas del sector pesquero nacional y marplatense. Quien en su perfil de Linkedin, se presenta como "Asesora Jurídica de Empresas en Derecho Laboral y Negociación Individual y Colectiva, titular del Estudio Moscuzza Abogados y docente de la UNMdP". Es decir, no sólo existe un vínculo familiar, sino también uno laboral: se encarga de ser la defensora de la empresa Pedro Moscuzza e hijos S.A. en la mayoría de las demandas en su contra. La autora se pregunta ¿cómo es qué una empresaria y ferviente defensora de los derechos empresariales es designada para estar a la cabeza de un tribunal laboral? ¿Qué motivos políticos y partidarios hay detrás, cuáles son los intereses en juego? ¿Por qué el gobierno tiende a favorecer sistemáticamente a la patronal a la hora de tomar este tipo de decisiones?

[11] https://observar.estudiosmaritimossociales.org/regimen-federal-de-pesca-ley-nacional-24-922-97/
[12] https://observar.estudiosmaritimossociales.org/tribunales-de-trabajo-de-pro-obrero-a-pro-patronal/

Precariedad laboral en la industria pesquera: una realidad permanente[13], de Jorge Aguero, jubilado e integrante de Memoria Portuaria. Su texto realiza un recorrido histórico sobre las denuncias que se han realizado sobre la insalubridad en que se trabaja en plantas de pescado en Mar del Plata. Reconoce que algunas empresas han mejorado en algo las condiciones de salubridad, principalmente por las exigencias de la exportación, sin embargo, siguen derivando el pescado a plantas donde no se respeta lo más mínimo dichas condiciones. En consecuencia, se puede afirmar que el riesgoso medio ambiente en que se realizan las tareas hace que la salud del obrero se resienta constantemente y, si bien hoy tenemos leyes que han permitido a muchos trabajadorxs (afectados por la falta de inscripción o de aportes) jubilarse con la mínima, el autor considera que ésto lo único que modera son las consecuencias, pero no ataca las causas, pues solamente declarando la insalubridad y combatiendo el trabajo en negro en el sector, permitiría en un futuro trabajar en mejores condiciones y con una jubilación acorde a la tarea realizada.

Clamor desde las entrañas del mar[14], de Gabriela Sánchez. La autora analiza la problemática de los hundimientos en la Argentina. Advierte que desde el 2000 hasta la fecha, se han hundido 60 barcos pesqueros, con un saldo de 97 muertos entre tripulantes fallecidos y desaparecidos. La problemática de los hundimientos es muy poco abordada en sus diferentes aristas. La falta de estudios sobre la seguridad marítima, y específicamente sobre hundimientos, es general a nivel mundial, y nuestro país no es la excepción. La naturalización, unida a la poca atención académica y social que existe sobre esta problemática, termina perpetuando una realidad que se sigue repitiendo. Realiza un análisis estadístico y encuentra una relación entre la antigüedad de la flota pesquera, la eslora de los barcos y la cantidad de víctimas en los hundimientos.

Proyectos presentados y en curso

El primer proyecto presentado por el OPP fue ante la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) en mayo de 2019, realizado por el Dr. Agustín Nieto y la Lic. Camila Okada. El proyecto "Pasado, presente y porvenir del empleo en el sector pesquero marítimo argentino" tenía como objetivo central diagnosticar la situación del mercado de fuerza de trabajo y las condiciones sociolaborales en el sector pesquero marítimo

[13] https://observar.estudiosmaritimossociales.org/precariedad-laboral-en-la-industria-pesquera-una-realidad-permanente/
[14] https://observar.estudiosmaritimossociales.org/clamor-desde-las-entranas-del-mar/

argentino para los últimos 25 años, y pronosticar su posible situación en los próximos años, teniendo en consideración los conceptos e indicadores propuestos por la Organización Internacional del Trabajo (OIT). El mismo no quedó seleccionado por la FAO, pero sirvió como base para proyectos posteriores.

Uno de los proyectos que elaboramos fue presentado en el marco del programa nacional "Ciencia y Tecnología contra el Hambre"[15], y se basó en la interrelación de tres principales ejes articuladores: el desempleo y la precarización laboral en la industria pesquera marplatense, la educación alimentaria y nutricional en torno a mejorar el acceso de productos pesqueros frescos, y la soberanía alimentaria en relación a las problemáticas alimentarias que existen en la localidad. Nuestros objetivos, además de elaborar información de utilidad social y pública, eran fortalecer acciones en red, fomentar el trabajo docente, diseñar políticas públicas de soberanía alimentaria que impacten sobre problemas alimenticios, y promover el máximo "interés social" de la Reserva Social de Merluza Común, orientado al aprovisionamiento de mercados barriales y comedores escolares. El proyecto se basó en un diagnóstico de problemáticas y falencias halladas en el territorio local. Si bien la propuesta no quedó seleccionada entre las financiadas, se constituyó como una instancia de intercambio interdisciplinar muy enriquecedora para el grupo.

Desde finales del año 2021 y durante todo el 2022, estamos desarrollando un proyecto que tiene como objetivo analizar el "Perfil sociocultural de la tripulación que opera sobre el Variado Costero desde el puerto de Mar del Plata"[16]. El proyecto se lleva a cabo de manera interdisciplinar e interinstitucional, destacándose la participación de la Universidad Nacional de Mar del Plata, a través del GESMar y el Observatorio de Problemáticas Pesqueras (OPP); el Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP); la Fundación Vida Silvestre Argentina; la Asociación de Embarcaciones de Pesca Costera y Fresquera; y la empresa Simplot, que financia el proyecto. El trabajo de campo incluye la administración de encuestas y entrevistas que aún continúan en proceso. El trabajo se constituye como un punto de partida realmente innovador para la aplicación del Enfoque Ecosistémico de la Pesca (Defeo y Vasconcellos 2020) en la gestión de una pesquería argentina.

[15] https://www.argentina.gob.ar/ciencia/financiamiento/cytcontraelhambre

[16] https://www.argentina.gob.ar/noticias/investigadores-del-inidep-y-de-la-unmdp-analizaran-el-perfil-sociocultural-de-la

Cierre

La realización del VII Coloquio Internacional de Patrimonio Portuario realizado entre el 11 y 12 de agosto de 2022 en la Ciudad de Rosario, Santa Fe, Argentina, motivó al equipo interdisciplinar que conforma el OPP a presentar los avances logrados desde el año 2019. Las investigaciones y proyectos llevados a cabo han permitido consolidar un equipo de trabajo que reúne especialistas tanto de las ciencias sociales como de las ciencias biológicas. En este sentido, reconocemos tres grandes campos en los cuales se encajonan las actividades realizadas. En primer lugar, los artículos colaborativos que surgieron a partir de convocatorias de revistas especializadas en la problemática pesquera/ambiental. En segundo lugar, los posteos de divulgación realizados a partir del sitio web donde se abordan diversas temáticas vinculadas con lo pesquero-portuario. Por último, destacamos los distintos proyectos presentados ante diversas instituciones. Estas instancias, más allá del trabajo transdisciplinar que demandan, implican momentos en donde nos es posible volcar lo estudiado hacia la proyección de acciones concretas vinculadas al manejo de la actividad pesquera.

Para finalizar la ponencia, nos gustaría reafirmar el compromiso y la línea de investigación y divulgación que viene sosteniendo el OPP en los últimos tres años. La pesca es una actividad económica que encierra múltiples contradicciones que terminan por expresarse en problemáticas de distinta índole (ecológicas, económicas, obreras, geográficas, sociológicas, etc.). Allí radica el principal desafío que enfrentamos como grupo: permanecer alertas y dispuestxs a abordar estos problemas, tratando de cubrir las carencias en relación a los análisis y diagnósticos referidos a la actual configuración pesquera argentina y, en particular, la marplatense.

Bibliografía

Allen, Adriana. "¿Sustentabilidad ambiental o sustentabilidad diferencial?: La reestructuración neoliberal de la industria pesquera en Mar del Plata, Argentina." *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, año 3, no. 3 (noviembre 2010): 151-167. https://estudios maritimossociales.org/wp-content/uploads/2016/05/rems-nc2ba-3-28x21-29-4-2011_p 151-167-2.pdf

Defeo, Omar y Marcelo Vasconcellos. *Transición hacia un enfoque ecosistémico de la pesca: Lecciones aprendidas de pesquerías de América del Sur.* FAO Documento Técnico de Pesca y Acuicultura no. 668. Roma: FAO, 2020. https://doi.org/10.4060/cb2229es

Maciel Matías, Agustín Nieto, Luciana Nogueira, Camila Okada, Diego Solimeno y Victoria Sordini. “La riqueza pesquera argentina, ¿platos gourmet para pocxs o bienes comunes para todxs?” *Tricontinental*, cuaderno no. 3 (mayo 2021): 12-21. https://thetricontinental.org/es/argentina/despojocuaderno3-gesmar/

Mateo, José, Agustín Nieto y Guillermo Colombo. *Precarización y fraude laboral en la industria pesquera marplatense. El caso de las ‘cooperativas’ de fileteado de pescado. Estado actual de la situación y evolución histórica de la rama. 1989-2010.* Mar del Plata: Ministerio de Trabajo de la Provincia de Buenos Aires, 2010. https://www.trabajo.gba.gov.ar/informacion/masse/categoriaA/13_MATEO_Precarizacion_y_fraude_laboral_en_la_industria_pesquera_marplatense.pdf

Mateo, José. “De espaldas al mar. La pesca en el Atlántico Sur (siglos XIX y XX).” Tesis doctoral, Universitat Pompeu Fabra, 2003.

Nieto, Agustín y Guillermo Colombo. “Lucha de calles en la industria de la pesca. Una interpretación del porqué de su regularidad (1997-2007).” *Conflicto Social* 2, no. 1 (junio 2009): 168-194. https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/CS/article/view/446

Nieto, Agustín, Camila Okada y Diego Solimeno. “Pesca, mar y tierra: Una cartografía industrial de la actividad pesquera en Mar del Plata.” *El Ojo del Cóndor*, no. 11 (junio 2022): 23-25. https://online.fliphtml5.com/iwdnh/juys/#p=24

Solimeno, Diego y Gonzalo Yurkievich. “Sobran cuchillos, falta el pescado. Auge del langostino patagónico y reactivación del conflicto social en Mar del Plata.” *Geograficando* 16, no. 2 (noviembre 2020). https://doi.org/10.24215/2346898Xe 076

LA ACTIVIDAD PORTUARIA–PESQUERA Y LA PANDEMIA COVID–19. EL CASO DEL PUERTO CALETA PAULA EN CONTEXTO DE LA REGIÓN

Marcelo Robledo
ITET–UNPA–UACO
mrobledo.uaco@gmail.com

Resumen

Los primeros días del año 2020, como consecuencia de la aparición y proliferación de casos de personas contagiadas con el virus SARS-CoV-2, el mundo comienza a sufrir las consecuencias de la pandemia por el COVID-19 y, a su vez, también a experimentar cambios y transformaciones en las prácticas sociales y económicas. El primer caso detectado en Argentina fue en los primeros días de marzo, y el 20 de dicho mes se decretó la cuarentena en todo el territorio nacional, dando lugar al Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio, previendo distintas actividades y servicios considerados esenciales, el cual fue evolucionando con distintos alcances.

Luego de más de dos años se podría afirmar que todas las actividades humanas se vieron afectadas, en particular las económicas. Algunas de ellas se vieron favorecidas (las tecnológicas, de comunicación, *streaming*, e-commerce, salud –laboratorios, fábricas de insumos, etc.) pero la mayoría se vieron limitadas (dentro de las más afectadas se destacan el sector de aerolíneas, hotelería, turismo, gastronomía, esparcimientos masivos, etc.). En este trabajo interesa analizar cómo y en qué medida la pandemia influyó en el desarrollo de la actividad portuaria-pesquera del puerto de Caleta Olivia. Si bien es cierto que la misma fue exceptuada desde el principio de la medida sanitaria a través del decreto 297/20 (Art. 6, inciso 13 "actividades vinculadas con la producción, distribución y comercialización agropecuaria y de pesca"), no obstante, en la práctica tuvo limitaciones por los protocolos vigentes y por los contagios de las personas afectadas a las operaciones.

Esta producción es un apéndice de la producción central "Los puertos y el Desarrollo Local – Análisis de caso: Puerto Caleta Paula", en el marco del proyecto de investigación "Los actores económicos y sociales y su relación con el Desarrollo Local. Estudio de Caso: análisis de la actividad petrolera y portuaria en la zona norte de la Provincia de Santa Cruz".

Presentación

Los primeros días del año 2020, como consecuencia de la aparición y proliferación de casos de personas contagiadas con el virus SARS-CoV-2, el mundo comienza a sufrir las consecuencias de la pandemia por el COVID-19 y, a su vez, también a experimentar cambios y transformaciones en las prácticas sociales y económicas. Luego de más de dos años, se podría afirmar que todas las actividades humanas se vieron afectadas, en particular las económicas. Algunas de ellas se vieron favorecidas, pero la mayoría se vieron limitadas en sus operaciones. En este trabajo interesa analizar cómo y en qué medida la pandemia influyó en el desarrollo de la actividad portuaria-pesquera del puerto de Caleta Paula (Caleta Olivia – Santa Cruz – Argentina) en el contexto de las potencialidades para el desarrollo económico territorial.

Para aproximarnos al cumplimiento de la consigna se intentará, en primer término, responder algunas preguntas relacionadas con el tema, por ejemplo: ¿por qué estudiar el Desarrollo y qué implica?, ¿cuál es la relación entre el Desarrollo y la actividad portuaria pesquera?, ¿cuáles son las principales características de Puerto Caleta Paula?, ¿cómo es la evolución de la actividad portuaria en Santa Cruz?, ¿cuáles son las principales particularidades de la evolución de la actividad portuaria del Puerto Caleta Paula?, ¿cuáles son las principales características de la actividad pesquera nacional, regional y local?, ¿cómo es la evolución de la actividad pesquera nacional, regional y local desde el 2000?, ¿cuáles son las principales particularidades de la evolución de la pesca en los puertos de la región?, entre otras.

Al final del trabajo se expondrán algunas conclusiones al respecto y se incorporará un análisis en detalle de la cantidad de operaciones y la cantidad de desembarques de captura de pesca marítima durante los meses del 2021 en comparación con meses de años anteriores.

¿Por qué estudiar el Desarrollo y que implica?

Lo primero que se debe señalar en relación al Desarrollo (endógeno, local, económico, territorial –dependiendo del momento histórico y de la perspectiva de análisis) es su objetivo original, el cual es la creación de una herramienta local para dar repuestas a las consecuencias (y también para aprovechar las oportunidades) de la internacionalización de la economía, buscando el progreso social a partir de la creación de empleo y la reducción de la pobreza. Respecto de la definición y alcance, Antonio Vázquez Barquero (2009), sostiene que el Desarrollo es entendido como la capacidad de llevar adelante un proyecto de desarrollo sustentable en el que se aprovechan las capacidades territoriales, (sociales, naturales, técnicas, económicas, institucionales, culturales, etc.) en pos de mejorar las condiciones de vida de las

personas radicadas en el territorio, para lo cual es necesario intervenir en tres dimensiones, 1) la económica: los empresarios regionales deben optimizar y hacer más eficientes sus factores productivos para convertirse en la principal fuente de generación de empleo y de riquezas, 2) la sociocultural: la identidad cultural de los actores sociales (individuos y organizaciones) es la base del proceso de desarrollo; y, finalmente, 3) la político-administrativa: los actores políticos, el gobierno y el Estado deben promover las políticas territoriales que permitan crear un entorno favorable al desarrollo. A su vez, Francisco Alburquerque (1997), menciona que es necesario transitar por los siguientes ejes estratégicos: 1) transformación del sistema productivo local, incrementando su eficiencia y competitividad, 2) fomento de la diversificación productiva e incremento del valor agregado en las actividades económicas y 3) sostenibilidad ambiental de las actividades.

La zona norte de la provincia de Santa Cruz, esto es Caleta Olivia, Cañadón Seco, Pico Truncado, Koluel Kaike, Las Heras, Perito Moreno, Los Antiguos, Puerto Deseado, Jaramillo y Fitz Roy, tiene una heterogénea matriz productiva que incluye un importante corredor petrolero (Cañadón Seco, Pico Truncado, Koluel Kaike y Las Heras)[1], a pesar de la discusión sobre su impacto en las comunidades; un creciente desarrollo minero sobre el macizo del Deseado (Perito Moreno y Puerto Deseado)[2]; una compleja actividad portuaria y pesquera (Puerto Deseado y Caleta Olivia)[3]; un tradicional proyecto agro turístico (Los Antiguos)[4]; un

[1] La explotación de hidrocarburos en la Cuenca del Golfo San Jorge no sólo es la principal actividad económica de la región, sino que también representa una parte importante de la producción total nacional. En el 2021, la CGSJ aportó el 40% de los 30 mm3, y de esos 12 mm3 la ZNSC aportó el 32%. Por supuesto, es la actividad que más aporta en concepto de regalías a las arcas del Gobierno provincial.
[2] Desde fines de los 90, Santa Cruz experimentó un importante cambio en su matriz productiva a partir del auge en minería metalífera y no metalífera, respaldada por las acciones llevadas a cabo por la empresa del estado FOMICRUZ. Si bien es cierto que los emprendimientos se encuentran en distintas fases (exploración, estudios de factibilidad, desarrollo y producción), no obstante ello, están generando una gran expectativa en toda la sociedad proyectos tales como San José Huevos Verdes, Cerro Negro, Cerro Moro, Yacimiento Don Nicolás y el conocido Cerro Vanguardia, entre otros.
[3] A pesar de que Santa Cruz tiene operando cinco puertos, no se puede afirmar que se trate de una provincia con tradición portuaria. El puerto de mayor experiencia y actividad es el de Deseado, mientras que el Puerto Caleta Paula es relativamente joven. En ambos puertos la actividad está jaqueada por los constantes conflictos y la disminución en la pesca y en el transporte de carga.
[4] El valle de Los Antiguos cuenta con un microclima (principal promotor del turismo) clave para el desarrollo de la producción de frutas finas, particularmente cerezas. La comercialización se realiza en el mercado interno (en la región y el mercado central) y externo, principalmente a Europa central.

potencial desarrollo de energías alternativas, particularmente el corredor eólico (Koluel Kaike, Pico Truncado, Jaramillo y Deseado)[5]; y, en menor medida, la actividad ganadera.

En este esquema, se considera prioritario focalizar el estudio en las actividades portuarias y pesqueras. La provincia de Santa Cruz cuenta, bajo su administración política y operativa, con cuatro puertos operables a lo largo de los 1.200 km de costa (incluyendo valiosos recursos costeros y marítimos –es la tercera provincia en términos de desembarque de captura marítima). El equipo de investigación ITET UACO en particular, se concentra en la relación del Puerto Caleta Paula (Caleta Olivia) y el Desarrollo Local.

¿Cuál es la relación entre Desarrollo y la actividad portuaria pesquera?

Se puede encontrar un vasto marco teórico sobre el desarrollo portuario y pesquero y su impacto en el territorio. Por ejemplo, en materia portuaria, Martner Peyrelongue (1999) señala que los puertos, desde sus orígenes, han representado desafíos y oportunidades para las sociedades. "El puerto es frontera geográfica, tecnológica y cultural, por eso es un punto de ruptura, pero, a la vez, es lugar de encuentro, es intersección de rutas comerciales y zona de confluencia de ideas, valores y tecnologías de origen diverso" (Martner Peyrelongue 1999). Por otro lado también, no debe perderse de vista que los puertos han tenido históricamente una incidencia en la estructura urbana, en la economía, en la imagen y en la cultura de la ciudad (Alemany Llovera 2015). En esta línea de investigación se han configurado cinco dimensiones de análisis:

- Las zonas de influencias internas y externas de los puertos (*hinterland* y *foreland*).
- Las ventajas y oportunidades del transporte naval a partir del modelo "puerta a puerta" (intermodalismo).
- La relación Ciudad-Puerto y su impacto en el nivel de actividad del puerto.

[5] Dentro del ejido urbano de Pico Truncado se ubica la Planta Experimental de Hidrógeno, la cual se encuentra en la etapa de producción a baja escala, pero sin lugar a dudas el mayor potencial está dado por los proyectos eólicos previstos en el Renovar 1.5, siendo el Parque Eólico Bicentenario el más importante. Este proyecto está en construcción en Jaramillo y prevé un aporte a la matriz energética nacional de 100 megavatios (MW), es decir, el doble de consumo de las localidades de la ZNSC (Caleta Olivia, Cañadón Seco, Pico Truncado y Las Heras). Además, están los proyectos "La Deseada" (100 MW) de la empresa Eólica Pico Truncado S.A., Parque Eólico Viento Austral (97 MW) de la empresa Viento Austral S.A., a instalarse en inmediaciones de la ciudad de Comandante Luis Piedra Buena; "Vientos Los Hércules" (97.2 MW), de la empresa Eolia Sur, al sur de Pico Truncado; y finalmente "Parque Eólico Puerto Deseado" (39 MW), de la firma KAIKOS S.A., en el Departamento Deseado. En febrero del 2022 YPF Luz inauguró su tercer parque, el Cañadón León de 123 MW.

- El desarrollo portuario – Obras de infraestructura – incluye el frente marítimo (*waterfronts*).
- El puerto como actor de integración local y regional – Principales características de la actividad portuaria.

Como se mencionara, en esta producción en particular nos interesa profundizar en el impacto que tuvo (tiene) la pandemia COVID-19 en la actividad, y en especial en los niveles de producción, para lo cual es necesario describir las principales características del puerto de Caleta Olivia y los niveles de operación históricos, y compararlos con los actuales.

¿Cuáles son las principales características de Puerto Caleta Paula?

El Caleta Paula es un puerto multipropósito con más de 20 años de explotación, con una preponderante actividad pesquera. Fue pensado en tres etapas, dos de las cuales ya se concretaron. Se inauguró en septiembre de 1998 y está ubicado a 3,5 km al sur de la ciudad de Caleta Olivia, contando con un predio de 320 hectáreas (60 ocupadas, 20 designadas a la zona franca y 240 disponibles) frente al Mar Argentino, sobre el Golfo San Jorge. Al no ser un puerto natural, puede operar independientemente de las condiciones climáticas, siendo ésta una gran ventaja para los armadores (dueños de los buques). El recinto portuario alcanza 8 metros en marea baja y 14 en alta, con lo cual la operatoria no está sujeta a los niveles de la marea. Es decir, es operable las 24 horas del día los 365 días del año[6].

El puerto ofrece una serie de servicios portuarios, a través de la administración local y de las empresas privadas instaladas en el predio o radicadas en la zona. La UNEPOSC, a través de la administración local, gestiona los servicios administrativos legales y las autorizaciones y controles operativos de atraque de los barcos. Tiene además la potestad para explotar el puerto mediante el alquiler de los predios para otras actividades, por ejemplo el almacenamiento y distribución de combustibles y las plantas procesadoras de productos del mar. Las empresas y emprendimientos privados prestan servicios de talleres navales (el API y las pymes regionales), personales (buzos, seguridad, etc.) y complementarios (grúas, transporte, combustible, estiba, etc.).

[6] Los datos técnicos y los planos del recinto portuario fueron suministrados por el Jefe de Puerto local en entrevistas que se realizaron en el marco de las actividades investigativas previstas en el PI.

Las principales conclusiones preliminares sobre la actividad portuaria y su impacto en el desarrollo local[7] destacan que el Puerto Caleta Paula, desde el punto de vista técnico, tiene importantes ventajas comparativas en relación a los demás puertos de la región, como para consolidar su oferta de servicios portuarios (ya sea para los barcos de pesca, mercantes, cruceros, de transporte, etc.). Además, presenta las condiciones y potencialidades como para conformarse en un centro complementario de distribución de la producción regional. No obstante, se observa una limitada incidencia en el perfil productivo regional, escasa generación de renta y una marcada falta de integración con la ciudad.

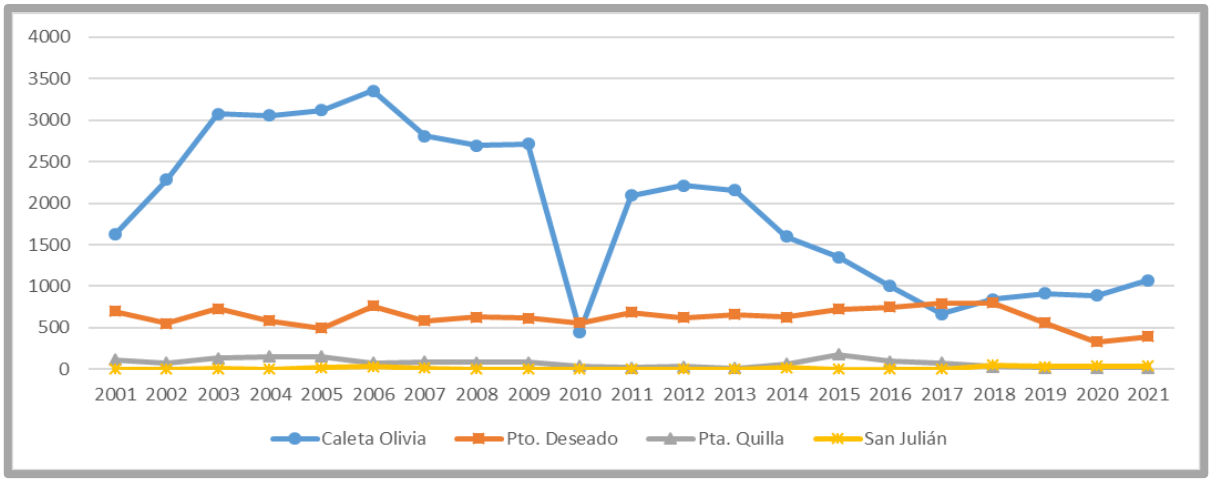
¿Cómo es la evolución de la actividad portuaria en Santa Cruz?

La provincia de Santa Cruz tiene, bajo la administración de la Unidad Ejecutora Portuaria (UNEPOSC), cinco puertos[8] y en dos de ellos (Puerto Deseado y Caleta Olivia) se desarrolla la mayor parte de la actividad portuaria en forma constante, mientras que los puertos de San Julián y Punta Quilla tienen grandes variaciones entre diferentes períodos de tiempo. Si tomamos en cuenta la cantidad de veces que ingresan los barcos y buques a los muelles, Caleta Paula representa el mayor movimiento portuario, con un promedio de los últimos 20 años de 1903 amarres (73%), seguida por Deseado con 626 (24%) y Punta Quilla con 74. Sin embargo, desde 2012 se produce un marcado descenso en la cantidad de operaciones hasta el 2018 donde, como se observa en el gráfico 1, los dos principales puertos realizaron prácticamente la misma cantidad de intervenciones (Caleta Olivia 842 y Deseado 797), y a partir de ese año el Caleta Paula comienza a crecer levemente (1070 en el 2021), mientras que Deseado tiene una evolución contraria (626 en 2021), pero los porcentajes del total se mantienen dentro de los más menos (±) 2%.

[7] Parte de los primeros resultados se expusieron en el ICT UNPA 177-2018 “Los puertos y el desarrollo local. Análisis de caso: Puerto Caleta Paula – Caleta Olivia – Santa Cruz” – Abril 2018.

[8] Los puertos que actualmente están operando son Caleta Paula, Deseado, Punta Quilla y San Julián. El Puerto Río Gallegos está formado por tres muelles. Dos de ellos, el Fiscal y El Turbio, están ubicados sobre la costa de la ciudad de Río Gallegos y no se encuentran operativos. El tercer muelle, Presidente Illia, está operativo y se encuentra emplazado en Punta Loyola, a 15 km de Río Gallegos. Los muelles El Turbio e Illia no son administrados por la UNEPOSC.

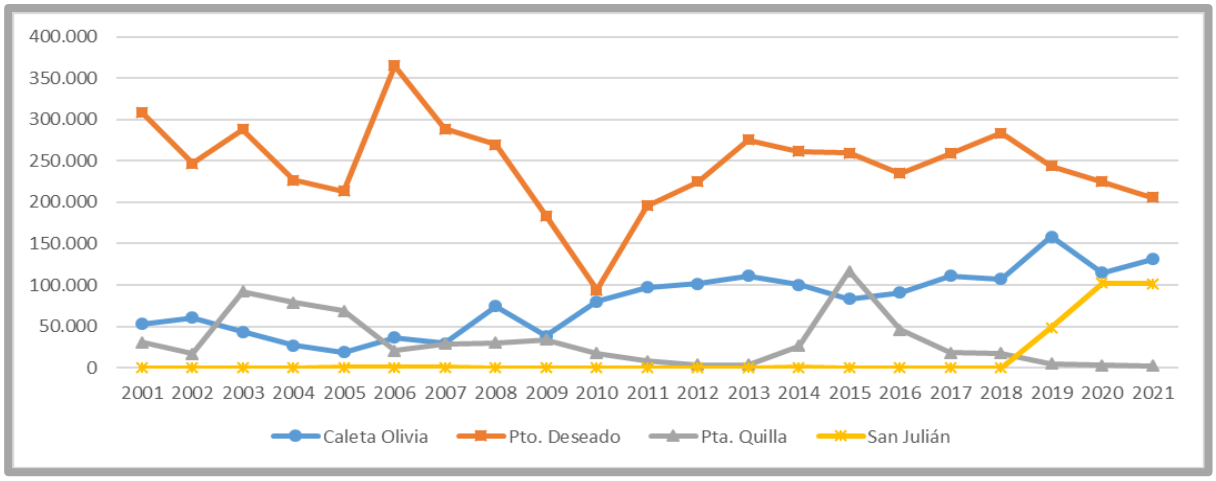
Gráfico 1. Total de operaciones de barcos y buques por año (2001-2021).



Fuente: Elaboración propia sobre datos de Control Operativo – UNEPOSC.

En cada puerto están radicados armadores que operan en forma habitual y periódica (flota amarilla, congeladores, buque tanque, etc.) y cada vez que atracan los barcos (por diferentes motivos, no solamente por cargas y descargas) se registra como una operación. A su vez, cada operación genera diferente nivel de actividad (en términos de personal involucrado, horas de trabajo, valor de la mercadería, tamaño de la flota, etc.), siendo la más representativa el movimiento total de mercadería. Si tomamos en cuenta esta última variable (gráfico 2), en Deseado se desarrolla el mayor nivel de actividad portuaria de Santa Cruz, con un promedio anual de los últimos 20 años de 245.000 toneladas de mercadería (removido entrada y salida), seguida por Caleta Olivia con 79.000 t y Punta Quilla con 31.000 t, que en proporción representan un 67%, un 22% y un 9%, respectivamente. Sin embargo, si se considera la producción del 2021, se observa que el movimiento total de mercadería de Puerto Deseado fue de 206.000 toneladas (el 47% del total) por debajo del promedio, como consecuencia de su tendencia a la baja desde el 2006, mientras que el Caleta Paula operó con 131.000 t (30%), muy por encima del promedio resultante de su tendencia al alta desde el mismo año (2006). De hecho, si comparamos el mejor año de producción con el último registro disponible (2021), que para Deseado fue precisamente el 2006 con 365.000 toneladas, la producción disminuyó un 44%, mientras que para Caleta Olivia el mejor año fue el 2019 con 159.000 t, disminuyendo un 17% pero con la salvedad de que estos últimos son datos correspondientes a un periodo más reciente.

Gráfico 2. Total de movimiento de mercadería en toneladas por año (2001-2021).



Fuente: Elaboración propia sobre datos de Control Operativo – UNEPOSC.

La diferencia respecto de la cantidad de operaciones y la cantidad de mercadería movilizada, responde a los tipos de barcos y buques (y consecuentemente al tipo de actividad) que operan en cada puerto. En el gráfico/tabla 3 se puede observar que en Caleta Olivia prevalece la actividad de los fresqueros (y, como se verá más adelante, dentro de los fresqueros la mayor cantidad de operaciones la realizan los de rada o ría o flota amarilla, que son embarcaciones pequeñas), mientras que en Puerto Deseado la mayor cantidad de mercadería de entrada y salida es resultante de las operaciones de los congeladores (grandes barcos de factoría como los tangoneros y poteros) y los de logísticas, utilizados para la exportación de productos. En el año 2021, por ejemplo, en Deseado operaron 26 buques de logísticas (mercantes y portacontenedores) y ninguno en Caleta Paula y, dentro de los pesqueros, que incluyen mayor cantidad de mercadería, los congeladores desembarcaron 311 veces en Deseado y sólo 20 en Caleta Olivia. También se debe destacar que estos valores están muy por debajo de los mejores históricos de cada puerto. En el puerto local el año de mayor producción de fresqueros fue en el 2006 con 3.099, por lo que la disminución fue del 70%. Los congeladores disminuyeron un 93%, ya que en el 2002 fueron 294 atraques, y los de logísticas en el 2001 operaron 17 y, como se marcará, ninguno en el 2021 (no operan estos tipos de buques desde el 2005).

Gráfico 3. Total de operaciones por tipo de barcos y buques y por año (2001-2018).

Puerto	Caleta Olivia				Puerto Deseado				Punta Quilla			
Año/Tipo	Fresq.	Cong.	Log.	Otros	Fresq.	Cong.	Log.	Otros	Fresq.	Cong.	Log.	Otros
2006	3099	148	0	106	126	510	106	18	0	12	0	62
2011	1761	192	0	142	124	481	34	49	0	0	7	15
2012	1896	155	0	163	62	496	30	33	0	2	4	24
2013	1869	164	0	123	2	587	26	47	0	0	1	12
2014	1330	148	0	119	1	532	21	76	0	0	0	63
2015	994	198	0	156	1	586	49	89	0	1	11	167
2016	631	226	0	142	52	616	43	36	0	1	1	96
2017	449	92	0	122	90	607	45	52	0	3	1	74
2018	629	99	0	114	105	597	44	51	0	0	7	25
2019	701	95	0	115	27	430	30	73	0	0	2	15
2020	730	46	0	109	11	229	25	68	1	0	0	15
2021	934	20	0	116	6	311	26	49	0	0	0	13

Fuente: Elaboración propia sobre datos de Control Operativo – UNEPOSC.

Fresq.: Fresqueros costeros y de altura. Cong.: Congeladores (tangoneros, poteros, arrastreros y palangreros). Log.: Transporte y logística (mercantes y portacontenedores). Otros: Incluye buques, tanques, remolcadores, cruceros, prefecturas, etc.

¿Cuáles son las principales particularidades de la evolución de la actividad en el Puerto Caleta Paula?

La evolución de la actividad del Caleta Paula en los últimos años es irregular, y es complejo su análisis ya que depende de varios factores, entre los cuales podemos destacar:

- Pesca: La veda programada, especialmente de la pesca de langostino, genera una suspensión de entre tres y cuatro meses de la actividad. También incide el comportamiento del recurso ictícola, que suele desplazar cada vez más al norte durante su crecimiento, y la actividad de los poteros (calamares) es muy cambiante.
- Ampliación del puerto: En el año 2010 se culminó con la segunda etapa del puerto, aumentando su capacidad operativa en 290 mts más de muelle (150 frente y 140 lateral frente al astillero). Al respecto se debe mencionar que no hay indicadores que muestren un incremento de la actividad como consecuencia de la inversión realizada.
- Prospección Sísmica: Durante el segundo semestre del 2009, la operadora Pan American Energy, en el marco del proyecto “Aurora”, llevó adelante la prospección

sísmica 3D en unos 1700 km2 de la Cuenca del Golfo San Jorge con perspectiva de producción off-shore y, si bien es cierto que no hay una opinión unánime sobre sus consecuencias en la pesca, lo concreto es que posteriormente a la intervención se produjo una emigración del recurso ictícola, disminuyendo sustancialmente la actividad por un periodo superior a los 16 meses (noviembre 2009 a marzo 2011).

- Planta Petrobras: En el 2006, la empresa Petrobras construyó una importante planta de almacenamiento de combustible liviano (nafta y gasoil), la cual genera un impacto positivo en el movimiento portuario, ya que anualmente se realizan unas 20 operaciones con un buque tanque con capacidad de abastecimiento de 15 millones de litros. El combustible se distribuye vía terrestre hacia la zona sur –Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego.
- Durante el periodo comprendido entre 2000 y 2004, se dieron los mayores niveles de actividad en el puerto de Caleta Olivia. El motivo principal fue la vigencia del último tramo de la ley de reembolsos a las exportaciones en puertos patagónicos.
- La pandemia por el COVID-19 (2020-2021) no tuvo incidencia de forma directa en los niveles de operación ya que, como se mencionara en la introducción, fue una actividad exenta del cumplimiento de las restricciones impuestas por el ASPO (Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio) y, si bien es cierto que en el 2020 disminuyó la cantidad de mercadería movilizada en relación al 2019, esto se debió a que este último fue un año excepcionalmente bueno, ya que como se observa en los gráficos, tanto de operaciones como de cantidad de mercadería (1 y 2), se mantiene la tendencia de crecimiento.

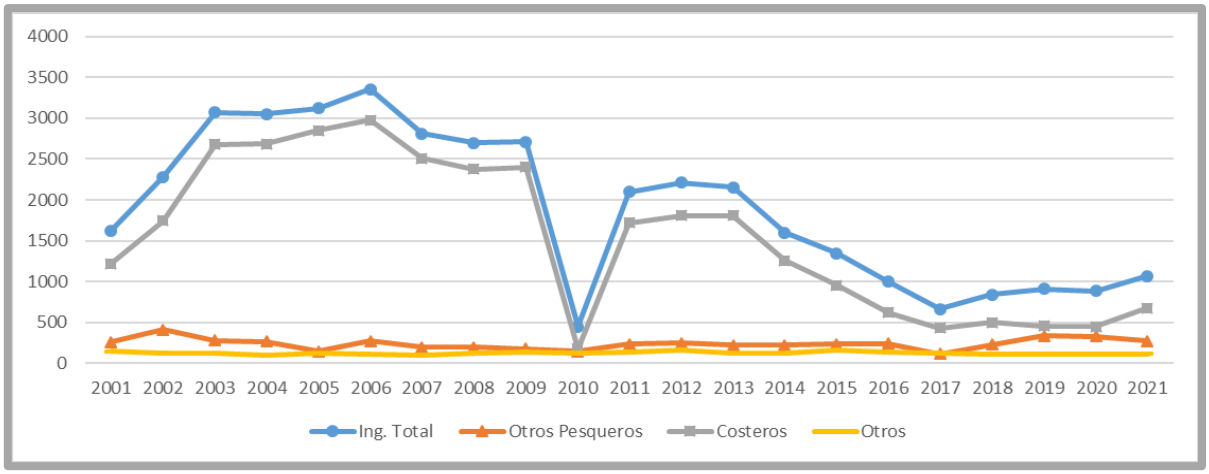
De acuerdo al movimiento portuario (datos de entradas y salidas que la administración del puerto registra en forma sistemática), se pueden confirmar algunos datos y tendencias manifestadas por los entrevistados, por ejemplo:

- Si bien es cierto que es un puerto multipropósito, no obstante ello, la gran mayoría de los barcos que operan están dedicados a la pesca de merluza, langostino y en menor medida al calamar. Si consideramos el 2021 (gráfico 4), del total de buques ingresados (1070) el 90% son pesqueros (679 flota amarilla, 255 fresqueros de altura y 20 tangoneros) y el 10% restante de las operaciones correspondieron al remolcador (95), al buque tanque (21) y otros (prefectura, etc.), los cuales no presentan un importante movimiento de servicios complementarios. Además, quien dinamiza la actividad diaria

del puerto son los barcos fresqueros costeros, ya que del total del ingreso de barcos pesqueros (954), los artesanales representan el 72% (679).

- Hasta el año 2006 el puerto trabajó a pleno, fundamentalmente por la abundancia de recursos (operaron hasta 975 costeros, 124 de altura, 265 tangoneros y 31 poteros por año) y por el aprovechamiento, por parte de los armadores, del último tramo de la ley de reintegro por uso de los puertos patagónicos para la exportación a principio del siglo XXI (ingresaron hasta 16 mercantes y 6 portacontenedores por año). A partir de ese período, comienza una marcada disminución de la actividad, conforme se observa en el gráfico 4, siendo el 2017, a excepción del 2010, uno de los años de menor nivel de movimiento portuario. A partir del 2017 comienza una nueva etapa de un leve pero sostenido crecimiento hasta el último registro (2021), como consecuencia de la cantidad de operaciones de los barcos fresqueros de altura.
- Por otro lado, y para reafirmar el hecho de que se trata de un puerto pesquero, se observa la dependencia del nivel de actividad del puerto con el nivel de actividad de los barcos de pesca artesanal (flota amarilla).

Gráfico 4. Total de operaciones de barcos y buques por año. Caleta Olivia 2001-2021.



Fuente: Elaboración propia sobre datos de Control Operativo – UNEPOSC.

En definitiva, como queda en evidencia a partir de los registros, el Puerto Caleta Paula, si bien es multipropósito (ya que, de hecho, se realizan operaciones relacionadas con el astillero y con el buque tanque para provisión de combustible para la planta de almacenamiento), en la práctica es un puerto pesquero. Ahora resulta de interés indagar sobre el impacto que tiene éste en la actividad pesquera regional y nacional.

¿Cuáles son las principales características de la pesquería nacional, regional y local?

Desde hace ya mucho tiempo, diversos trabajos científicos, publicaciones periodísticas y discursos de actores centrales de la política y la economía nacional, vienen resaltando el potencial que tiene la actividad pesquera en Argentina. Dicha postura se sostiene en los más de 4700 km de costa, 1.000.000 de km2 de plataforma continental hacia el Océano Atlántico Sur y su biodiversidad. Un enfoque interesante es considerar el eje productivo (las formas de producción con sus implicancias ambientales) y el de comercio exterior (ya que el sector es estructuralmente superavitario por los niveles de consumo interno y de exportación) (Carciofi et al. 2021). Sin embargo, ese potencial no termina de concretarse y los datos de la cantidad de capturas y su importancia en el mercado global son cada vez más desalentadores. De hecho, como lo detalla Ignacio Carciofi (2021) en base a los datos provistos por la Organización de las Naciones para la Alimentación y la Agricultura (FAO), en el 2018, con un total de casi 792.000 toneladas, Argentina ocupó el puesto 21 con el 1% del total, muy por debajo de los principales países productores como China (15%), Perú (8%), Indonesia (8%), Federación Rusia (6%) y Estados Unidos (6%).

Respecto de la producción, conforme a los registros de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación, y tomando como referencia los del año 2021, donde el total de desembarques de capturas marítimas fue de 781.000 toneladas, la actividad pesquera nacional se desarrolla principalmente en dos puertos: Mar del Plata y Puerto Madryn, que en conjunto concentran el 64% (un punto por debajo del promedio histórico 2000-2021). Con la preponderancia de Mar del Plata, Buenos Aires representa el 50% en tanto Chubut (con los puertos Madryn, Rawson, Comodoro Rivadavia, Camarones y Caleta Córdova) es la segunda provincia en importancia con el 32% del total capturado. Respecto de las especies, los peces representan el 54%, los crustáceos el 28% y los moluscos el 18%. A su vez, dentro de la primera categoría, la merluza *hubbsi S 41* (merluza argentina), con el 61% (260.000 t), es la principal especie seguida muy lejos por la corvina con el 7% (unas 30.000 t), el langostino representa el 99% de los crustáceos de la misma forma que el calamar illex el 96% de los moluscos.

¿Cómo es la evolución de la actividad pesquera nacional, regional y local desde el 2000?

Como se señalara anteriormente, los datos de desembarques de capturas marítimas desde hace algunos años se han estancado, incluso con una leve tendencia a la baja. En el gráfico/tabla 5 se puede observar cómo en los últimos 10 años lo producido está en un promedio

de 750.000 toneladas. En dicho gráfico también, y a título de anticipo, se puede destacar que en los años de pandemia COVID-19 (2020 y 2021), el total se mantuvo prácticamente sin variación dentro de las 780.000 toneladas promedio de los últimos 5 años.

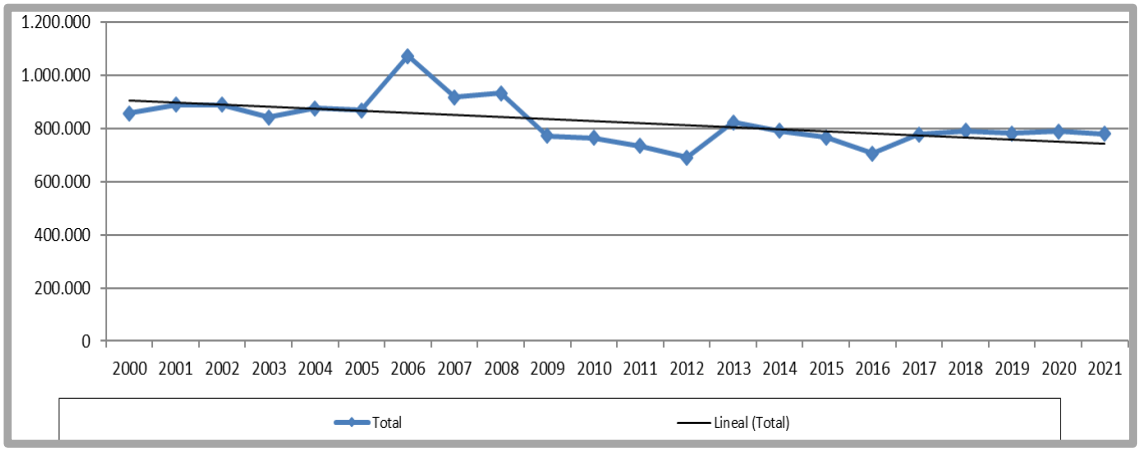
Gráfico 5. Desembarques de capturas marítimas nacionales – variación interanual 10 años (t).

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
691.986	**824.145**	**791.140**	**767.649**	**705.714**	**779.125**	**791.636**	**781.304**	**789.746**	**781.094**
Var Anual	19,10%	-4,00%	-2,97%	-8,07%	10,40%	1,61%	-1,31%	1,08%	-1,10%

Fuente: Elaboración propia sobre datos de la Subsecretaría de Pesca – MAGyP de la Nación.

En el gráfico 6 se puede observar con más precisión cómo en las últimas dos décadas la cantidad de pesca fue disminuyendo paulatinamente, incluso si consideramos años anteriores a los del estudio, donde se registró la mayor sobreexplotación de la actividad entre los años 1994 y 1999, con su epítome el año 1997, donde el total fue más de 1,3 millones de toneladas, incluidas las 900.000 de peces (68%), las 420.000 de moluscos (31%) y las restantes 8.000 toneladas de crustáceos. A partir de dicho año se implementó un nuevo sistema en el régimen de autorizaciones para la pesca, buscando un modelo más racional en la explotación, basado en las CITC (Cuotas Individuales y Transferibles de Captura). En este sentido se destaca que cada grupo de especies tiene diferentes métodos para determinar los niveles aceptables de captura (CMP – Capturas Máximas Permisibles), que van desde las propias CITC, pasando por la cantidad de buques autorizados, hasta vedas con límites móviles dinámicos de acuerdo a indicadores científicos (cantidad, tamaño de la especie, etc.).

Gráfico 6. Desembarques de capturas marítimas nacionales – 2000-2021 (t).



Fuente: Elaboración propia sobre datos de la Subsecretaría de Pesca – MAGyP de la Nación.

En el gráfico/tabla 7, con los registros del 2021 se amplía la información respecto de los puertos y las provincias que forman parte del sistema nacional de pesca donde, además de a los ya mencionados puertos de Mar del Plata y Puerto Madryn, se observa que Puerto Deseado ocupa el cuarto lugar con un aporte de 65.000 toneladas (8%) y en el sexto lugar con tan sólo el 3% (22.000 t) el Caleta Paula. Si consideramos un promedio histórico de los últimos 20 años (2000-2020), Rawson es el único puerto que tuvo un claro incremento de 6 puntos en el 2021 (el histórico 3,85%) y Mar del Plata disminuyó casi 3 puntos (el histórico 48,45%), mientras que los restantes puertos se mantuvieron entre más menos (±) 1 punto porcentual.

Gráfico 7. Desembarques de capturas marítimas nacionales por puertos y provincias 2021 (t).

Puerto / Med.	t	%
Mar del Plata	356.998	45,70%
P. Madryn	144.652	18,52%
Rawson	73.926	9,46%
P. Deseado	65.221	8,35%
Ushuaia	49.893	6,39%
C. Olivia	22.133	2,83%
C. Rivadavia	18.136	2,32%
Otros (1)	50.136	6,42%
TOTAL	**781.094**	

Prov. / Med.	t	%
Buenos Aires	387.660	49,63%
Chubut	250.574	32,08%
Santa Cruz	87.469	11,20%
T. del Fuego	49.893	6,39%
Rio Negro	5.498	0,70%
TOTAL	**781.094**	

Fuente: Elaboración propia sobre datos de la Subsecretaría de Pesca – MAGyP de la Nación.

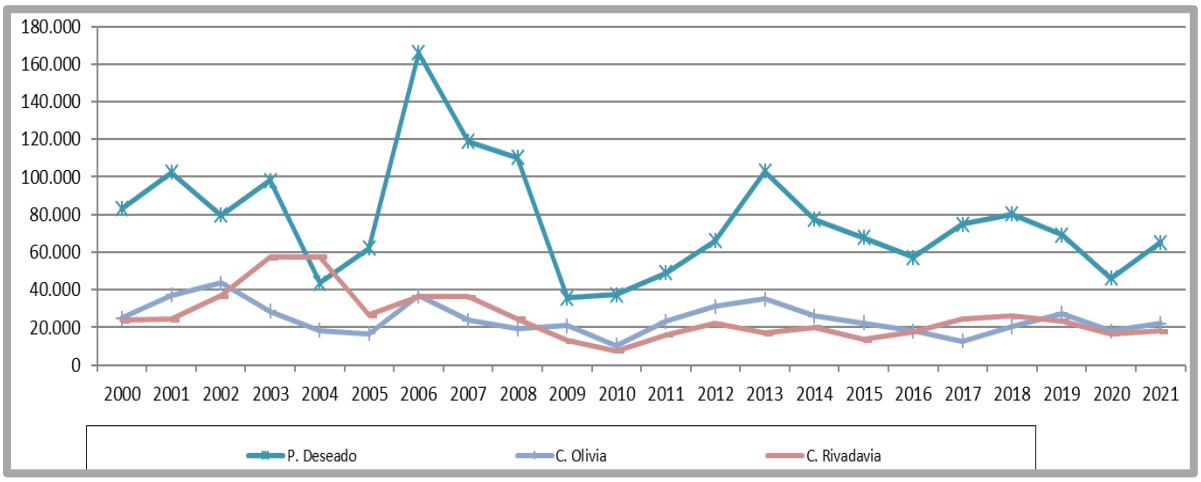
1. Incluye San Antonio, I. White, Quequén, Camarones, San Julián, entre otros.
2. Incluye todos los puertos con operación en cada provincia.

¿Cómo es la evolución de la pesca en los puertos de la región?

En relación a la evolución de la actividad de los puertos de la región (se incluyen en el estudio a los puertos Caleta Paula y Deseado de Santa Cruz y Comodoro Rivadavia de Chubut), se destaca que históricamente Deseado fue el de mayor producción. De hecho, si consideramos el promedio de los últimos 20 años, representa el 60% (con 77.000 t) de la pesca total regional, en tanto Comodoro Rivadavia y Caleta tienen valores similares, 25.434 t (21%) y 24.404 t (19%), respectivamente. En el gráfico 8 se observa también que Puerto Deseado tiene una mayor variación entre año y año y que, si bien es cierto que en el 2021 aumentaron los valores en relación al año anterior, hay una tendencia a la baja, especialmente desde el 2006, en

concordancia con lo que ocurre con el total nacional. En el 2021, Deseado aportó 65.000 toneladas (es decir, el 62%), un 15% menos que el promedio y un 60% menos que su mejor año (2006 con 165.000 t). El Puerto Caleta Paula, por su parte, tiene un comportamiento relativamente estable, con una leve tendencia al alza desde el 2009, y en el especial en el último tramo desde el 2017, que también se vio reflejado en los datos de la actividad portuaria (gráficos 1 y 2). En el 2021, el total de desembarque de captura marítima fue de 22.000 toneladas (un 21% total regional), representando tan sólo un 9% menos del promedio, pero la mitad de su mejor año, que fue el 2002 con 44.000 t. El puerto de Comodoro tiene un comportamiento similar al del Caleta Paula, pero con una leve tendencia a la baja desde el 2004. En el 2021 aportó al total regional con 18.000 toneladas (el 17%), 28% menos que el promedio y casi el 70% menos de su mejor año, que fue efectivamente el 2004 (58.000 t).

Gráfico 8. Desembarques de capturas marítimas total puertos de la región – 2000-2021 (t).



Fuente: Elaboración propia sobre datos de la Subsecretaría de Pesca – MAGyP de la Nación.

De los datos del 2021 queda en evidencia que el Puerto Caleta Paula trabaja mayoritariamente con langostino (del grupo de los crustáceos) y merluza *hubbsi S 41* (del grupo de los peces), resultando de interés un análisis más en profundidad para determinar su incidencia en el total nacional y cómo fue su evolución en el tiempo.

En el gráfico/tabla 9 se muestra que en el 2021 el total nacional de captura de langostino fue de 215.000 toneladas, y que los puertos de Madryn y Rawson fueron los principales productores con el 75%, en el tercer lugar Deseado con el 6% (ésta es una situación excepcional de los últimos dos o tres años, ya que históricamente tuvo una mayor participación, como se verá más adelante, por caso en el 2017 aportó 45.000 toneladas en relación a las 13.000 del

2021), y en el quinto y sexto lugar con tan sólo 1,5% Caleta Paula y Comodoro Rivadavia, respectivamente.

Con respecto a la merluza, en el mismo año se capturaron 260.000 toneladas, destacándose Mar del Plata que aportó el 73%, en tanto los puertos regionales aportaron el 15% (Caleta Olivia en el tercer lugar con 7%, Comodoro Rivadavia 5% y el 3% Deseado).

Gráfico 9. Desembarques de capturas marítimas por principales especies 2021 (t).

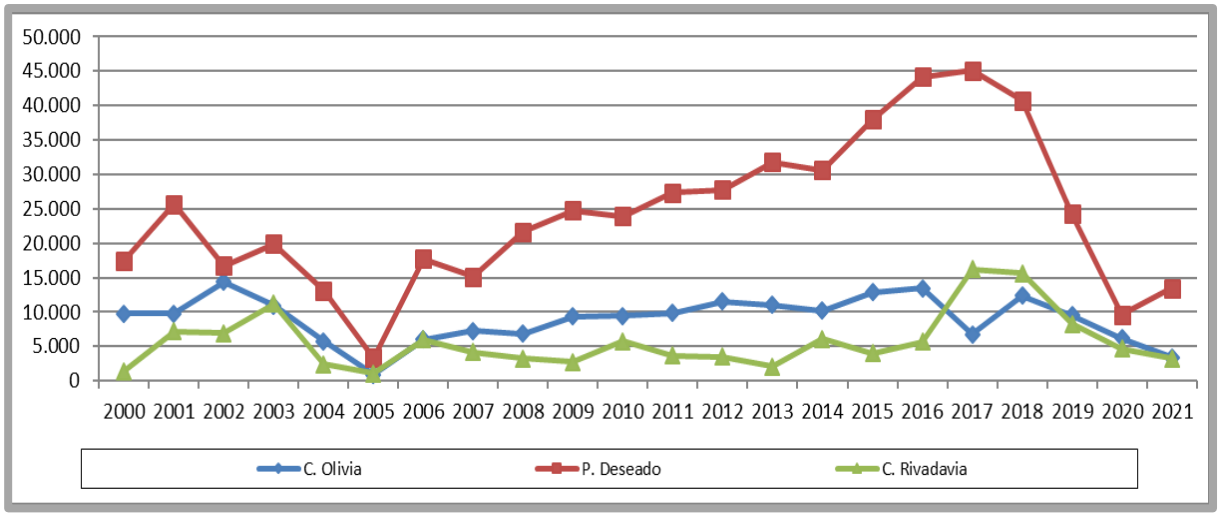
Especie	Med	Mar del Plata	Puerto Madryn	Rawson	Puerto Deseado	Ushuaia	Caleta Olivia	Comodoro Rivadavia	Otros	Total
Langostino	t	12.821	91.114	70.870	13.426	0	3.421	3.286	20.603	**215.541**
	%	5,95%	42,27%	32,88%	6,23%	0,00%	1,59%	1,52%	9,56%	
Merluza	t	189.446	27.358	34	9.054	314	18.474	11.761	4.005	**260.446**
	%	72,74%	10,50%	0,01%	3,48%	0,12%	7,09%	4,52%	1,54%	

Fuente: Elaboración propia sobre datos de la Subsecretaría de Pesca – MAGyP de la Nación.

Respecto de la evolución de los niveles de estas dos subespecies y tomando como referencia al gráfico 10, donde se muestran los valores de captura de langostino, se puede observar un comportamiento menos previsible en Puerto Deseado, que hasta el 2017 venía con una marcada tendencia alcista y a partir de ese año comienza un pronunciado descenso del total desembarcado. De hecho, ese año fue el mejor histórico con 45.000 toneladas, con lo cual y en relación a las 13.000 del 2021 hay una disminución del 70% y un porcentaje menor (un 44%) respecto del promedio 2000-2021 (24.000 t).

En tanto el Puerto Caleta Paula como el de Comodoro Rivadavia tienen un comportamiento similar, más estable en el tiempo y en los últimos años (desde el 2017), la cantidad desembarcada fue disminuyendo sistemáticamente. En el caso del primero, el mejor año histórico fue el 2002 con 14.000 toneladas, por lo tanto, la producción del 2021 disminuyó un 76%, ya que el total fue de 3.000 toneladas, y con respecto al promedio histórico (9.000 t en 2000-2021) la caída fue del 44%.

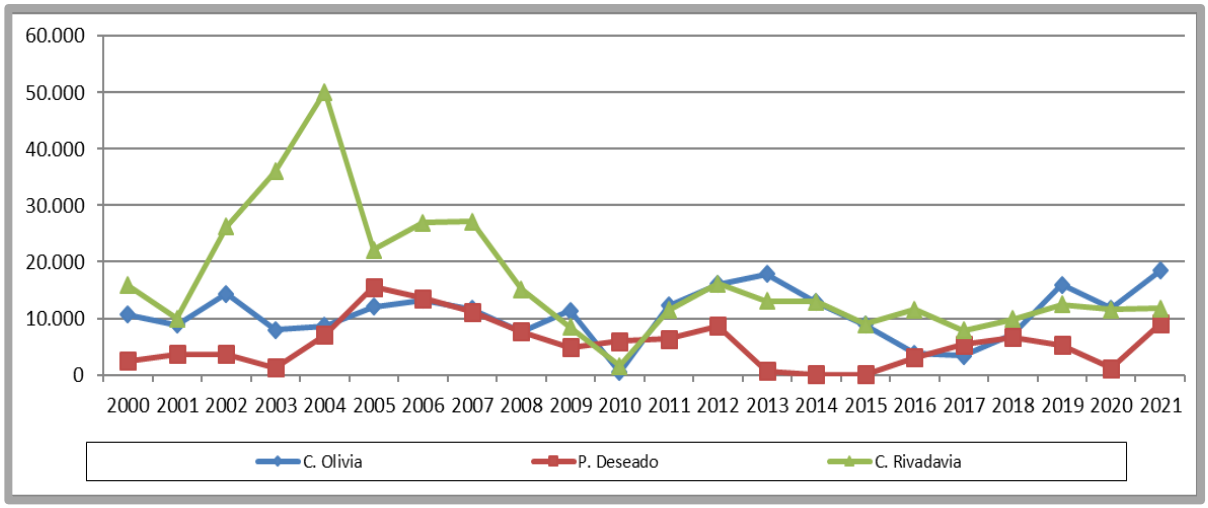
Gráfico 10. Desembarques de capturas marítimas – Langostino 2000-2021 (t).



Fuente: Elaboración propia sobre datos de la Subsecretaría de Pesca – MAGyP de la Nación.

La evolución de los últimos 20 años (gráfico 11) del desembarco de capturas de merluza en los puertos estudiados es más compleja, variable y con dinámicas muy disímiles. El de Comodoro Rivadavia se destaca por su mayor variación con dos periodos diferentes, el 2002-2007 con una mayor actividad y luego a partir del 2011 con cierto amesetamiento. De hecho, si consideramos que en el 2021 el total fue de 11.700 toneladas y el promedio 2000-2020 es 16.600 t, la disminución es del 30%. Sin embargo, si no se considera ese periodo excepcional, es decir, considerar desde el 2008 en adelante, el promedio baja a 12.900 t, con lo cual la merma fue sólo del 9%. Por su parte, Deseado directamente tiene periodos con buenos niveles de producción, por ejemplo el 2005-2012, y otros con casi nula actividad, por ejemplo los periodos 2000-2003 y 2013-2016. Tal es así que, si consideramos el mejor año histórico, que fue el 2015 con 15.500 toneladas, y lo comparamos con el 2021 con 9.000 t, la producción disminuyó un 42%, pero si lo comparamos con el promedio histórico 2000-2020 (5.600 t), la misma aumentó un 62%. Por último, el Caleta Paula es el que presenta una mayor estabilidad en el tiempo y desde el 2017 se observa un crecimiento constante. Tiene la particularidad de que su mejor año histórico es el último (2021) con 18.400 toneladas y, si lo comparamos con el promedio 2000-2020 (10.700 t), la cantidad de desembarque aumentó un 73%.

Gráfico 11. Desembarques de capturas marítimas – Merluza 2000-2021 (t).



Fuente: Elaboración propia sobre datos de la Subsecretaría de Pesca – MAGyP de la Nación.

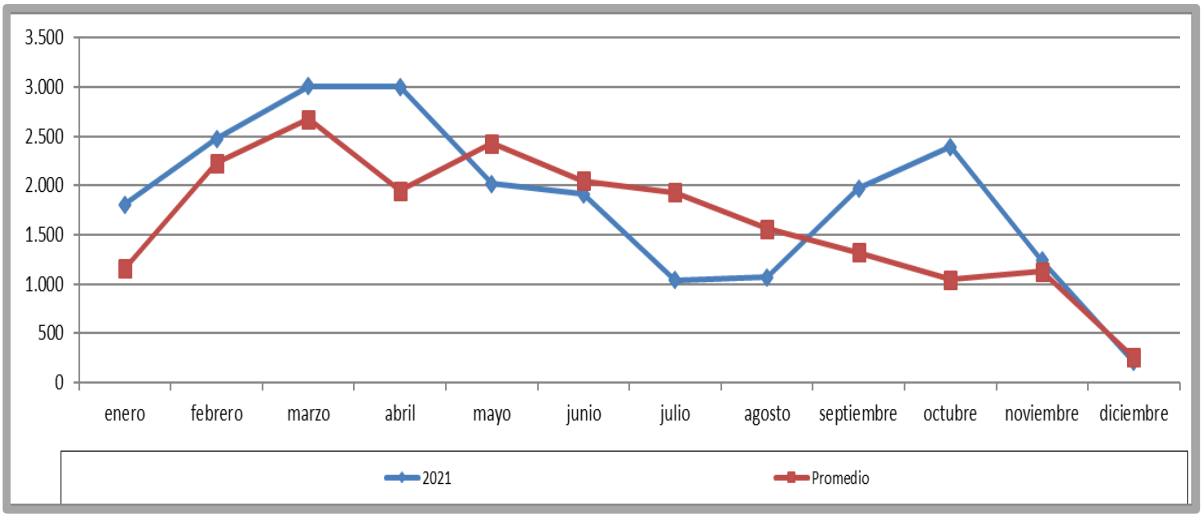
¿Cuál es el impacto de la pandemia COVID-19 en la actividad del Caleta Paula?

Como se señalara, el primer caso detectado en Argentina fue en los primeros días de marzo del 2020 y veinte días después se decretó la cuarentena, dando lugar al ASPO. En relación a los meses más complejos desde el punto de vista epidemiológico, y tomando como referencia los datos disponibles en Internet (Infobae)[9], se destacan tres períodos: agosto-noviembre 2020, con un pico a mediados de octubre de 18.000 nuevos casos por día; abril-agosto 2021, con un pico a mediados de mayo de 41.000 nuevos casos por día; y el más reciente y breve enero-febrero 2022, con un pico a mediados de enero de 139.000 nuevos casos.

El principal indicador de una actividad económica es su producción y, como se destacara en todos los datos analizados, no hay ningún indicador que permita afirmar que la operatoria fue afectada por la pandemia. De hecho, si se compara mes por mes del 2021 con un promedio de los últimos cuatro años (2017-2020), se observa que se mantiene una tendencia similar.

[9] https://www.infobae.com/coronavirus/argentina/

Gráfico 12. Desembarques de capturas marítimas Puerto Caleta Paula (2021) (t)



Fuente: Elaboración propia sobre datos de la Subsecretaría de Pesca – MAGyP de la Nación.

Sin embargo, es necesario resaltar que la actividad pesquera, en especial la de los barcos congeladores (tangoneros y poteros), es una de las que presenta un mayor dramatismo (si vale el término) a la hora de enfrentar situaciones de alta contagiosidad como el virus SARS-CoV-2, y esto se debe a las condiciones laborales que incluye una operatoria en alta mar, con una marea de pesca promedio de 10/15 días, compartiendo espacios confinados con una cantidad importante de personas en contacto permanente y bajos niveles de higiene. Para graficar lo mencionado, se destacan: el cierre del puerto de Madryn por 24 horas debido a la "explosión de los casos de covid" en septiembre 2020[10], la muerte de un maquinista en alta mar en mayo 2021 (Deseado)[11], 29 tripulantes infectados en el barco anclado en Deseado agosto 2020[12], 33 tripulantes positivos en Madryn febrero 2021[13], 4 casos positivos en un barco amarrado en el Caleta Paula en junio 2021[14], entre otros hechos de suma gravedad.

[10] https://revistapuerto.com.ar/2020/09/madryn-cierra-el-puerto-por-explosion-de-casos-de-covid/
[11] https://laopinionaustral.com.ar/edicion-impresa/murio-un-maquinista-en-alta-mar-y-la-tripulacion-esta-aislada-2-347769.html
[12] https://www.telam.com.ar/notas/202008/505284-barco-pesquero-puerto-deseado-coronavirus.html
[13] https://radio3cadenapatagonia.com.ar/madryn-33-tripulantes-de-un-barco-pesquero-dieron-positivos-de-covid-19/
[14] https://www.eldiarionuevodia.com.ar/regionales/info-general/2021/6/4/detectan-cuatro-casos-positivos-en-pesquero.html

A modo de cierre

El Desarrollo Local es una herramienta de construcción de bienestar general que permite planificar, organizar e instrumentar un conjunto de acciones políticas, sociales y económicas tendientes a fomentar y/o consolidar una actividad económica mediante la optimización del sistema productivo y la diversificación y sostenibilidad ambiental de los proyectos. En este esquema, no se puede soslayar la importancia de contar con un puerto y con todo el potencial que tienen los recursos/actividades costeras y marítimas.

La provincia de Santa Cruz tiene por delante importantes desafíos en materia portuaria y pesquera. Sobre lo primero, se destaca que más del 90% de las actividades se realizan en los puertos de Deseado y Caleta Olivia, por lo tanto, los otros (Punta Quilla y San Julián) requieren del diseño de estrategias para su promoción. Más del 90% de las operaciones corresponden a buques pesqueros, y allí también se puede trabajar en la diversificación de la actividad. Respecto de la pesca, si bien es cierto que Santa Cruz es la tercera provincia en desembarques de capturas marítimas, no obstante aporta sólo el 10% del total nacional, del cual Deseado, con una fuerte incidencia en su dinámica social, aporta el 8% de ese total, quedando en evidencia que el puerto local (Caleta Olivia) tiene un aporte residual. En este punto, las políticas y estrategias que se podrían diseñar para estimular la actividad están más limitadas por el comportamiento biológico del recurso.

Particularmente, del Puerto Caleta Paula se destaca que cumple con los requerimientos técnicos para ser un multipropósito. De hecho, la empresa que tiene la concesión del astillero, en conjunto con el gobierno provincial, presentó en su momento un importante proyecto de ampliación (se inició la obra, pero se suspendió su ejecución). Sin embargo, tiene preponderancia la actividad pesquera y la dinámica es sostenida por los fresqueros de costa. En este punto, surge la necesidad de evaluar las ventajas y desventajas de: a) prestar más de un servicio o convertirse en un puerto especializado, b) consolidar la actividad pesquera teniendo en cuenta la cercanía con Puerto Deseado (que además pertenece al mismo “dueño”), que tiene una mayor tradición pesquera y c) redefinir el perfil del puerto, por ejemplo, orientarlo a los servicios de reparación naval, centro de logística de cabotaje, etc. En relación a la evolución de la actividad, se podría señalar que todos los indicadores (operaciones portuarias, mercadería de entrada y salida, desembarques de capturas marítimas) e incluso las expectativas son alentadoras, especialmente desde el 2017 en adelante, donde la actividad fue creciendo año tras año.

Bibliografía

Alburquerque, Francisco. *El enfoque del desarrollo económico local*. Cuaderno de capacitación no. 1. Serie: Desarrollo Económico Local y Empleabilidad. Programa AREA-OIT en Argentina-Italia Lavoro. Buenos Aires: Organización Internacional del Trabajo, 2004. https://www.flacsoandes.edu.ec/sites/default/files/agora/files/1251776298.area_enfoque_del_0.pdf

Carciofi, Ignacio, Florencia Merino y Luciano Rossi. *El sector pesquero argentino: Un análisis de su potencial exportador*. Documentos de Trabajo del CCE no. 2. Consejo para el Cambio Estructural, Ministerio de Desarrollo Productivo de la Nación, marzo de 2021. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2021/03/dt_2_-_el_sector_pesquero_argentino.pdf

Carut, Claudia e Yvanne Bouvet. "La pesca y su desarrollo territorial en Argentina desde la crisis del 2001." *Tiempo y Espacio*, no. 41 (enero 2019): 4-20. https://revistas.ubiobio.cl/index.php/TYE/article/view/3982/3720

Catenazzi, Andrea y Eduardo Reese. "La construcción de estrategias de desarrollo local en las ciudades argentinas." *Pobreza Urbana & Desarrollo*, Planes y Programas Participativos para el Desarrollo Local, no. 20. Buenos Aires: IIED-AL, 2000. https://dhls.hegoa.ehu.eus/uploads/resources/5153/resource_files/construccion_de_estrategias_desarrollo_local_argentina.pdf

Estrada Llaquet, José Luis. "El desarrollo portuario y la ciudad." *Ingeniería y Territorio*, no. 67 (2004): 10-19.

Gorenstein, Silva. "Nueva institucionalidad y proyección local tras la privatización portuaria argentina. Los casos de Bahía Blanca y Rosario." *Revista Eure* 31, no. 92 (mayo 2005): 105-122. https://www.eure.cl/index.php/eure/issue/view/117

Martner Peyrelongue, Carlos. "El puerto y la vinculación entre lo local y lo global." *Revista Eure* 25, no. 75 (septiembre 1999): 103-120. https://www.eure.cl/index.php/eure/issue/view/98

Navarro, Gabriela, Vera Rozycki y Mariano Monsalvo. *Estadísticas de la pesca marina en la Argentina. Evolución de los desembarques 2008-2013.* Buenos Aires: Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, 2014. https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/pesca_maritima/desembarques/_evolucion/2008-2013.pdf

Navarro, Gabriela, Vera Rozycki y Mariano Monsalvo. *Estadísticas de la pesca marina en la Argentina. Evolución de los desembarques 2012-2016.* Buenos Aires: Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, 2019. https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/pesca_maritima/desembarques/_evolucion/Evolucion_desembarques_2012_2016.pdf

Robledo, Marcelo y Mariano Prado. "Los puertos y el desarrollo local. Análisis de caso: Puerto Caleta Paula – Caleta Olivia – Santa Cruz." *Informes Científicos Técnicos-UNPA* 10, no. 1 (abril 2018): 51-75. https://publicaciones.unpa.edu.ar/index.php/ICTUNPA/article/view/439/418

Rofman, Alejandro. "Las economías del interior. Una estrategia para enfrentar la crisis." *Enoikos*, revista de la Facultad de Ciencias Económicas de la UBA, año 9, no. 19 (2001): 36-45.

Sánchez, Ramiro P, Gabriela Navarro y Vera Rozycki. *Estadísticas de la pesca marina en la Argentina. Evolución de los desembarques 1898-2010.* Buenos Aires: Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, 2012. https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/pesca_maritima/desembarques/_evolucion/Evolucion_desembarques_1898_2010.pdf

Vázquez-Barquero, Antonio. "Desarrollo local, una estrategia para tiempos de crisis." *Universitas Forum* 1, no. 2 (May 2009). http://www.universitasforum.org/index.php/ojs/article/view/20/74