

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

*Walter Musich*<sup>\*\*</sup>  
*Natalia Vega*<sup>\*\*\*</sup>  
*José Larker*<sup>\*\*\*\*</sup>

**Fecha de Recepción:** 30 de Abril de 2019

**Fecha de Aceptación:** 6 de Junio de 2019

### **Resumen**

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

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

### **Abstract**

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

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

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

Durante el desarrollo del tramo anterior de esta investigación, entre los años 2014 y 2016<sup>1</sup>, parte de este equipo de investigación participó de una iniciativa Redes VIII de

---

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

\*\* Facultad de Trabajo Social, Universidad Nacional de Entre Ríos. Email: [waltermusich12@gmail.com](mailto:waltermusich12@gmail.com).

\*\*\* Facultad de Trabajo Social, Universidad Nacional de Entre Ríos. Email: [ntlvegarodriguez@gmail.com](mailto:ntlvegarodriguez@gmail.com).

\*\*\*\* Facultad de Trabajo Social, Universidad Nacional de Entre Ríos. Email: [joselarker@yahoo.com.ar](mailto:joselarker@yahoo.com.ar).

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

### **El carácter estructurante de las áreas portuarias en Paraná**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

---

<sup>4</sup> Musich, “Modernización y transformaciones...”

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



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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

### **Algunas consideraciones finales**

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

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

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

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

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