



# Gravitación de la presencia material del Estado Nacional argentino a comienzos del siglo XX: El caso de la construcción del Puerto de Paraná.

*Material Presence of the Argentinian National State in the Early Twentieth Century. The Building of Puerto Nuevo in Paraná as a Case Study.*

Walter Musich <sup>1</sup>

Natalia Vega <sup>2</sup>

## Resumen

En el presente trabajo se analiza la construcción del Puerto Nuevo de Paraná, en la provincia insular de Entre Ríos, Argentina, como parte del proceso de consolidación del Estado y su progresiva penetración en el interior del territorio nacional. Se atiende especialmente a su dimensión material desde la perspectiva teórica de Oscar Oszlak (1997) quien afirma que en su objetivación institucional el aparato estatal se manifiesta como un actor social diferenciado y complejo, en tanto sus múltiples unidades e instancias de decisión y acción traducen una presencia difundida y a veces contradictoria en el conjunto de las relaciones sociales. En ese marco, el elemento homogenizador de su heterogénea presencia es la invocación a una autoridad suprema que pretende encarnar el interés general de la sociedad y, a través de las instituciones estatales nacionales en proceso de formación, apropiarse de funciones y esferas creadas por el propio proceso de diferenciación social, como de los recursos que consolidarán sus bases de dominación y exteriorizarán su presencia material.

Se indaga sobre los argumentos de orden político y económico con los que el Estado bajo el régimen oligárquico justificó las nuevas obras en el marco de un conjunto de transformaciones materiales de incidencia regional y consideradas primordiales para una exitosa integración a la economía mundial capitalista y a un proceso más amplio de modernización. A partir del análisis de algunos discursos, disposiciones burocráticas y artículos de la prensa escrita al momento de la planificación e inauguración de las obras, se procura fundamentar el planteo teórico desde tres instancias de análisis: 1. legislación, regulación y planificación; 2. estudios y obras; 3. intervención en el mercado de trabajo.

**Palabras Claves:** Estado nacional – penetración material - economía capitalista – proceso de modernización - actor social diferenciado - Puerto Nuevo de Paraná.

## Abstract

We study the building of Puerto Nuevo in Paraná, Entre Ríos, as part of the consolidation of the national State and its progressive expansion into the inland territories of Argentina. We will focus specifically on the material dimension of the process, following Oscar Oszlak (1997), who claims that the State apparatus reveals itself as a differentiated and complex social actor through its own institutional objectification, since its many decision-making and policy-making bodies reveal the widespread yet often contradictory presence of the prevailing social relations. In this context, what unites such heterogeneous strands is the appeal to a supreme authority that purports to embody the general interest of the people, which, by means of the –still consolidating– institutions of the State, starts to take over different functions and spheres brought about by the very process of social differentiation, thus garnering resources to warrant its own domination and to exteriorize its material presence.

We analyze the political and economic arguments through which the State –at the time under an oligarchic regime– justified the building of the Puerto Nuevo, stressing its utmost importance in achieving a successful integration into the world capitalist economy, as well as a part of a wider modernization process in the context of the material transformations going on in the region. Our research considers political speeches, legal regulations and press articles at the time of the planning and beginning of the work, which we organize into three analysis axes: 1. legislation, regulation and planning; 2. studies and works; 3. labor market intervention.

**Keywords:** National State - material insertion - capitalist economy - modernization process – differentiated social actor - Puerto Nuevo de Paraná.

### (1) | Walter Musich

Profesor Titular Ordinario Facultad de Humanidades, Artes y Ciencias Sociales, Universidad Autónoma de Entre Ríos. Jefe de Trabajos Prácticos de la Facultad de Trabajo Social, Universidad Nacional de Entre Ríos.

### (2) | Natalia Vega

Profesora Adjunta en la Facultad de Trabajo Social de la Universidad Nacional Entre Ríos; Jefa de Trabajos Prácticos de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Universidad Nacional del Litoral. Integrante del Centro de Estudios Interdisciplinarios del Litoral (Cesil).

## INTRODUCCIÓN

La economía capitalista de los últimos decenios de un largo siglo XIX, entre 1875 y 1914, se volvió global, llegando a confines remotos del planeta mediante flujos comerciales, financieros, comunicacionales y poblacionales incomparables, cuya dinámica respondió a las asimetrías ya perfiladas del desarrollo mundial. En este proceso de profundas transformaciones, la Argentina, y más particularmente su región pampeana, fue incorporada como productora de bienes primarios para la exportación. Pero además de la adecuación de la estructura productiva a las demandas del imperialismo capitalista, con Inglaterra y Francia como metrópolis, un más amplio proceso de modernización sobre la base de matrices europeas operó cambios sustanciales en las estructuras del Estado y la sociedad nacionales; modernización que con notable sincronización y homogeneidad se dio en gran parte de América Latina.

La ciudad resultó el escenario fundamental de los cambios, sobre todo aquellos núcleos con roles definidos dentro de los circuitos económicos más dinámicos y estrechas relaciones con los hinterland rurales de mayor productividad. Según Macor y Piazzesi “ambas coordenadas, la red regional que se teje a partir de la ciudad y el predominio en esta de los rasgos comerciales y burocráticos, imponen una mirada que privilegia los centros sobre los que se articula el sistema de transporte [ferrocarriles y puertos]” (Macor; Piazzesi, 2001, p. 76). Por su parte, Fedele y Ucedo afirman: “Las infraestructuras ferro-portuarias modernas fueron piezas que mediaron en la relación entre la ciudad y el territorio, y pertenecen al universo técnico en expansión que reemplazará las formas originales y los despliegues limitados de las viejas ciudades.” (Fedele; Ucedo, 2012, p. 46).

Si bien el proceso de modernización fue en gran medida posible por las grandes inversiones extranjeras, la importación de matrices culturales y tecnológicas europeas y norteamericanas así como la incorporación a la estructura po-

blacional y productiva de millares de inmigrantes, la palanca de ese “progreso” fue, claramente, el propio Estado nacional. Su creciente presencia material y simbólica fue central para la articulación y la garantía de reproducción de relaciones sociales capitalistas, instituyéndose así en un agente clave en la constitución de la sociedad y en el desarrollo del capitalismo argentino. Ese Estado nacional .

“fue a la vez determinante y consecuencia del proceso de expansión del capitalismo iniciado con la internacionalización de las economías de la región. Determinante, en tanto creó las condiciones, facilitó los recursos y hasta promovió la constitución de agentes sociales, que favorecerían el proceso de acumulación. Consecuencia, en tanto a través de estas múltiples formas de intervención, se fue diferenciando su control, afirmando su autoridad y, en última instancia, conformando sus atributos.” (Oszlak, 1999, p. 38)

Así, en su objetivación institucional el aparato del Estado se manifiesta como un actor social diferenciado y complejo, en tanto sus múltiples unidades e instancias de decisión y acción traducen una presencia estatal difundida y a veces contradictoria en el conjunto de relaciones sociales. En ese marco, el elemento homogenizador de su heterogénea presencia es la invocación a una autoridad suprema que pretende encarnar el interés general de la sociedad. Desde esta perspectiva teórica, el cambiante ámbito de competencia y actuación del Estado puede observarse entonces como una arena de negociación y conflicto donde se dirimen los problemas socialmente vigentes. Es decir en su proceso constitutivo, las instituciones estatales tienden a apropiarse de funciones y esferas creadas por el propio proceso de diferenciación social y, paralelamente, de los recursos que consolidarán las bases de la dominación del Estado y que exteriorizarán su presencia material (Oszlak, 1999, pp. 20 -21).

(3) El mismo forma parte de un proyecto de investigación más amplio denominado “El Puerto Nuevo de Paraná en el marco de los procesos de modernización e integración al mercado capitalista mundial (1904-1930)”, radicado en la Facultad de Trabajo Social de la Universidad Nacional de Entre Ríos (Argentina) y dirigido por el profesor Walter Musich. El mismo procura reconstruir la historia del Puerto Nuevo de Paraná en las tres primeras décadas del SXX, atendiendo tanto a las políticas institucionales y la inserción social del ente portuario, como a la configuración del mundo del trabajo y a la espacialización de las relaciones sociales y de producción relacionadas a la actividad portuaria.

En este trabajo<sub>3</sub> nos interesa especialmente profundizar en la dimensión ma-

terial del Estado oligárquico expresada en la obra pública como instrumento de modernización, de dinamización económica y de penetración en el territorio nacional<sup>4</sup>, en una escala nunca antes observada. En función de ello analizamos algunos aspectos de la planificación y ejecución de las obras del Puerto Nuevo de Paraná a principios del Siglo XX como parte de ese proceso de penetración y consolidación de la instancia estatal nacional en la provincia de Entre Ríos y particularmente en su ciudad capital. Las fuentes utilizadas están constituidas fundamentalmente por memorias y discursos de funcionarios políticos, disposiciones burocráticas, documentos institucionales y por la prensa escrita paranaense del período en cuestión.

En función de estos objetivos el artículo se organiza en cuatro apartados. En el primero de ellos caracterizamos brevemente el territorio que será objeto de penetración por parte del Estado nacional argentino: La Provincia de Entre Ríos y especialmente su ciudad capital, Paraná. Damos cuenta del carácter insular que presenta la región y de la trascendencia que por ello tienen las comunicaciones fluviales y los puertos que la permiten. A la vez que recuperamos las transformaciones más importantes que sufrió y las posiciones que fue ocupando en el espacio virreinal primero y nacional después. En los siguientes apartados analizamos las diversas instancias mediante las cuales el proceso de construcción del Puerto Nuevo de Paraná se constituyó en vehículo de acrecentamiento de la penetración material del Estado nacional en el territorio entrerriano y paranaense. En el segundo, abordamos específicamente la legislación y las regulaciones que habilitaron la intervención de dicho Estado en la construcción del puerto, como también la planificación de la misma. En el tercero nos enfocamos en los estudios previos y en las primeras obras que se llevaron adelante, e incluimos un tratamiento de los saberes profesionales involucrados en el proceso. En el cuarto apartado trabajamos la cuestión de la injerencia nacional en el mercado de trabajo local. El artículo culmina con unas consideraciones finales.

(4) Cabe señalar que en la propuesta teórica de Oscar Oszlak, la material es una de las diversas modalidades con que se manifestó la penetración del Estado nacional en el interior del país - las otras son la "represiva", "la cooptativa" y la "ideológica". Bajo la denominación "penetración material", el autor incluye aquellas formas de avance "expresadas en obras, servicios, regulaciones y recompensas destinadas fundamentalmente a incorporar las actividades productivas desarrolladas a lo largo del territorio nacional al circuito dinámico de la economía pampeana." (Oszlak, 1999, pp. 132-133).

## 1. El territorio a penetrar

El territorio entrerriano presenta un carácter insular dado que está completamente rodeado por cursos de agua: al oeste y al sur por el Río Paraná, al este se encuentra el Río Uruguay y al norte el Guayquiraró, el Mocoretá y varios arroyos. De allí la importancia capital que a lo largo de su historia ha tenido el aprovechamiento de los ríos como vías de comunicación (el Uruguay es navegable fundamentalmente en su tramo inferior, a partir de la localidad de Concordia, pero el Paraná lo es en toda su extensión, al menos hasta Paraguay) y en relación con ello, el desarrollo de una adecuada infraestructura portuaria. La navegación fluvial fue, hasta la segunda mitad del Siglo XX, la única posibilidad de conexión de este territorio con el resto del espacio virreinal primero y nacional después. La importancia de la misma comenzó a disminuir a partir de la construcción, en primer lugar, de un túnel subfluvial -inaugurado en el año 1969- que lo comunica con la ciudad de Santa Fe y luego de tres puentes internacionales sobre el Río Uruguay que lo unen a la República Oriental del Uruguay y otros dos sobre el Paraná que lo conectan con la provincia de Buenos Aires y el sur de la de Santa Fe.

Esta característica insular del territorio entrerriano, entre otras, implicó que su ocupación por parte de la población hispo-criolla durante la etapa colonial fuera relativamente tardía si se atiende al conjunto de la región rioplatense (Djenderedjian y Schmit, 2008). La misma estuvo centrada fundamentalmente en las zonas ribereñas y sus alrededores y se realizó a partir de dos frentes: el occidental, a cargo de los vecinos de la ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz y el oriental, propulsado desde Buenos Aires. En el oriente, Gualeguay, Gualeguaychú y Concepción del Uruguay concentraban la mayoría de la población de la región<sup>5</sup>, mientras que el núcleo poblacional más importante de la zona occidental se hallaba en la denominada Bajada del Paraná (actual ciudad de Paraná), asentamiento y puerto que durante toda esta etapa estuvo bajo juris-

(5) Si al principio la ocupación de esta zona tuvo un carácter espontáneo, luego formó parte de un proyecto de poblamiento impulsado por las autoridades borbónicas, que en 1783 decidieron la fundación de las tres localidades mencionadas (Schaller, 2012).

dicción de Santa Fe. Tal como plantea Enrique Schaller, la existencia de estos dos frentes de ocupación le otorgó una clara dualidad al desarrollo político y económico entrerriano. Cuando en los inicios del periodo independiente se creó la Provincia de Entre Ríos, dentro de su jurisdicción quedaron incluidas dos áreas -cuyo límite era aproximadamente el curso del Río Nogoyá- que habían tenido una evolución administrativa y territorial autónoma. Desde el punto de vista demográfico y productivo en los primeros años del siglo XIX había un predominio de la zona occidental, aunque en el aspecto productivo éste no era tan marcado (Schaller, 2012).

El corazón del área más dinámica de la región era, a fines del periodo colonial, la actual ciudad de Paraná; veamos brevemente cómo llegó a constituirse en ello. Sus orígenes se remontan a la paulatina ocupación del paraje conocido como Bajada del Paraná -puerto natural- y sus zonas aledañas, por los pobladores de la vecina Santa Fe de la Vera Cruz, ubicada en la otra orilla del río. Según afirma Sonia Tedeschi, primero se constituyó en precario fuerte y luego fue derivando en núcleo concentrador de rodeo de ganado (Tedeschi, 2005). No contó entonces con un acto fundacional como la mayoría de los asentamientos coloniales rioplatenses. Por ello uno de los primeros hitos en el proceso de institucionalización de la localidad fue la creación, en 1730, de la parroquia de Bajada del Paraná por parte del Cabildo Eclesiástico de Buenos Aires, bajo la advocación de la Virgen del Rosario. Para fines del SXVIII el poblado, de la mano de su puerto, había adquirido ya un importante desarrollo productivo (contaba con curtidurías, jabonerías, graserías, tahonas, hornos de ladrillos y tejas, carpinterías y caleras), comercial (era una de las paradas de la carrera de postas al Paraguay<sup>7</sup>, paso obligado del ganado santafesino con destino a la ciudad de Montevideo y gran proveedor, de una diversidad de productos, de la ciudad de Buenos Aires<sup>8</sup>) y demográfico (aunque hay que señalar que las estimaciones respecto al número de habitantes existentes son discordantes<sup>9</sup>). Esto alentó a sus pobladores a solicitar la separación administrativa de la ciudad de Santa

(6) El nombre Bajada - Baxada, en la grafía de la época- deriva del hecho que el paraje era el lugar en que mercaderías y personas "bajaban" de los barcos que remontaban el Paraná para continuar por tierra hacia el Norte para dirigirse a Corrientes-, o si provenían de allí, para embarcar hacia el sur, rumbo a Buenos Aires (Muñoa, 2006).

(7) En el marco de una mejor y mayor organización del sistema de comunicación y control la administración virreinal creó en 1774 la Carrera de Postas que unía Buenos Aires con Asunción y pasaba por Santa Fe, Bajada del Paraná, Corrientes e Itapúa (Tedeschi, 2005)

(8) Según Claudia Wenzel, desde 1790 se inicia un importante proceso de diferenciación entre Santa Fe y la Bajada del Paraná con un incremento significativo de las exportaciones a Buenos Aires por parte de esta última que pasó a dominar el flujo comercial del Bajo Paraná (Wenzel citada por Tedeschi, 2005)

(9) Según afirma Sonia Tedeschi, Félix de Azara calcula unos 3.000 habitantes en el partido de Paraná entre 1780-1793, mientras que Manuel Cervera considera que en 1803 había 936 habitantes en la Bajada (Tedeschi, 2005).

Fe, la designación como Villa y la conformación de un Cabildo propio en reiteradas ocasiones sin obtener respuestas favorables de las autoridades virreinales. Estas demandas serán satisfechas en 1813 – en pleno proceso revolucionario por la Asamblea Constituyente (Bosch, citada por Tedeschi, 2005).

Si bien la Revolución de Mayo y las luchas de emancipación iniciadas a partir de 1810 son el comienzo del proceso de creación del Estado argentino, la ruptura con el poder imperial español no produjo inmediatamente la sustitución de un estado colonial por otro nacional. La unidad política heredada del Virreinato del Río de la Plata se hizo añicos tensionada por poderosas fuerzas centrífugas y a la secesión de las provincias del Alto Perú, Paraguay y la Banda Oriental, se le sumaron intentos separatistas de las regiones del Litoral y el interior. Así, tras las primeras décadas de vida independiente, la situación política se caracterizó por la pulverización de los centros de poder que tendieron a localizarse en las viejas ciudades coloniales en torno a líderes carismáticos locales: los caudillos. Éstos reivindicaron el marco provincial como ámbito natural de la actividad social y política. De esta manera la provincia – unidad política formal heredada de la colonia- se constituyó en el símbolo de la resistencia a los esfuerzos de Buenos Aires por heredar el poder político del gobierno imperial. Ahora bien, estas persistencias y localismos respondían fundamentalmente a intereses materiales diferentes de las fuerzas sociales radicadas en las distintas regiones del territorio argentino.

En este marco cabe destacar que durante la primera mitad del SXIX, la provincia de Entre Ríos (cuya capital pasó a ser la ciudad de Paraná desde 1822), junto con las otras del Litoral, centraba su expansión económica en la inserción en el mercado mundial como exportadora de bienes pecuarios e importadora de productos industrializados; pero se veía perjudicada y relegada a un segundo plano por la supremacía del puerto de Buenos Aires y el acceso directo al mismo que tenía la producción de esa provincia (Oszlak, 1999). A partir de los años '30 Entre Ríos experimentó un crecimiento económico sostenido que



se aceleró de manera espectacular, afirma Schaller, a mediados de la década siguiente de la mano de la expansión de la producción ganadera para exportación. Para estos años, en el sector occidental la mayor actividad comercial se registraba en la ciudad de Paraná, pero en el conjunto, ahora el sector más dinámico era el oriente entrerriano. Hacia 1850, los puertos de Concepción del Uruguay, Gualeguay y Gualeguaychú aportaban el 70 % de las remesas de la provincia; comparado con esto el dinamismo de los puertos occidentales fue muy limitado, y aunque Paraná mantuvo su preeminencia como plaza comercial, su participación en el tráfico siguió disminuyendo por el desarrollo de los puertos de Diamante y Victoria (también sobre el Río Paraná). Respecto a la actividad productiva paranaense, debemos mencionar que a mediados de siglo la explotación de las caleras de las barrancas tuvo un notable crecimiento; la elaboración de cal tendió a concentrarse en 4 o 5 empresas que operaban a una mayor escala que los pequeños y numerosos productores del periodo anterior. De allí que la mitad de las remesas del puerto de Paraná estuvieran constituidas por la exportación de este producto (Schaller, 2012).

En este contexto expansivo de su economía, al promediar el siglo la Provincia de Entre Ríos se había constituido en el centro de un proyecto alternativo de organización nacional enfrentado a Buenos Aires: La Confederación Argentina, y Paraná, en capital provisional de la misma. Serán éstos los años de mayor incidencia de la provincia y la ciudad en el escenario nacional. La derrota de este proyecto en 1861, supuso la imposición de “la solución porteña a la cuestión de la nacionalidad argentina” (Oszlak, 1999: 84-85) y abrió la puerta a la última fase de construcción del Estado nacional. Pero aún transcurrirían dos décadas más antes que se lograra construir un “pacto de dominación” estable y se consolidaran los atributos materiales del Estado: un sistema institucional de alcance nacional y relativamente independiente de alianzas con los poderes locales, que desplazara a la relación entre provincias como eje y escenario del poder político.

Durante las últimas décadas del SXIX y mientras se consolidaba el reciente-

mente conformado Estado nacional, la provincia de Entre Ríos sufriría nuevos y profundos cambios socioeconómicos. Su producción pecuaria experimentó una modernización sobre la base del paso de una ganadería muy extensiva, en torno a la explotación de ganado alzado, a otra basada en la producción bovina y ovina de rodeo, a la vez que se incorporaban las primeras mejoras genéticas. Paralelamente, se radicaron en su territorio y alcanzaron un gran desarrollo los saladeros, instalaciones que al manufacturar la producción permitieron un mayor aprovechamiento del animal, ya que además de cueros curtidos, obtenían otros derivados (carne salada, cenizas, huesos, aceites, etc.). Algunos de ellos se constituyeron en grandes empresas que emplearon a más de 100 trabajadores. Por otra parte, se intensificó la ocupación de las tierras interiores modificándose la frontera rural, en consonancia con ello el importante crecimiento de la población que se verificó durante este periodo alcanzó tasas mayores para las áreas rurales que para las urbanas. Y, a la vez, aumentó la proporción de extranjeros debido al fomento de la inmigración vinculada a la implementación de las primeras experiencias de colonización agrícola. Bien vale la pena señalar que este proceso de colonización se desarrolló a un ritmo mucho más lento que en la vecina provincia de Santa Fe, lo cual redundó, en un menor avance de la agricultura. Mientras que para 1895 los cultivos cubrían el 13 % del suelo santafesino, sólo ocupaban el 5% del entrerriano. (Djendredjian y Schmit, 2008). A principios del SXX la producción ganadera seguía siendo la mayor generadora de riquezas y sus productos derivados los que constituían el grueso de las exportaciones<sup>10</sup>. Por último, cabe mencionar que se dio inicio a la construcción de ferrocarriles, aunque los obstáculos generados por las características geográficas del territorio, le impusieron a la tarea un ritmo mucho más lento que el que se verificaba en otras zonas del país por lo cual el transporte fluvial mantuvo su centralidad, incluso para las comunicaciones interprovinciales.

(10) Según estadísticas oficiales brindadas por Prudencio Monzón, ex-intendente de la ciudad de Paraná, durante los años 1900 y 1901 la industria de mayor exportación en los puertos entrerrianos había sido la ganadería con 52,6 % y 66,2 % respectivamente, seguida de la agricultura, con 34,4 % y 19,3 % (Monzón, 1902).

La ciudad de Paraná no fue ajena a estas importantes transformaciones finiseculares. En 1887 se inauguraron los primeros tramos del Ferrocarril Central

Entrerriano, la línea ferroviaria que uniría la capital provincial con Concepción del Uruguay, en el oriente entrerriano, así como con otras localidades provinciales. Este ferrocarril, de propiedad del Estado de Entre Ríos, contaba con un ramal que lo conectaba a un muelle situado en el paraje de Bajada Grande (distante a 5 kilómetros de la planta urbana de la ciudad) y que constituía el punto cero de sus vías. En 1892, en el marco de la profunda crisis que afectaba el país, el Central Entrerriano fue vendido a la empresa inglesa The Entre Ríos Railway Company Limited y en la transacción quedó incluido el muelle de Bajada Grande. La compañía lo reacondicionó dándole mayor extensión y un calado óptimo para operar como puerto de ultramar. Desde que culminaron las obras en 1896, el mismo se desempeñó de manera competitiva en relación a otros de la región e incrementó sustancialmente la demanda de mano de obra, por lo que en poco tiempo estaban instaladas allí distintas agencias navieras y de contratación como la de Santiago Raffo e Hijos, Rómulo H. Hernández y Nicolás Mihanovich (Vega, Musich y Larker, 2015). Por su parte, el histórico puerto de la ciudad seguía en actividad, y era explotado por algunos capitales privados como la empresa Muelles y Tramways, del influyente empresario Jorge Suarez, aunque se hallaba en franca decadencia. La causa fundamental del ocaso del “Puerto Viejo” – como se lo conoce hoy – fue el severo “embancamiento” y la escasa profundidad que por ello podía ofrecer en un momento en que la navegación comercial, orientada cada vez más a una economía agroexportadora, requería embarcaciones de gran calado. Los últimos intentos por mejorar su infraestructura y optimizarlo mediante el dragado de su canal de acceso fueron arrastrados por la histórica inundación de 1905.

Para 1900 los dos puertos con que contaba la ciudad de Paraná eran administrados mediante concesiones públicas por firmas privadas, con presencia de capitales y empresarios nacionales y extranjeros. El Estado Nacional regulaba tarifas aduaneras, procuraba las obras necesarias sobre los canales de navegación, etc., pero delegaba en los gobiernos provinciales y sus vínculos empresariales, la infraestructura y administración de la actividad portuaria, como su-

cedía con otros tantos ramos de la producción y los servicios. La construcción y funcionamiento del nuevo puerto bajo dependencia directa del Estado nacional cambiaría significativamente esta cuestión y supondría una clara expropiación de actividades y recursos por parte de aquel a la sociedad civil y al propio Estado provincial.

## **2. Legislación, regulación y planificación**

Si el progreso se constituyó desde mediados del siglo XIX en la fuerza propulsora de las transformaciones que afectaron a la sociedad argentina, como ya mencionáramos, el Estado nacional fue su palanca. Para Oszlak, éste asumió en dicho periodo un doble rol de productor y de garante de aquello que era considerado la civilización, en tanto superación de la “barbarie” y el atraso; rol que estaba indisolublemente ligado a su propia existencia, legitimación y expansión: “Si la civilización tiene precio es porque a alguien le cuesta producirla. En este caso ese alguien no es una abstracción, sino un sujeto social concreto. Un sistema institucional – el Estado en su manifestación material-, cuya viabilidad exige el continuado ejercicio de la capacidad de extraer de la sociedad los recursos necesarios para reproducirse y reproducir un determinado orden social” (Oszlak, 1999, p. 191).

El autor describe una serie de fenómenos que testimonian concretamente la extracción por parte del Estado y a través de su obra pública – fundamentalmente infraestructural – los recursos naturales y sociales del territorio nacional. El crecimiento extraordinario de capitales, obras, servicios, de la superficie cultivada y del volumen exportable y, en consecuencia, de resultados en términos sociales y económicos, tuvo su origen en el fuerte impulso de la demanda externa debido a las excelentes condiciones de producción de materias primas que el país presentaba, captando una cuantiosa renta diferencial a escala internacional. Sendos gravámenes de la administración central sobre las importaciones y el consumo (el país era un gran importador de manufacturas) constituyeron,

según Oszlak, “la fuente fundamental de recursos del estado nacional, y el instrumento de su reproducción institucional”, como asimismo, la posibilidad de concretar un ambicioso plan de obras públicas “tendientes a afianzar las condiciones de progreso material, particularmente las vinculadas con el sector dinámico por excelencia”. Y agrega: “La formación y expansión del Estado argentino fue a la vez un factor co-impulsor y un epifenómeno del progreso material alcanzado” (Oszlak, 1999, pp. 192-194).

Una de las realizaciones más significativas de esta nueva lógica estatal, fue la creación del Ministerio de Obras Públicas de la Nación (MOP) mediante la Ley Nacional N° 3727 de octubre de 1898; fundamentada en la necesidad de reorganizar y unificar agencias del Estado dispersas y costosas, vinculadas a las obras públicas, a los fines de sanear las debilitadas finanzas tras la crisis del 90, de hacer eficiente y profesionalizar sus funciones. El presidente Roca delegó su mando en el mendocino Emilio Civit, quien lo cumplió durante toda la gestión, es decir entre 1898 y 1904; convirtiendo al MOP en un eficaz e inquestionable dispositivo de “penetración material” del Estado central, una de las modalidades propias de la construcción de su estatidad según la conceptualización de Oszlak, como ya mencionáramos.

El flamante MOP incluyó cuatro departamentos: Dirección General de Vías de Comunicación y Arquitectura, Dirección General de Obras de Salubridad, Dirección General de Contabilidad y Dirección General de Hidráulica; esta última dividida en tres secciones: Inspección de Navegación y Puertos, Irrigación y Puerto Militar de Bahía Blanca. En lo que específicamente se refiere a la Dirección de Navegación y Puertos, tendrá entre otros objetivos: “los estudios de balizamiento e hidrografía de los ríos navegables, la construcción y conservación de los muelles, diques y balizas” (Ministerio de Obras Públicas de la Nación, 1899, pp. 12-13). Mediante este macro organismo, el Estado Nacional se reservó la potestad sobre la obra pública y su utilidad en todo el territorio na-

cional, priorizando las comunicaciones terrestres y fluviales, la incorporación de tierras aptas para la producción y el saneamiento de las ciudades. En palabras del ministro, fue producto de una política de “centralización y economía” con el propósito de generar condiciones más propicias para la obra pública que “el progreso, el acrecentamiento de la producción y el fomento del comercio y de las industrias reclaman [...] bajo un plan y un sistema general que hasta ahora no se ha trazado con la anticipación necesaria” (Ministerio de Obras Públicas de la Nación, 1899, p.13)

La segunda parte de la primera memoria ministerial está dedicada a las obras hidráulicas. En el capítulo primero “Navegación fluvial y marítima. Estudios generales”, se explicita la importancia que el tema tiene para la administración del gobierno nacional, haciendo concordar, por un lado, las ventajas de una “naturaleza pródiga” con las oportunidades del contexto económico internacional y, por el otro, estableciendo un sistema de transporte y comunicación, terrestre y fluvial, que contribuya “conjunta y armónicamente al rápido desenvolvimiento del progreso general”, muy necesario, según Civit, “para que la Nación, sobre la sólida base del aumento de su producción y de su riqueza, pueda salvarse, por fin, de la ruda crisis que por tantos años ha venido soportando” (Ministerio de Obras Públicas de la Nación, 1899, pp. 108-109). En razón de estos argumentos y del conocimiento de las características propias del sistema hidrológico pampeano, la política oficial en el campo de la navegación tuvo entre sus prioridades el dragado permanente de los ríos. Así se explica la ecuación:

“Es bien sabido que el valor comercial que se atribuye a un puerto o río navegable, es proporcional al tonelaje de las naves que pueden servirse de ellos; y como en un buque el tonelaje crece en razón del cubo de su calado, resulta que un aumento aún pequeño en la profundidad de sus aguas, produce un mayor valor considerable del puerto o río. Deduzco de lo expuesto que un país como el nuestro, cuya fuente principal de riqueza consiste en frutos exportables por

la vía marítima, está obligado a mirar con preferencia el problema de la mejora progresiva de aquellos” (Ministerio de Obras Públicas de la Nación, 1899, pp. 108-109).

A este propósito, se pone en marcha “un plan metódico y progresivo de estudios y reconocimientos”, comenzando por la división de la región fluvial en zonas de estudio – “distritos” en los términos propios – encomendadas a “comisiones técnicas independientes”, de las que hablaremos luego. La ciudad de Paraná queda comprendida dentro del distrito Paraná Medio (3° Comisión o Comisión de Estudios del Paraná Medio), constituyéndose en el límite Norte del mismo, mientras que hacia el sur, el radio de acción del distrito se extiende hasta Rosario. La meta principal es asegurar “mediante la remoción de menos de 100.000 metros cúbicos de arena, una profundidad mínima de 17 pies<sup>11</sup>” (Ministerio de Obras Públicas de la Nación, 1899, p. 111) a lo largo del tramo fluvial así delimitado.

Como representante del Gobierno Provincial, el ministro de Gobierno, ing. Alberto Méndez Casariego dedica unos párrafos de su memoria ministerial de 1904 al tema del dragado y la importancia de las obras hídricas nacionales, destacando el esfuerzo de la Provincia como “Agente natural del Gobierno Central” en su complementación. El citado alude allí a la Ley Nacional de Dragado de los ríos Paraná y Uruguay y su fijación de diecinueve pies<sup>12</sup> para la canalización de las aguas hasta las ciudades de Paraná y Concepción del Uruguay; herramienta jurídica y política que desde su promulgación fundamentaría el plan de obras portuarias y de dragado, tendientes a disminuir los fletamentos del transporte y aumentar la cantidad y el rendimiento de las exportaciones.

“Es sabido también que la casi totalidad de nuestra exportación está destinada a mercados colocados a grandísimas distancias, lo que obliga a considerar el flete como uno de los factores de mayor influencia en la utilidad de nuestros

(11) | Cabe señalar que 17 pies equivalen a 5,18 metros.

(12) | Correspondientes a 5,80 metros.

productos. Resulta, pues, de estas breves consideraciones, que la importancia que Entre Ríos atribuye al dragado de sus ríos y construcción de puertos, está ampliamente justificada por las ventajas que legítimamente debe retirar de las referidas obras” (Ministerio de Gobierno de la Provincia de Entre Ríos, 1904, pp.130-131)

Queda establecido en la ya mencionada Memoria del ministro Civit de 1898-1899 que será Paraná – “capital de un estado próspero, en que las industrias agrícola-pastoriles han adquirido gran desenvolvimiento” (Ministerio de Obras Públicas de la Nación, 1899, p. 115) – una de las beneficiarias del plan de obras hídricas, resolviendo la cuestión de su puerto que se halla por entonces “embancado” (obstruido su canal de acceso por bancos de arena). Efectivamente, en los años siguientes, se dragarán los puntos de embarque ya existentes (Puerto Viejo y Bajada Grande) para que la importante producción agrícola pueda salir de la Provincia y se iniciarán las obras del Puerto Nuevo, que demandarán una década.

### **3. Estudios y obras**

La presencia material del Estado nacional a través de las obras hidráulicas y portuarias en el territorio provincial y, específicamente, en la ciudad de Paraná comenzó a apreciarse desde el primer año del siglo XX al instalarse una “red de estaciones de nivelaciones de precisión” (Ministerio de Obras Públicas de la Nación, 1901, p. 207) como parte de los estudios previos necesarios para resolver definitivamente los problemas de “un buen puerto comercial” (Ministerio de Obras Públicas de la Nación, 1901, p. 207) en la localidad; cuestiones de las que se encargó la ya mencionada Comisión de estudios del Paraná Medio. Es en ese marco que se realiza el levantamiento del plano del río entre la toma de Aguas Corrientes y Bajada Grande, aproximadamente la misma amplitud que entonces comprendían los límites ejidales de la ciudad (N-E / S-O). Dicha presencia continuó incrementándose durante los años 1903 y 1904 con las tareas



de dragado de los canales de acceso, tanto para el nuevo enclave portuario como para los existentes.

En febrero de 1903 el periódico El Entre Ríos daba cuenta de las obras emprendidas, que para este momento consistían fundamentalmente en estudios de campaña, y la llegada desde Buenos Aires de funcionarios y técnicos del Ministerio; informaba que para tales tareas se había dispuesto de dos grandes vapores, dos chatas – una para practicar sondajes y otra para realizar diversos estudios - una casa flotante que haría de Oficina de estudios y una draga de gran poder<sup>13</sup> Más allá de la publicidad dada por el periódico, la presencia de estas embarcaciones de la Dirección General de Obras Hidráulicas y su circulación por el río frente a las costas de la ciudad, debió resultar notoria por sí misma para el vecindario. A mediados de año, la prensa destinó sendas columnas a las distintas opiniones sobre la posible localización del nuevo puerto, que terminó siendo definida por el resultado de los estudios técnicos, en función de la profundidad de las aguas y de la resistencia del terreno. En septiembre, los periódicos El Argentino y El Entre Ríos comunicaron con franco beneplácito la aprobación del proyecto por parte del Poder Ejecutivo Nacional, reproduciendo incluso el decreto presidencial completo y siguiendo de cerca las novedades que se iban presentando. Es importante mencionar que el decreto de aprobación disponía que las tareas de dragado, instalación de desviadores de corrientes y enrocamiento de protección en la margen derecha del río fueran realizadas directamente por la Dirección General de Obras Hidráulicas del MOP, mientras que los demás trabajos necesarios se adjudicarían, vía licitación pública, a empresas privadas<sup>14</sup>. Estas decisiones supondrán un nuevo acrecentamiento de la presencia y visibilidad pública de la instancia estatal nacional en la ciudad: en Octubre de 1903 El Entre Ríos daba cuenta de la instalación en las inmediaciones del puerto viejo de la Oficina de Estudio y Obras del Río Paraná y de los talleres y depósitos correspondientes, así como también de la llegada de una embarcación procedente de Capital Federal transportando carbón y materiales<sup>15</sup> y en Noviembre del mismo año se comenzaban las obras de dragado del canal del nuevo puerto

(13) | El Entre Ríos (periódico) Paraná, 21 de Febrero de 1903.

(14) | El Argentino (periódico) Paraná, 22 de Septiembre de 1903; El Entre Ríos (periódico) Paraná, 19 de Octubre de 1903.

(15) | El Entre Ríos (periódico) Paraná, 10 de Octubre de 1903.

que permitirían el acceso sin inconvenientes de las embarcaciones tanto del Ministerio como de la empresa ganadora de la licitación, a la vez que se encaraba nuevamente el dragado de la zona aledaña al muelle de Bajada Grande (Ministerio de Gobierno de la Provincia de Entre Ríos, 1904, p. 42). También en este mes se conocía el resultado de la licitación pública en la cual había salido seleccionada la empresa Francisco Lavalle y Cía., encargada a partir de ese momento de la ejecución de las siguientes obras: dársena y muelles de cabotaje alternados a alto y bajo nivel y de 200 metros de largo y 75 de ancho; un varadero para la limpieza y refacción de buques de 70 por 25 metros; muelle de ultramar de 412 metros de largo; un fondeadero; dos depósitos y el edificio de la administración (Ministerio de Gobierno de la Provincia de Entre Ríos, 1904, p. 43).

Para comenzar con las obras en tierra debían primero realizarse las necesarias expropiaciones de las superficies ribereñas del paraje conocido como “La Santiagueña”, donde se construirían las nuevas instalaciones portuarias; a tal efecto desde el mes de Noviembre de 1903 se llevaron a cabo negociaciones con los propietarios involucrados para fijar el monto que se les pagaría en calidad de indemnizaciones<sup>16</sup>. Según disposiciones surgidas a partir de negociaciones y gestiones consensuadas con el gobierno de la Provincia de Entre Ríos, y mediante decreto presidencial, el Poder Ejecutivo Nacional aprobó en Junio de 1904 la expropiación de una superficie de tierra de 84.647 metros cuadrados indemnizando a sus propietarios con recursos del tesoro nacional (Ministerio de Gobierno de la Provincia de Entre Ríos, 1904, p. 136). Más allá de aquellas fracciones de tierra que serían jurisdicción de la ciudad de Paraná, destinadas a la apertura de calles que dieran acceso por vía terrestre a las instalaciones portuarias, la mayor parte de estas superficies expropiadas pasarían a la jurisdicción del Estado nacional, materializando una presencia física permanente en el espacio urbano paranaense que se prolongaría en el tiempo hasta la actualidad. En cuanto al avance de las obras, para Junio de 1906 y pese a haberse interrumpido por varios meses las tareas por la inundación de las construcciones

(16] El Entre Ríos (periódico) Paraná, 30 de Noviembre de 1903.

debido a una histórica creciente del río, estuvieron terminadas la Oficina y anexo del Ministerio de Obras Públicas, los galpones para el taller y el depósito, los muelles de cabotaje del lado Oeste de la dársena y estaba en construcción el muelle de ultramar. Es para destacar que en el taller de la repartición se venían realizando reparaciones de embarcaciones, calderas y motores desde marzo de 1905 e incluso en ese lapso de tiempo se habían construido un par de canoas y un bote. (Ministerio de Obras Públicas de la Nación, 1906, p.339)

### **Profesionales y saberes del Estado**

La creación del Ministerio de Obras Públicas en 1898 representa, además de un resultado del plan de racionalización y economía del gobierno nacional tras la crisis, la definitiva consagración de una burocracia profesional como parte constitutiva del Estado en su nueva lógica modernizadora. Nos referimos a un conjunto de profesiones que, más allá de la ya importante presencia de juristas, se tornaba insoslayable en un plan de gobierno acorde a las demandas del mundo moderno y civilizado; en particular las distintas especialidades de la ingeniería, aquellas relacionadas a la construcción, el relevamiento topográfico y la planificación territorial, los medios de transporte y la salubridad. La manifestación material del Estado, como su penetración en el vasto territorio nacional, hubiera sido impensable sin el aporte de estos saberes.

A finales del siglo XIX y comienzos del XX, se define una clara articulación entre el poder y distintas esferas de la ciencia y la técnica, en lo que podría denominarse el “meta campo” del Estado. Profundizando en este proceso, más visible a partir de nuevas perspectivas teóricas sobre el Estado, Mariano Ben Plotkin y Eduardo Zimmermann, afirman que, por aquellos años “los estados necesitaron el conocimiento proporcionado por las nacientes ciencias sociales modernas y otros saberes técnicos, de la misma manera que estos necesitaban del Estado en su proceso de consolidación e institucionalización.” (Plotkin; Zimmermann, 2012, p. 10). En este sentido, los autores recuperan las tres dimensiones en

las que Skocpol y Rueschemeyer analizan esta relación: la constitución de los saberes de Estado, producto del cruzamiento entre los campos disciplinares en construcción y los requerimientos del Estado moderno; la conformación de las elites intelectuales con inserción en el Estado, encargadas de la producción, transmisión y circulación de estos saberes; y, sus formas y mecanismos de recepción y legitimación, usualmente de proyección transnacional. (Ben Plotkin; Zimmermann, 2012, pp. 9- 10) Sobre esto último, sitúan a la Argentina en un contexto de periferia cultural que explicaría su condición fundamental de receptora – aunque activa – de ideas y modelos provenientes de las metrópolis europeas. Lo interesante aquí es que, en líneas generales, estas componentes analíticas son reconocibles en el caso estudiado.

En su primera memoria ministerial, ya citada, Emilio Civit enfatiza la importancia de “un plan metódico y racional” para llevar adelante las acciones del Estado, pudiendo “realizar estudios previos, a veces esenciales, dado el carácter y la naturaleza de ciertas obras, ejecutadas casi siempre con planos deficientes y presupuestos ilusorios.” (Ministerio de Obras Públicas de la Nación, 1899, p.14) Su afirmación justifica que - como ya mencionáramos - en lo referido a la obra hídrica, se ponga en marcha “un plan metódico y progresivo de estudios y reconocimientos”, que comenzaría por la división de la región fluvial en zonas de estudio – “distritos” en los términos propios – encomendadas a “comisiones técnicas independientes” (Ministerio de Obras Públicas de la Nación, 1899, p. 109). Fue a propósito del carácter del plan maestro y de la creación de dichas comisiones, como se da un primer ingreso significativo de profesionales y de saberes específicos a la esfera ministerial. Al respecto, la memoria contiene bajo el título “Estudiantes e Ingenieros argentinos”, las siguientes consideraciones:

“En la organización de estas comisiones se ha procurado incluir en su personal el mayor número posible, no sólo de nuestros jóvenes ingenieros, sino también de estudiantes de 5° y 6° año de la Facultad [Facultad de Ciencias

Exactas de la Universidad de Buenos Aires] para que vayan familiarizándose con trabajos de esta naturaleza. Esto era conveniente para abrir a aquellos nuevos horizontes, en esta rama de la ingeniería, destinada a tomar un incremento cada vez mayor en nuestro país. Hasta ahora por falta de ocasión o tendencia, los ingenieros nacionales se han dedicado casi exclusivamente a la práctica de ferrocarriles, desatendiendo la de obras de hidráulica, tanto o más interesantes que aquella, dando esta circunstancia lugar a que la dirección de todas las grandes obras de construcción de puertos o irrigación que se han ejecutado, han estado casi exclusivamente en manos de extranjeros". (Ministerio de Obras Públicas de la Nación, 1899, pp. 113-114)

Ya entonces comienza a adquirir entidad el Paraná Medio; mientras que la Ley de Dragado definió sus límites en función de las profundidades artificiales establecidas como metas para la navegación de gran escala, la comisión de estudios del Paraná Medio la intervino mediante lo saberes de estado dándole forma como una región fluvial construida para satisfacer las demandas económicas. En lo que específicamente se refiere al puerto de Paraná, dos son las urgencias del Ministerio en la localidad: dragar los puertos existentes para no detener la actividad comercializadora, y definir la ubicación del nuevo puerto de la ciudad. Una serie de visitas e inspecciones de funcionarios nacionales a lo largo de 1903 generaron una gran expectativa entre los hombres del gobierno y la opinión pública, de acuerdo a lo que relatan los periódicos de la época. En un telegrama del 22 de abril de aquel año, publicado por El Entre Ríos, el ministro Civit le comunicaba al gobernador Carbó la finalización de los estudios de campaña para la construcción del puerto de Paraná y el comienzo de los estudios de gabinete, afirmando que sus resultados serían indispensables para resolver la cuestión, además de otras consideraciones sobre costos e intereses del comercio local<sup>17</sup>. Resultaría extenso precisar las funciones y resultados de ambas instancias donde tuvo plena autoridad la ciencia (los estudios de campo y los estudios de gabinete) pero haremos algunas aproximaciones, destacando el lugar que el ministro le

(17) | El Entre Ríos (periódico) Paraná, 23 de Abril de 1903.

otorga al saber profesional en sus propias decisiones y las del presidente Roca. En efecto, puede constatarse a través de los informes ministeriales y la prensa que las preocupaciones fundamentales del gobierno para cuya solución se recurrió a la experticia de la ciencia fueron el mapeo de los ríos y su dragado para alcanzar las profundidades requeridas por las embarcaciones de ultramar. Asimismo que los estudios previos estuvieron a cargo de profesionales formados en el país y que ya contaban con reconocida actuación o la tendrían en años posteriores dentro del propio ministerio. A comienzos de 1903 llegó a la ciudad el Ingeniero Enrique J. Ducós<sup>18</sup>, presidiendo un equipo para realizar sondeos de las aguas en busca de la mejor ubicación para el nuevo puerto. En el mes de Julio del mismo año el Ingeniero cordobés Agustín González<sup>19</sup>, subsecretario del Ministro de Obras Públicas de la Nación e Ingeniero Jefe de las Obras de Salubridad de la Capital, se hizo presente para inspeccionar los estudios emprendidos por Ducós y aquellos referidos a las redes de cloacas y aguas corrientes previstas simultáneamente para la ciudad. El 1° de Octubre el Director General de Obras Hidráulicas, ingeniero E.M. Lange, firmó el llamado a Licitación pública para las obras portuarias, exceptuando los trabajos que el estado decidió reservarse para sí. Finalmente, será Eduardo Huergo<sup>20</sup>, Ingeniero jefe de la Comisión del Río Paraná, el encargado de efectuar las reformas al proyecto original cuando, en 1905, la obra emprendida demostró no poder resistir la creciente del Paraná, que alcanzó la altura de 7,44 m frente a las costas de la ciudad, estableciendo una nueva cota histórica.

Si bien los profesionales y prácticas profesionales de origen nacional tuvieron evidente actuación en las comisiones de estudios y proyectos, se ponderaron las ventajas de acudir en una primera etapa a ejemplos y profesionales extranjeros con reconocida experiencia. Civit apela al ejemplo de Alemania como el caso exitoso a imitar dentro de las naciones adelantadas: “El Rhin es hoy, gracias a los trabajos que se han llevado a cabo en los últimos veinticinco años, la línea de navegación más importante de la Europa y una de las mayores del mundo” (Ministerio de Obras Públicas de la Nación, 1899, p. 110).

(18) | Ducós fue tres años más tarde puesto a cargo de la comisión para la construcción de los puertos de ultramar de Mar del Plata y Quequén y para los años 30 será el Director de las Obras del Puerto de Comodoro Rivadavia.

(19) | González tuvo una destacada actuación en el área, siendo vicepresidente del organismo desde 1906 a 1912 cuando asume su presidencia al tiempo que el mismo es transformado en Obras Sanitarias de la Nación.

(20) | Eduardo Huergo, hacia 1914 presidía el Centro Nacional de Ingenieros.

Igualmente, anuncia la ayuda que recibirá el Ministerio para realizar un “levantamiento general de orden geodésico-astronómico que fije con exactitud bastantes puntos fundamentales” y “una nivelación de precisión que permita reunir entre sí los varios planos de comparación existentes hoy, sin relación seria entre ellos” (Ministerio de Obras Públicas de la Nación, 1899, p.114). Y, en cuanto a la necesidad de recurrir a un ingeniero consultor que avale las decisiones tomadas antes de emprender la ejecución de las obras, sostiene:

“Gracias a la buena voluntad y deferencia de S.E. el Señor Buchanan, Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos, y a la atención que ha tenido la bondad de prestar el H. Secretario de Agricultura del Gobierno de Washington, Ministro Wilson, se podrá contar para el efecto indicado, con el concurso de un eminente ingeniero americano, Mr. Corthell, quien a su alta autoridad científica reúne la de haber cooperado a los estudios y obras realizados en el Missisipi por Mr. Eads”. (Ministerio de Obras Públicas de la Nación, 1899, p. 116)

Hubo por esos años una importante afluencia de especialistas extranjeros en el país para asesorar o hacerse cargo de las grandes obras de infraestructura que llevó adelante el Estado Nacional y en menor medida los estados provinciales y municipales, o iniciativas compartidas. Especialistas que fundamentalmente provenían de las metrópolis que por entonces se disputaban el mapa imperialista de escala mundial: de Inglaterra, Francia, Alemania; también de la pujante potencia norteamericana. En no pocos casos, se trató de gestiones efectuadas a nivel de las esferas de gobierno y representan la versión finisecular de una vieja tradición de la presencia de científicos europeos y norteamericanos, a un mismo tiempo agentes estatales, en tierras sudamericanas.

La obra pública planificada y ejecutada con el apoyo insoslayable de la burocracia profesional que en algunos casos, como explican Ben Plotkin y Zimmermann, se convirtieron en verdaderas “elites técnicas estatales”, fue

acompañada de distintos dispositivos de registro que posibilitaron racionalizar el gasto público o, al menos, mostrar que se estaba invirtiendo bien; y por el otro, difundir con sentido propagandístico los logros alcanzados por los gobernantes y por el Estado. Fueron al mismo tiempo, formas modernas de control y disciplinamiento. Uno de esos dispositivos, de enorme relevancia dentro del Ministerio de Obras Públicas, fue la fotografía. Y para ello, se organizaron cuerpos de fotógrafos profesionales que recorrieron y se instalaron en distintos puntos del país, siguiendo con sus lentes y a partir de una precisa preceptiva, el desarrollo de las grandes obras públicas, fundamentalmente, de aquellas relacionadas a los servicios y el transporte de la producción.

“En todas las empresas el criterio de registro fotográfico fue similar. Todos los archivos guardan fotos de las instalaciones: usinas, fábricas, astilleros, talleres, escuelas técnicas, maquinarias; las obras de infraestructuras grandes o pequeñas, eran fotografiadas a intervalos regulares durante todo su construcción: puertos, diques, puentes, tendidos viales, redes troncales de gas, electricidad, cloacas y agua potable. Igual procedimiento de registro sistemático y regular, se aplicaba a cada trabajo de importancia de construcción por reparación realizada en los talleres, todo lo cual constituye una verdadera historia visual de nuestra ingeniería y técnica civil aplicadas del pasado”.(Príamo, 1993, pp.52-53)

Tal como sucedía con otras tantas funciones y agencias, los talleres de impresiones del Estado que comprendían litografía, imprenta, zincografía, fotografía, y heliografía, se hallaban dispersos antes de 1901. Fue entonces, según nos informan Carla Harasic y Roxana Troisi, que bajo la órbita del MOP se creó la Sección Bibliotecas y Publicaciones que unificó las distintas dependencias afines y concentró la actividad y producción de sus oficiales y profesionales; desde entonces quedaron a su cargo los informes sobre las campañas fotográficas efectuadas en todo el territorio nacional y las gestiones para proveerles de los insumos necesarios. Las autoras recuperan de una publicación ulterior del Ministerio, una cita que da cuenta de la precisa misión de



los cuerpos de fotógrafos: “La Inspección General ordenará el envío periódico de fotógrafos para tomas las vistas de las obras en sus estados y las vistas obtenidas serán agregadas ordenadamente a los documentos referentes a la construcción correspondiente.” (Lacreau (1942) en Harasic; Troisi, 2014, P.315)

Es así que un impresionante y metódico trabajo fotográfico se llevó a cabo durante décadas desde el puerto de Paraná<sup>21</sup>, registrando no sólo las obras y el funcionamiento de dicho enclave sino de distintos puertos e infraestructuras asociadas de la extensa región del Paraná Medio. A su manera, el registro fotográfico plasmó en la imagen documental la región imaginada y construida y las transformaciones de un paisaje cultural, social y económico cuyo eje estructurador fue el río Paraná. Un dato no menor es que este relato narrado desde uno de los mecanismos más revolucionarios de aquellos tiempos y manifestación de una vocación modernizadora, lleva en sus miles de piezas el sello MOP sustituyendo las firmas personales de sus agentes; una medida clara de que esas imágenes, que esas secuencias, que esos encuadres, en fin, que esas miradas, eran las miradas del Estado sobre su propia obra; recién hacia finales de la década de 1930 aparecerá en las tomas fotográficas el nombre del profesional. Otra posible inferencia al observar los registros es que el panorama que presentan, en cuyos escenarios se destacan las dimensiones de la obra material y en sus escenas el trabajo sostenido y disciplinado de cientos de hombres, debió servir al Estado no sólo para llevar el control de sus inversiones y sus agentes, sino mostrarse y mostrar mediante las publicaciones oficiales, el mundo armónico del trabajo y el progreso en años de alta conflictividad social y movilización obrera.

#### 4. Intervención en el mercado de trabajo

Como hemos podido comprobar, durante los primeros años del siglo XX el Estado nacional de la mano de la Dirección General de Obras Hidráulicas del MOP, contaba ya con una importante presencia en la ciudad de Paraná en tanto tenía bajo su jurisdicción una porción nada desdeñable de tierras ribe-

(21) El fondo fotográfico del MOP ubicado en el Distrito Paraná, es estudiado por los autores de este artículo y un equipo más amplio a través del proyecto de Investigación y Desarrollo (PIDA- F.H.A. y C.S. UADER) denominado: El fondo fotográfico del Puerto Nuevo de Paraná en su doble dimensión: como documento social y constructo estético.

reñas y había avanzado en grado considerable en la construcción del complejo portuario que estaría bajo su exclusiva y directa dependencia. Pero esa presencia material no se reducía al espacio físico, sino que incluía también su injerencia en el mercado de trabajo local en tanto se constituía en un importante consumidor, contratista y organizador de mano de obra.

A partir del análisis de los libros de Fojas de Servicio de la Dirección General de Obras Hidráulicas dependiente del MOP<sup>22</sup> puede constatarse la contratación, desde 1899 y por parte de esa repartición, de una importante cantidad de personal con funciones y oficios muy diversos entre los que se cuentan: marineros, conductores de embarcaciones, maquinistas, foguistas, sondadores, herreros, carpinteros, ajustadores, torneros, albañiles, cocineros y peones - entre otros-. En cuanto al número registrado de personal que había sido contratado directamente por la Dirección de Obras Hidráulicas para la construcción del puerto - excluyendo a los profesionales y técnicos- ronda para principios de 1905 el millar de personas, siendo el tiempo de desempeño en la dependencia muy variado; algunos empleados apenas si estuvieron en la misma unos cuantos días mientras otros se mantuvieron en ella por más de 30 años. La totalidad de este personal - para el período estudiado - está compuesto de varones cuya edad fluctúa entre los 13 y los 60 años. En cuanto a los salarios, la información que brindan los libros consultados es la siguiente: los pagos aparecen expresados en pesos, en ocasiones por día - habiendo registro de jornales que oscilan entre el 1 y los 4,50 pesos, y, en otras por mes, variando en esos casos los salarios entre los 20 y los 180 pesos. Es sumamente interesante constatar la diversidad de origen de esos trabajadores empleados por la Dirección General de Obras Hidráulicas, pudiendo encontrarse individuos nativos, de países limítrofes - paraguayos, uruguayos y brasileños-, italianos y españoles en gran proporción pero también austríacos, franceses, portugueses, holandeses, belgas, suizos, alemanes, ingleses, turcos, griegos y noruegos. En la captación de una mano de obra extranjera, en muchas ocasiones

(22) | Los mencionados libros cubren la totalidad del período de funcionamiento de la repartición y se encuentran en el repositorio existente en el edificio del Ente Administrador del Puerto de Paraná. Para esta ponencia se utilizó el primer Libro en existencia, identificado como "Tomo 0".

calificada, también jugará un rol importante el Estado nacional vía la promoción de la inmigración y luego en el mantenimiento de una oferta de trabajo directa que la incluye – algo que se hace aún más evidente en el caso de los profesionales y técnicos. En efecto, además de los profesionales ingresados al Ministerio provenientes de universidades y escuelas técnicas nacionales, en los libros del puerto de Paraná se hallan asentados hombres salidos de universidades o institutos de formación técnica del mundo industrializado y que se sumaron, junto a millares de familias de campesinos, obreros o artesanos, a los mercados de trabajo y a las experiencias de colonización que se estaban constituyeron fundamentalmente en la región litoral argentina. El siguiente listado ha sido extraído de un apartado para personal jerárquico que incluye tanto a los de origen nacional como a los extranjeros; el mismo consigna nombre, proveniencia, año de ingreso a la dependencia e institución de formación.

- ARMERIO, Herminio, Turín, Italia, 1898, Agrimensor (Ministerio Instrucción Pública, Italia)
- ZANI, Torcuato, Pescara, Italia, 1900, Geómetra (Instituto de Caltanissetta)
- SO VOI, Damián, Palermo, Italia, 1900, 4° Año Físico Matemático (Instituto Técnico de Palermo)
- SO VOI, Gaspar, Palermo, Italia, 1901, Dibujante y operador (Emp. H. Hersent é Fils)
- FRAQUELLI, Carlos, Capital, Argentina, 1902, Ingeniero Mecánico (UBA)
- RAPOSSINI, José, Capital, Argentina, 1903, Ingeniero Civil (UBA)
- MADARIAGA, José E., San Nicolás, Argentina, 1906, Agrimensor (UBA)
- BUTTA, Eduardo, Gualeguaychú, Argentina, 1906, Escuela Industrial (de Santa Fe?)
- GAMBERALE, Humberto, Buenos Aires, Argentina, 1907, Ingeniero Mecánico (UBA)
- PIEROTTI, Dino, Florencia, Italia, 1908, Técnico Mecánico, Escuela Industrial de la Nación
- ROSSI, Santos, Italia, 1908, Contador (Collegio Speciale di Comercio, Bergamo)
- CHERAZA PALMA, Gerónimo, Capital, Argentina, 1909, Ingeniero Civil (UBA)
- CHIAPPA, Antonio R., Buenos Aires, Argentina, 1909, Ingeniero Industrial (Regio Instituto Tec. Sup. Milano, Italia)
- IZAGUIRRE, Miguel, Paraná, Argentina, 1912, Ingeniero civil

Por último, cabe señalar que en esta somera aproximación al tema del Estado como agente generador de trabajo no se ha contemplado al numeroso personal contratado por la empresa adjudicataria de la obra, sino exclusivamente aquel que estaba bajo dependencia directa del Ministerio. Si sumáramos esos datos, cuya fuente desconocemos, con mucha probabilidad observaríamos que la presencia material del Estado en calidad de empleador - directo o indirecto- de mano de obra es aún más importante <sup>23</sup>.

## CONCLUSIONES

A lo largo del trabajo esperamos haber podido dar cuenta de las diversas maneras en que la planificación - y la posterior construcción- del nuevo puerto de la ciudad de Paraná se constituyó en una instancia fundamental de acrecentamiento de la penetración material del Estado nacional en el territorio entrerriano y especialmente paranaense. Desde la propia creación del MOP y de las regulaciones que respecto a las obras públicas y especialmente a las hidráulicas imponía el mismo, pasando por la planificación, ejecución y posterior administración del complejo portuario de la ciudad, la injerencia del Estado nacional fue cobrando centralidad en el ámbito local y provincial: definió competencias de las que excluía a las otras instancias estatales o las incorporaba de manera subordinada, expropiando y apropiándose así de funciones y roles antes fuera de su ámbito de acción; confiscó parte del territorio ribereño de la ciudad a un grupo de propietarios privados, pero también al imponer allí su jurisdicción, al propio municipio; invadió el paisaje costero con sus embarcaciones y construcciones; operó como importante demandante de mano de obra - tanto de forma directa como indirecta- en el mercado de trabajo local y además, envió regularmente a sus más altos funcionarios a inspeccionar y fiscalizar las obras y el desempeño de los trabajadores involucrados en ellas.

(23) | Solo a modo de presentar alguna referencia al respecto citamos lo dicho por Oscar Oszlak: "En el mensaje de apertura de sesiones del Congreso de 1883, el presidente Roca indicaba que en la construcción de diez ferrocarriles nacionales, provinciales y particulares (en última instancia garantizados por el Estado) se empleaban 14.500 obreros. Este número proporciona una pauta importante para evaluar el considerable peso que tenía, dentro de la fuerza de trabajo total, el personal empleado por contratistas del Estado en las innumerables obras financiadas por los gobiernos nacional y provinciales." (1999, p. 149).

Pero, paralelamente esa penetración material, esas múltiples formas de inter-

vención vinculadas a las obras hidráulicas y a la construcción del nuevo puerto de Paraná – asociadas indisolublemente a la modernización capitalista de la localidad- propiciaron nuevas modalidades de diferenciación de su propio aparato institucional, la formación de una burocracia especializada y comprometida con los intereses de esa instancia nacional y una afirmación de su control y autoridad en nuevas esferas de actividad social, garantizando todo ello, en última instancia, la consolidación de sus atributos de estatalidad y su por ende su propia reproducción.

## BIBLIOGRAFIA

- Ben Plotkin, M.; Zimmermann, E. 2012, Saberes de Estado en la Argentina, siglos XIX y XX, en: Plotkin; Zimmermann (compiladores), 2012 Los saberes del Estado, Edhasa, Buenos Aires.

- Djenderedjian, J.; Schmit, R. Avances y límites de la expansión agraria argentina: crecimiento económico y distribución de la riqueza rural en Entre Ríos (1860-1892), Investigaciones de Historia Económica, N°11, pp. 75 -106, 2008, primavera <http://www.elsevier.es> el 18/03/2015.

- Fedele, J; Ucedo, J. Proyecto urbano y fragmentación de la ciudad: El caso de los terrenos ferro-portuarios en Santa Fe, Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad, Vol. 12 - N° 12, pp. 043-069, 2012, Junio.

- Harasic, C.; Troisi, R., 11° Congreso de Historia de la Fotografía en la Argentina (1890-1939), 2014, Chascomús: La Fotografía de Arquitectura en el Estado. La función de la fotografía dentro del ex Ministerio de Obras Públicas.

- Macor, D.; Piazzesi, S. 2001, Entre Barcos y trenes: La Formación de la clase obrera en una ciudad aldeana, en: Müller (editor), 2001, Arquitectura, sociedad y territorio. El Ferrocarril Santa Fe a las Colonias, Santa Fe, Colección Polis Científica, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. UNL.

- Monzón, P. Comercio de Entre Ríos, La Actividad Humana, Revista Mensual de Ciencias, Artes, Industria y Comercio, Año I, N° VIII, pp.89-93, 1902, enero.
  
- Muñoa, R. A. M. Presencia de lo europeo en Entre Ríos: una sociedad multicultural con identidad local. Tiempo de Gestión, Año 2, N° 2, pp. 45-60, 2006, agosto
  
- Oszlak, O. 1999, La formación del Estado argentino. Orden, progreso y Organización Nacional, Editorial Planeta, Buenos Aires.
  
- Príamo, L. Archivos fotográficos de las empresas del Estado: investigación y rescate, Revista Fotomundo, N° 301, 1993, Mayo.
  
- Schaller, E. III Congreso Latinoamericano de Historia Económica y XXIII Jornadas de Historia Económica, octubre 2012, San Carlos de Bariloche: Las exportaciones de los puertos de las provincias de Entre Ríos y Corrientes durante la primera mitad del siglo XIX <http://www.aahe.fahce.unlp.edu.ar/Jornadas/iii-cladhe-xxiii-jhe/>
  
- Tedeschi, S. Segundas Jornadas de Historia Regional Comparada, 2005, Porto Alegre: La Villa del Paraná y la ciudad de Santa Fe: vínculos, interacciones e influencias en un Área fronteriza (Etapa colonial hasta 1824).
  
- Vega, N.; Musich, W.; Larker, J. Sextas Jornadas Interdisciplinarias de Estudios Portuarios, agosto 2015, Rosario: La huelga de los obreros del puerto de Bajada Grande del año 1903 (19 Páginas)

## **Fuentes documentales:**

### **a) Memorias y documentación gubernamentales**

- Dirección General de Obras Hidráulicas, Ministerio de Obras Públicas de la Nación, s/f. Libro de Fojas de Servicio – Tomo O.

- Ministro de Gobierno de la Provincia de Entre Ríos, 1904. Memoria a la Honorable Legislatura de la Provincia de Entre Ríos – 1903-1904, Buenos Aires, Tomo I.

- Ministerio de Obras Públicas de la Nación, 1899. Memoria al Honorable Congreso - 1º Enero 1898 – 31 de Julio 1899, Buenos Aires.

- Ministerio de Obras Públicas de la Nación, 1901. Memoria al Honorable Congreso – 1899-primer semestre de 1901, Buenos Aires.

- Ministerio de Obras Públicas de la Nación, 1906. Memoria presentada al Honorable Congreso – Junio de 1905 a Marzo 14 de 1906, Buenos Aires.

### **b) Periódicos**

- El Entre Ríos, ciudad de Paraná (21 de febrero; 23 de abril, 10 y 19 de octubre y 30 de noviembre de 1903)

- El Argentino, ciudad de Paraná, 22 de setiembre de 1903.

