

# El Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná (Argentina) durante el siglo XX. Aproximaciones a un objeto de estudio<sup>1</sup>

Walter Musich

Universidad Nacional de Entre Ríos, Paraná, Argentina  
0000-0002-4317-6140

Natalia Vega

Universidad Nacional de Entre Ríos, Paraná, Argentina  
0000-0003-0014-0014

José Larker

Universidad Nacional de Entre Ríos, Paraná, Argentina  
0000-0003-3329-5290

Data de recepció: 22 de novembre 2021  
Data d'acceptació: 11 de febrer de 2022  
DOI: <https://doi.org/10.51829/Drassana.29.676>  
© CC BY-NC-ND



## ■ RESUMEN

En estas páginas ofrecemos sintéticamente los resultados de una investigación orientada a la reconstrucción de la historia del Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná (Argentina) en distintos momentos del siglo XX. La misma se ha encuadrado en sendos proyectos desde 2013 al presente, con el aporte de un equipo pluridisciplinario, adoptando un enfoque fundamentalmente cualitativo, y a partir de un conjunto de conceptualizaciones provenientes de las ciencias sociales y en particular, de autores que profundizan en la historia social y del Estado, en los estudios regionales y los estudios portuarios. La acción transformadora del Estado nacional, sobre todo en la primera mitad del siglo, la materialización de una región fluvial y la importancia del puerto de Paraná en ese proyecto, los trabajos y trabajadores que le dieron carnadura al mismo, las vinculaciones del área portuaria con el entorno barrial y ribereño, son los tópicos fundamentales que aquí se presentan.

**Palabras clave:** Ciudad de Paraná, Puerto Nuevo, trabajadores, mundo del trabajo, Estado Nacional

***The Puerto Nuevo of the city of Paraná (Argentina) during the 20th century. Approaches to an object of study***

## ■ ABSTRACT

In these pages we synthetically offer the results of a research aimed at reconstructing the history of the Puerto Nuevo of the city of Paraná (Argentina) at different times in the twentieth century. It has been framed in two projects from 2013 to the present, with the contribution of a multidisciplinary team, adopting a fundamentally qualitative approach, and from a set of conceptualisations coming from the social sciences and in particular, from authors who delve into social and state history, regional studies and port studies. The transforming action of the national state, especially in the first half of the century, the materialisation of a river region and the importance of the port of Paraná in this project, the jobs and workers

who gave it substance, the links of the port area with the neighbourhood and riverside environment, are the fundamental topics presented here.

**Keywords:** City of Paraná, Puerto Nuevo, Workers, World of Work, National State

### ***El Puerto Nuevo de la ciutat de Paraná (Argentina) durant el segle XX. Aproximacions a un objecte d'estudi***

#### **■ RESUM**

En aquestes pàgines oferim sintèticament els resultats d'una investigació orientada a la reconstrucció de la història del Puerto Nuevo de la ciutat del Paraná (Argentina) en diferents moments del segle XX. Aquesta s'ha enquadrat en dos projectes des del 2013 fins ara, amb les aportacions d'un equip pluridisciplinari, adoptant un enfocament fonamentalment qualitatiu, a partir d'un conjunt de conceptualitzacions provinents de les ciències socials i, en particular, d'autors que aprofundeixen en la història social i de l'Estat, en els estudis regionals i en els estudis portuaris. L'acció transformadora de l'Estat nacional, sobretot a la primera meitat del segle, la materialització d'una regió fluvial i la importància del port del Paraná en aquest projecte, els treballs i treballadors que li van donar cos, les vinculacions de l'àrea portuària amb l'entorn de barri i riberenc són els tòpics fonamentals que aquí es presenten.

**Paraules clau:** Ciutat del Paraná, Port Nou, treballadors, món del treball, Estat Nacional

Desde el año 2013, en calidad de docentes investigadores de la Facultad de Trabajo Social de la Universidad Nacional de Entre Ríos, Argentina, nos hemos abocado a la reconstrucción de la historia del Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná durante distintos periodos del siglo XX<sup>2</sup>. En un primer momento abordamos las etapas iniciales de este ente portuario atendiendo particularmente al rol que en su diseño, construcción y desarrollo tuvo el Estado nacional. Indagamos en torno a la relación existente entre la creación del mismo, el proceso de modernización del

propio Estado y la inserción de la economía local y regional en el mercado mundial capitalista. Así fue que logramos avanzar en la producción de conocimientos relativos a la construcción de las obras portuarias, las políticas públicas vinculadas al desarrollo de la región y la infraestructura fluvial, como así también a la composición del personal y de los oficios y tareas de la entidad portuaria. En una segunda etapa, nos enfocamos en el funcionamiento administrativo y operativo del Puerto Nuevo durante la primera mitad del Siglo XX y muy especialmente, en la configuración del mundo del trabajo y la conformación y utilización del espacio urbano y sociocultural en relación al mismo. A partir de ello realizamos importantes avances en la identificación y descripción de la composición y características de la planta de empleados y obreros de la entidad, de las formas de trabajo, relaciones laborales y estructura ocupacional allí establecidas y los saberes vinculados a ese mundo del trabajo. También pudimos comenzar a reconstruir la configuración del entorno portuario y sus posteriores reconfiguraciones. En el presente artículo ofrecemos una apretada síntesis de estos resultados, a la vez que explicitamos los marcos teóricos y metodológicos que orientaron la investigación.

#### **■ PARANÁ Y SUS PUERTOS. UN ESTADO DE LA CUESTIÓN**

La ciudad de Paraná, capital del insular territorio de Entre Ríos, actual provincia de la República Argentina, tuvo su origen en las últimas décadas del siglo XVII a partir de la existencia de un puerto natural en su ribera. El paraje conocido como Baxada de Santa Fe o Baxada del Paraná fue el punto de acceso de la población peninsular y criolla proveniente de la vecina ciudad de Santa Fe, localizada en la otra orilla del Río Paraná. En los siglos posteriores, tuvo tres emplazamientos portuarios diferentes: el Puerto Viejo - también citado como puerto de la Capitanía - en lo que fue aquel embarcadero natural inicial y que prosperará junto al poblado hasta los primeros años del siglo XX; los muelles de Bajada Grande, que comenzaron a operar en conexión con el Ferrocarril Central Entrerriano hacia 1884 y a manos de capitales ingleses (The Entre Ríos

Railway Company Ltd.) desde su privatización en 1891 hasta mediados del siglo XX, cuando vuelve a manos del Estado. Por último, como sucesor estatal del Puerto Viejo, el Puerto Nuevo, cuya construcción fue ordenada por el Estado Nacional en 1903 y en funcionamiento durante casi todo el siglo XX; hoy inoperable con peligro de desguace.

A pesar de esta importante presencia de los puertos para la vida de la ciudad de Paraná, los estudios dedicados a dar cuenta de estos, de sus trabajadores y trabajadoras, de las comunidades portuarias y del entramado de relaciones que en su entorno se fue construyendo, son sumamente escasos, lo que en su oportunidad representó una vacancia importante y estimulante para iniciar nuestras investigaciones. En cambio, existen frecuentes referencias a los mismos en abordajes panorámicos dentro de obras generales de autores reconocidos de principios y mediados del siglo XX, como Benigno Teijeiro Martínez, Alfeo Zanini, César Blas Pérez Colman, Filiberto Reula, Beatriz Bosch, etc. En todas ellas se trata de menciones o breves desarrollos de carácter fáctico, con énfasis en la crónica o la información estadística. De Enrique Schaller es uno de los aportes más recientes con atención a los puertos entrerrianos desde un enfoque de historia económica<sup>3</sup>.

En lo que concierne a los puertos de la localidad, referencias generales son consignadas en la historia de la ciudad desde tiempos coloniales hasta la década de 1950 de Ofelia Sors<sup>4</sup>; también en un trabajo de Sonia Tedeschi sobre historia regional colonial<sup>5</sup>, como asimismo en un breve artículo de Walter Musich para la publicación extraordinaria por los 110 años de la Dirección Nacional de Vías Navegables del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, Distrito Paraná Medio, entidad principal con sede en el Puerto Nuevo de Paraná<sup>6</sup>. Mención especial merecen la edición del libro *Huellas del Puerto Viejo. En la persistencia de un barrio*, del arquitecto J.R. Edgardo Paez<sup>7</sup> y un artículo de Walter Musich y Karen Spahn sobre la colección fotográfica perteneciente al Distrito Paraná Medio del MOP<sup>8</sup>.

Es crédito de los autores de este trabajo y del equipo de investigación que dirigimos y coordinamos desde hace casi una década el haber iniciado y desarrollado una

narrativa en profundidad centrada en la reconstrucción de la historia del Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná.

## ■ EL PUERTO NUEVO DE PARANÁ: UN OBJETO DE ESTUDIO

Abordamos el inicio de los estudios hídricos y obras del puerto hasta aproximarnos a lo que significó la crisis del modelo agroexportador en la Argentina (1904-1930)<sup>9</sup>. Nos anclamos en un marco teórico y metodológico interdisciplinario priorizando el análisis cualitativo y pluridimensional del mencionado espacio y de su relación con el proceso de modernización del Estado por aquellos años y la inserción de la economía local y regional en el mercado mundial capitalista. Se planteó para ello una estrategia metodológica inductiva, priorizando conceptos, intelecciones y comprensiones a partir de pautas otorgadas por los datos mismos<sup>10</sup>; específicamente, se recuperó la noción de “muestreo teórico”<sup>11</sup> como caracterización de la relación entre teoría y trabajo empírico y como técnica de recolección de datos para generar una teoría. La investigación no partió de una teoría puntual, ni siquiera de una hipótesis fuerte a ser verificada por los datos, sino que se inició desde unos presupuestos generales (la inserción de la región como agroexportadora en el marco de la división internacional del trabajo, la centralidad del sistema ferro-portuario del Litoral en dicho esquema, la transformación de la estructura social por el proceso inmigratorio y su complejización y conflictividad a partir de la emergencia de la clase obrera), algunos conceptos que se presumieron útiles (“infraestructura portuaria”, “mundo del trabajo”, “espacio regional”) y fundamentalmente de un área o tema a estudiar. Como estrategia metodológica, se puso en práctica un ir y venir permanente entre los datos y las orientaciones teóricas que sobre la marcha del trabajo fueron reconstruyendo tanto los aspectos conceptuales (por ejemplo, se incorporaron conceptos como los de “penetración material del Estado”<sup>12</sup> y “saberes del Estado”<sup>13</sup>), como cuestiones propias de la investigación (las relaciones entre las distintas instancias estatales en la creación del Puerto Nuevo, el significativo rol del Ministerio de Obras Públicas de la Nación en esa

creación, la articulación de los enclaves portuarios existentes en la ciudad de Paraná a principios del Siglo XX).

En lo referido a la escala espacial de análisis, la investigación partió de problematizar las nociones de espacio, de localidad y región<sup>14</sup>. Localidad y región como unidades analíticas hipotéticas no restringidas en el estudio a simples escenarios o soportes físicos de los procesos históricos, considerando la importancia de la definición de jurisdicciones fluviales y de áreas portuarias establecidas por la agencia estatal nacional al momento de otorgarle funciones al puerto de Paraná, particularmente la constitución de la región Paraná Medio.

En el proceso de investigación se recurrió tanto a una variedad de fuentes directas como indirectas. Se tuvo en cuenta la documentación generada por el propio ente portuario<sup>15</sup>, aquellas provenientes de publicaciones periódicas (*El argentino, La Libertad, El Tribuno y El Entre Ríos*, revista periódica *La Actividad Humana*), de agencias estatales nacionales, provinciales y municipales (Memorias ministeriales, Discursos, Digestos, etc.), del relevamiento primario del patrimonio edilicio y de la producción de fuentes orales<sup>16</sup>. Algunos de los repositorios consultados, además del existente en el propio ente portuario, fueron el Archivo Histórico de la Provincia de Entre Ríos, la Biblioteca Provincial de Entre Ríos, el archivo y biblioteca del Ministerio de Economía de la Nación (MECON, Buenos Aires), el Archivo General de la Nación/Archivo Intermedio/Biblioteca (Buenos Aires) y los ubicados en la Aduana y la Prefectura de la ciudad de Paraná. A la documentación y repositorios antes citados sumamos el relevamiento de información cartográfica y catastral.

El análisis y procesamiento de los datos aportados por el material relevado implicó la adopción de los procedimientos hermenéuticos de interpretación y decodificación; ello requirió de la crítica externa e interna de las fuentes y de los mismos datos aportados por estas, permitiendo al equipo avanzar en el reconocimiento de los procesos históricos.

## ■ LOS PUERTOS PARANAENSES COMO HITOS URBANOS ESTRUCTURANTES

Consideramos la importancia del Puerto Nuevo y de otros sitios de actividad portuaria de la ciudad de Paraná, sus entornos urbanos y sociales, como de gran relevancia en la formación de núcleos barriales. A lo largo de unos 6 km de ribera, se establecieron en el transcurso de tres siglos numerosos embarcaderos y establecimientos de extracción y procesamiento de recursos minerales y de comercialización de estos, de otros productos de la tierra y de la pesca artesanal. Hacia mediados del siglo XIX, Paraná ya contaba con un importante puerto fiscal y activos hornos de cal y fábricas de cerámicos. Para finales de aquel siglo y comienzos del siglo XX, el borde ribereño del ejido de la ciudad (noreste -sudoeste) adquirió un marcado perfil industrial. En este contexto, el Puerto Viejo fue perdiendo importancia frente al movimiento de los muelles privados del Ferrocarril de Entre Ríos que pudo articular un nodo ferroportuario en el paraje Bajada Grande (extremo oeste del ejido municipal).

Pero las transformaciones económicas desde el desaceleramiento del modelo agroexportador, los cambios notables en el esquema de crecimiento, industrialización y comercio a escala regional y las decisiones que impactaron más directamente en la escala local, como la desestimación de un ramal ferroviario al nuevo puerto fiscal y la afectación de parte de aquella ribera a espacios de *solaz* y *esparcimiento* de la población, con la consiguiente erradicación de toda ocupación preexistente, hicieron que el paisaje cultural y social de la zona se modificase sustancialmente desde mediados de la década de 1930 hacia lo que podríamos definir como un perfil mixto: áreas de infraestructura e industria alejadas del centro urbano, y áreas de recreación y residenciales más próximas al mismo. Claramente esto impactó sobre los viejos núcleos de población ribereña, modificando sus estructuras físicas y poblacionales, sus características sociales y culturales. No pocas instalaciones y edificaciones, antes activas e importantes para el movimiento industrial y comercial de la ciudad, quedaron ociosas y obsoletas, área de “vacancia urbana” en términos inmobiliarios y en “relictos culturales”<sup>17</sup>,

Imagen 1. Ribera fluvial frente al Ejido de Paraná.  
Plano cartográfico donde se indican los tres enclaves  
portuarios de la ciudad (fragmento). (Documento  
elaborado y editado por el arquitecto Alfeo Zanini en  
1926).



según la definición acuñada por las convenciones del paisaje cultural, que hoy se hallan en franco peligro de desaparición y paulatino desguace. Con todo, Puerto Viejo (desde finales del siglo XVII hasta el primer lustro del siglo XX) Puerto Nuevo (activo desde 1908 hasta finales del siglo XX) y los muelles de Bajada Grande (desde 1885 hasta la década de 1980 aprox.) ubicados casi de modo equidistante, representan hasta hoy hitos urbanos estructurantes del borde ribereño de la ciudad de Paraná.

Así como el viejo puerto fiscal fue ubicado en la desembocadura de uno de los arroyos más profundos y caudalosos de la zona -el Antofónico- aprovechando entonces el refugio natural y la pendiente -"Baxada", a decir de los españoles- que su estuario ofrecía, el Puerto Nuevo, obra del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, se levantó en las tierras bajas al final de la cuenca del arroyo La Santiagueña, lo que a principios del siglo XX estaba dentro del ejido pero fuera de la planta urbana, aunque a pocos cientos de metros de la misma (en el plano de la imagen 1

se pueden apreciar las ubicaciones). Cuando el Ministerio decide su ubicación argumenta no solo cuestiones vinculadas a la navegabilidad y operatividad, sino también a la dinamización de esa parte de ciudad -expectativa promovida también desde la opinión pública- ya que el puerto sería tanto de comercialización como de pasajeros; más, con la instalación del distrito fluvial Paraná Inferior -luego Medio- del MOP, otras importantes funciones de alcance regional se incorporaron: obras portuarias y talleres, dragado, balizamiento, mediciones y cartografía fluvial.

Una de las contribuciones más interesantes del patrimonio fotográfico del Distrito fluvial que el equipo estudia, 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

Imagen 2. Puerto Nuevo de Paraná. Toma fotográfica desde el Morro de Etienot<sup>18</sup> de las flamantes instalaciones y embarcaciones del Ministerio de Obras Públicas. Al fondo el perfil de la ciudad. Circa 1914. (Colección Distrito Paraná Medio, MOP. Digitalización Juan Ignacio Pereira).



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 aún se conserva la formación del monte en galería propio del borde costero y las islas. Los caminos cercanos que alcanzan a visualizarse constituyen una suerte de “picadas” que siguen la ondulación natural de las barrancas. En este punto, las imágenes del pasado coinciden con 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 ó 40, (como se puede observar en la imagen 2).

Familias inmigrantes aparecen vinculadas a las distintas dependencias del ente portuario o a la actividad de empresas marítimas o areneras hacia mediados del siglo, así como también a distintos comercios minoristas: almacenes, despachos de bebidas y viandas y hosterías. Algunos vecinos y ex trabajadores portuarios entrevistados coinciden en reconocer como instancias destacadas en la dinámica del mundo de trabajo en el barrio, la llegada de barcos “de la carrera”<sup>18</sup> y la entrada y salida del personal del Ministerio.

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 y 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<sup>9</sup>.

No estamos aún en condiciones de aseverar la existencia de un barrio portuario, mucho menos de definir a la ciudad de Paraná -a pesar de sus múltiples espacios portuarios durante siglos- como una ciudad portuaria. La parte urbana más consolidada, su dinámica y su estructura, han respondido más a funciones administrativas como ciudad capital, y comerciales, sobre todo desde finales del siglo XIX; mientras que nuestros relevamientos fotográficos, catastrales y testimonios orales sobre el entorno del complejo portuario no han revelado la existencia de conjuntos de viviendas específicas para los trabajadores portuarios, aunque sí habitaciones de rentas y algunos hospedajes. Tampoco podemos identificar con la información recogida hasta el momento para el caso, la existencia de una determinada identidad portuaria, aunque de sendas entrevistas a ex trabajadores, vecinos y ex vecinos del barrio, se desprenden cuestiones interesantes en ese sentido, para continuar profundizando, como la fundación de instituciones deportivas, religiosas, de educación y salud, la acción del mutualismo y la apertura de otros espacios de sociabilidad. Son éstos, elementos para formular hipótesis a futuro.

## ■ PUERTO NUEVO: LA RELEVANCIA DE UNA AGENCIA NACIONAL EN LA CIUDAD DE PARANÁ. ADMINISTRACIÓN ESTATAL Y TRABAJO PORTUARIO

El Puerto Nuevo ha tenido características muy particulares y especificidades que hicieron que las funciones allí desarrolladas no fueran prioritariamente las de transporte y comercialización de mercancías; al menos eso es lo que estarían mostrando las fuentes a las que hemos podido acceder y los escasísimos trabajos y textos que sobre el mismo existen. Al parecer, el transporte de pasajeros ocuparía un lugar mucho más relevante y, en tanto que dentro del propio puerto se encontraba la sede de la Dirección Nacional de Vías Navegables, es decir, el Distrito Paraná Inferior - luego Medio-, las funciones más importantes y que daban la tónica a toda la entidad eran aquellas vinculadas al mantenimiento de la navegabilidad del río Paraná en su tramo medio. Cabe señalar que se trata de un río de llanura cuyo caudal de agua, velocidades y profundidades varían constantemente, obligando a la realización de un estudio permanente de su comportamiento y a partir de ello a sistemáticas tareas de conservación de las condiciones de navegabilidad de todo ese tramo del río. En cambio, existió un embarcadero en la ciudad cuya exclusiva función era la del transporte y comercialización de mercancías; el mismo era el perteneciente a la empresa The Entre Ríos Railways Co.Ld., articulado a un complejo ferroviario y donde el trabajo de carga y descarga (estiba) era central, como lo es en la mayoría de los complejos portuarios de la región.

Respecto al Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná, el Estado nacional estuvo presente en lo que podríamos definir como dos instancias: a cargo de una parte de la obra de construcción, incluyendo los estudios previos y la decisión sobre su localización (1903-década de 1910) y como sede de la División Paraná Inferior -más tarde Paraná Medio (el cambio de regionalización se dio durante la década de 1920)- con una vasta jurisdicción fluvial, en administración y obras de infraestructura portuaria, talleres, dragado, balizamiento, registros documentales, levantamientos y planos. Precisamente, la presencia de la División desde

Imagen 3. Puerto Nuevo de Paraná. Fotografía para informes periódicos sobre el desarrollo de las obras: culminación de los trabajos de jardinería y del edificio principal de la Comisión Paraná Inferior (luego Medio) en 1916. (Colección Distrito Paraná Medio, MOP. Digitalización Juan Ignacio Pereira).



entonces y hasta décadas recientes, fue un factor de primer orden en la dinámica portuaria, principal agente de trabajo y responsable de gran parte del movimiento portuario no sólo local. Asimismo, desde sus oficinas ministeriales en el Puerto Nuevo (imagen 3), un cuerpo de profesionales actuó como proyectista o facilitador para otras obras nacionales en la ciudad o directamente las tomó a cargo, como por ejemplo edificios para escuelas, puentes, acueductos y la Avenida Costanera, iniciada en 1934; agentes que el propio Ministerio de Obras Públicas de la Nación, desde su creación en 1898, se encargó de reclutar en las universidades nacionales y en el extranjero,

para que encarnaran los nuevos saberes del Estado, de carácter científico y técnico.

### ■ TRABAJADORES, TRABAJOS Y MUNDO DEL TRABAJO EN EL PUERTO NUEVO

De los tres enclaves portuarios ya nombrados, solo dos estuvieron activos durante el siglo XX, los muelles de Bajada Grande y Puerto Nuevo. En nuestras indagaciones nos enfocamos en lo que constituyó el mercado de trabajo fundamental en el segundo de ellos, a saber: el de los trabajadores contratados por la División Paraná Inferior - luego Medio - del Ministerio de Obras Públicas de la Nación. En menor

medida y con propósitos comparativos y de una mejor perspectiva, analizamos oportunamente algunas características de los trabajadores dependientes de empresas privadas que operaron en la zona (agencias navieras o marítimas y areneras) o *cuentapropistas*. Asimismo, nos aproximamos al trabajo de estiba y al trabajador estibador en la zona; mediante una labor de historia oral en lo que respecta al área del Puerto Nuevo durante la segunda mitad del siglo XX y sobre los muelles de Bajada Grande durante la administración inglesa, cuando este fue una de las principales bocas de salida de la producción cerealera de la provincia, analizamos puntualmente un conflicto entre trabajadores y patronal a comienzos del siglo.

Las acuciantes condiciones de trabajo del obrero estibador en los muelles de Bajada Grande fueron, según los testimonios periodísticos de la época, el detonante del conflicto acontecido el 26 de marzo de 1903 y aparecen, aunque de manera escueta, en las alusiones que la prensa paranaense hace del suceso. En la mañana de aquel día comenzó a organizarse una acción de protesta que se continuó durante toda la jornada e implicó la suspensión de los trabajos de estiba, el pedido de aumento del jornal y una serie de incidentes que concluyeron con el arribo de las fuerzas policiales y la detención de algunos de los manifestantes. Los hechos, titulados como “La Huelga de Bajada Grande”, tuvieron como protagonistas principales a los estibadores que trabajaban en la carga y descarga de lino y carbón.<sup>20</sup>

Otra fuente nos permitió arrojar más luz sobre las condiciones de posibilidad del conflicto y es la obra del polifacético intelectual español radicado en la Argentina, Juan Bialek Massé en su *Informe del estado de las clases obreras argentinas*<sup>21</sup>. Los trabajadores de estos muelles, de acuerdo al autor, constituían una población exclusivamente masculina, de distintas nacionalidades (atento al fenómeno inmigratorio de la época) y también provenientes de otras localidades de la provincia o de provincias vecinas. La misma era reclutada por contratistas intermediarios a requerimiento de la empresa inglesa dueña de los muelles. El trabajo de estiba era estacional y en meses de poca actividad portuaria aquellos trabajadores se dedicaban a tareas vinculadas al mantenimiento de la red

ferroviaria o se desempeñaban como jornaleros en otras actividades, como por ejemplo las agrarias.

Respecto a las condiciones laborales y salariales se destaca la precariedad de su situación, que incluso era peor que la reinante en otros puertos de la región como los de Colastiné y Rosario sobre la costa santafesina, siendo sus jornales más bajos, más extensas las jornadas de trabajo y mayor el peso de los bultos a acarrear. Las condiciones ambientales y topográficas del enclave paranaense habrían representado, asimismo, un factor adverso. Algunos de estos indicadores, incluso, pueden guardar relación con la ausencia de organización sindical entre los trabajadores portuarios de la ciudad<sup>22</sup>.

Trasladándonos a la situación del nuevo puerto de la ciudad y en relación a la primera generación de trabajadores contratados por el Estado para la División fluvial con sede allí, efectuamos un exhaustivo análisis de las *fojas de servicio* para la etapa de estudios previos y primeras obras de construcción portuaria (1903-1905). Esta fuente nos brindó importante y cuantiosa información cuantitativa y cualitativa, y nos permitió el establecimiento de ciertas caracterizaciones, la identificación y diferenciación de espacios de trabajo y tareas dentro de las dependencias portuarias oficiales. En el mismo sentido, nos permitió establecer diferenciaciones respecto de aquellos trabajos y trabajadores no dependientes del Ministerio pero que, posiblemente en un número igualmente importante, integraron aquel mundo del trabajo<sup>23</sup> portuario: estibadores y empleados de empresas privadas de comercialización vinculadas tanto al mercado externo como al regional, y en algunos casos, con presencia en otros puertos de la región (por ejemplo las agencias marítimas y las empresas areneras), los contratados por la empresa constructora Francisco Lavalle y Cía. -empresa que tuvo a su cargo por licitación una parte sustancial de las obras de infraestructura- y lo que se desprendía de las actividades comerciales itinerantes o barriales que la llegada o partida de una embarcación de pasajeros o extranjera generaba periódicamente.

En efecto, la construcción del nuevo puerto de Paraná implicó una división de tareas entre el Ministerio de Obras Públicas de la Nación y la empresa privada adjudicada.

cataria. Ello quedó establecido por un decreto presidencial del 10 de septiembre de 1903 que aprobó su ejecución. Los trabajadores dependientes del MOP fueron destinados a tareas de estudios hídricos, dragado y balizamiento del curso correspondiente a la región fluvial, a las obras del puerto de Paraná que corrían “por Administración” y de otras instalaciones portuarias en localidades de la jurisdicción. A su vez, una parte del personal del MOP tuvo asignadas funciones laborales en tierra y la otra a bordo de la flota de embarcaciones de la División que efectuó tareas en el río. Los oficios y trabajos entre unas y otras fueron numerosísimos, a lo que habría que sumarle un porcentaje significativo de profesionales y saberes acreditados académicamente (las imágenes 5, 6 y 7 corresponden a retratos de trabajadores).

Considerando solo el primer lustro del siglo XX, entre la creación de la Comisión de Estudios y los primeros años de ejecución de las obras por Administración (la colocación de la Piedra Fundamental fue el 16 de abril de 1904) el número de contrataciones se desarrolló de la siguiente manera: 1901, 30; 1902, 29; 1903, 200; 1904, 367; 1905, 442. Y continuó incrementándose significativamente, manteniendo un claro predominio masculino en su composición (la primera mujer - y única por muchos años - que se contrata, es incorporada en 1928 para tareas administrativas).

Al menos durante el período mencionado, primaron relaciones laborales de menos de un año y en muchos casos no alcanzaron el mes. Claramente, los foguistas, marineros y peones, a más de constituir la mayoría de trabajadores contratados, fueron quienes tuvieron una relación más corta con el MOP. En este sentido, puede especularse que eran contratados para realizar trabajos específicos que podían durar entre una semana y algo más de un mes y, una vez terminados, se producía la baja.

Una característica sobresaliente del conjunto de trabajadores contratados por el MOP según los expedientes analizados es su diversidad en cuanto a la procedencia; característica, sin embargo, para nada inusual si inscribimos este registro en el marco de un proceso de profunda transformación económica y social de la Argentina en aquellos años y la importancia en ella del movimiento

migratorio tanto del extranjero, de países y regiones limítrofes, como así también de migraciones internas desde provincias o regiones menos favorecidas o desfavorecidas por la expansión capitalista, hacia el Litoral y Buenos Aires, fundamentalmente; ciudades y regiones agrícolas que articularon con las rutas y medios de transporte y comercialización, como puertos y ferrocarriles.

Para 1914 la región centro-este argentina contabilizaba el 73,6 % de la población del país y alrededor del 75 % de la población inmigrante total<sup>24</sup>. Así como esta estimación, los datos estadísticos que siguen sobre Provincia de Entre Ríos, el Departamento Paraná y la ciudad homónima corresponden al censo nacional de aquel año, por lo cual es posible efectuar a partir de allí sólo algunas estimaciones para los años iniciales del Siglo XX, ubicados entre aquel registro y su precedente de 1895. Entre Ríos era en 1914 la quinta provincia más poblada con 425.373 habitantes, de los cuales 72.501 eran extranjeros, mientras que la ciudad de Paraná, su capital, se ubicaba en el décimo lugar dentro de los centros poblados de más de 2000 habitantes (un total de 36.089 con 6684 extranjeros). Las colectividades más numerosas de extranjeros en todo el territorio provincial fueron en orden decreciente las siguientes: italianos, uruguayos, rusos, españoles, franceses, austrohúngaros y otomanos; las mismas, con algunas variaciones de orden en el Departamento Paraná.

En el marco descrito, del total de los 757 trabajadores asentados en el primer libro de personal contratado por la División Paraná Inferior (entonces con asiento en el puerto de Paraná) los argentinos (316) representan el 41,74%. A estos le siguieron los italianos (188) con un 24,83%, los españoles (82) con un 10,83%, los austríacos (34) con un 4,49% y en menores porcentajes nos encontramos con alemanes, belgas, dinamarqueses, franceses, griegos, holandeses, ingleses, irlandeses, noruegos, portugueses, suecos y suizos. Entre los latinoamericanos nos encontramos, en primer lugar, con uruguayos (20) que representan un 2,64% del total de los trabajadores registrados; a ellos les siguen los paraguayos (18) con un 2,38% y luego otras nacionalidades en números reducidos<sup>25</sup>. La misma diversidad de nacionalidades y procedencias ha podido verificarse -considerando fuentes escritas,

Imagen 4. Puerto Nuevo de Paraná. Fotografía para informes periódicos sobre el desarrollo de las obras: construcción de depósito subterráneo para petróleo, 29-11-1923. (Colección Distrito Paraná Medio, MOP. Digitalización Juan Ignacio Pereira).



orales y documentos visuales- en la generación del case-río adyacente a las flamantes instalaciones portuarias, durante la primera década del siglo XX.

Las obras del Puerto Nuevo generaron una demanda de trabajo inusitada para la ciudad de Paraná, tanto por su escala como por sus características, convirtiendo al Estado en un agente principal de contratación para la obra pública. Al respecto, las construcciones portuarias junto a las del ferrocarril -en manos privadas- representaron en cierto modo la emergencia en la ciudad de un sector obrero con características semejantes al que se desarrolló en Europa con la Revolución Industrial. La aparición más

frecuente en la prensa local de artículos e información sobre el obrero o el trabajo obrero, asociándolos a diferentes tópicos de la *cuestión social*, de la presencia del “elemento” anárquico y las manifestaciones vernáculas del ciclo huelguístico, son indicadores de dicha presencia, (en la imagen 4 y 8 podemos ver grupos de obreros trabajando en las obras e instalaciones del puerto) .

De modo similar, con el transcurrir de los años se fueron definiendo en el espacio portuario y en su entorno barrial ciertas identidades e identificaciones sociolaborales, cuestión que aparece con frecuencia en los registros orales. Cuando el Puerto Nuevo estaba en pleno

Imágenes 5, 6 y 7. Puerto Nuevo de Paraná. Fotografías de frente y perfil para las fojas de Servicio de contratación de la Dirección General de Obras Hidráulicas, MOP, primeras dos décadas del siglo XX, s/d. (Colección Distrito Paraná Medio, MOP. Digitalización Juan Ignacio Pereira).

Imagen 8. Puerto Nuevo de Paraná. Dársena y Varadero, década de 1920. (Colección Distrito Paraná Medio, MOP. Digitalización Juan Ignacio Pereira).



funcionamiento a mediados del siglo, eran ya reconocibles las diferenciaciones entre trabajadores “del Ministerio” (estatales) y aquellos que no lo eran, incluyendo entre los primeros al personal de Aduana y de Prefectura. De acuerdo a múltiples testimonios, pertenecer al “Ministerio” en cualquier nivel de su escalafón, otorgaba estatus y no pocas ventajas, como estabilidad laboral y mejores salarios, que le permitía movilidad social ascendente.

En los estudios realizados hasta el momento, para el caso del Puerto Nuevo de Paraná y durante la primera década del siglo XX, no hemos podido detectar situaciones de protesta a la manera de huelgas como la que se produjo en el puerto de Bajada Grande durante 1903. No obstante, la indagación en las *Fojas de Servicio* nos permitió saber que se produjeron despidos que claramente encajan en situaciones que expresan una relación conflictiva entre los trabajadores y sus superiores (las figuras más próximas de representación de la patronal). Como parte de ello se decidió la exclusión de un número menor sobre el total de trabajadores (27 hasta 1907) que se comportaron de una manera inapropiada e inaceptable para quienes tenían la potestad de arbitrar sobre su desempeño. Sin lugar a dudas, se trata de formas de resistencia que los representantes de la patronal no estaban dispuestos a tolerar, por lo que los despidos pueden ser interpretados como mecanismos para excluir del lugar de trabajo a los “indeseables” y generar un efecto disciplinador sobre el resto; es decir, para aquellos que potencialmente podían generar situaciones que no se encuadraban en los parámetros esperados por quienes lo contrataban. Los comportamientos reprobados por los superiores y que generaron los despidos registrados se expresaron en las *fojas de Servicio* como “mala conducta”, “desobediencia”, “insubordinación”, “negarse a trabajar”, “falta de respeto a los superiores”, “insolencia”, “desorden”, “falta de disciplina” y “no dar cumplimiento”. Los despidos fueron en su gran mayoría marineros, foguistas, cocineros y peones, es decir, sujetos con poca o ninguna cualificación, casi todos cumpliendo funciones en las embarcaciones que se utilizaban en las obras de construcción del puerto o en tareas de dragado, estudios y balizamiento del río. Resulta interesante observar que en todos

los casos se trata de comportamientos individuales (salvo el de dos foguistas que fueron despedidos el 28 de febrero de 1906 de la draga 5 C por “negarse a trabajar”), lo que pone de manifiesto algunas de las formas en que se expresó el antagonismo entre la fuerza del trabajo y quienes debieron darle dirección, corroborando asimismo lo que plantea José Gil Rivero cuando afirma que el ámbito de trabajo “constituye un escenario fundamental de manifestación y expresión del conflicto social en el capitalismo”<sup>26</sup>.

## ■ CONCLUSIONES

Considerando el objetivo principal y sostenido por varios años de investigación de reconstruir la historia, características e importancia del Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná (Argentina) durante el siglo XX, en este trabajo hemos procurado dar cuenta de algunos avances significativos. La identificación y el relevamiento de una cuantiosa archivalía tanto en el ente portuario como en repositorios locales, provinciales y nacionales (memorias y boletines ministeriales, informes de las obras de infraestructura, libros de contratación y movimiento de personal, cartografía batimétrica, planimetría, fondos fotográficos y prensa) como asimismo la generación de registros fotográficos, fílmicos y sonoros (entrevistas) por parte del equipo, posibilitó la elaboración de sendas narrativas explicativas documentadas.

Dentro de los acontecimientos y procesos dilucidados se encuentran la ejecución de la obra portuaria en el marco más amplio de una política de infraestructura para el transporte del Estado Nacional Argentino a comienzos del siglo XX, del proceso de modernización periférico que impactó hondamente a escala regional y local y de una economía mundial capitalista que determinó y distribuyó especializaciones y definió territorialidades en aquellos años. En tal sentido, ahondamos en el rol que desempeñó el Puerto Nuevo de Paraná no solo como conector de la ciudad y su *hinterland* con distintas regiones económicas del país y de países limítrofes, sino también como sede distrital fundamental para la administración, desarrollo, estudio y control de una vasta región fluvial definida a partir de la subdivisión del río de acuerdo al calado

alcanzado - desde comienzos del siglo hasta la década de 1920 Paraná Inferior, posteriormente Paraná Medio.

Por otro lado, aludimos a la incidencia del nuevo puerto en la trama urbana de Paraná, en la configuración de su borde ribereño y la conformación de un entorno barrial con ciertas características propias; por ejemplo, su población cosmopolita y de clase trabajadora y la estrecha relación de sus hábitos, ritmos y dinámicas con las actividades del puerto, tanto de las oficinas y talleres ministeriales como de las empresas privadas que operaron allí. Creemos importante destacar el valor de la historia oral, recuperada a través del dispositivo de la entrevista, para la reconstrucción de aspectos del pasado barrial y comunitario que los archivos documentales - sobre todo oficiales - o la prensa no siempre recogen, como rutinas domésticas y de trabajo, expresiones de sociabilidad, saberes y prácticas de oficio, etc.

Nuestra síntesis ha puesto un énfasis especial en el mundo del trabajo portuario en Paraná, es decir, en ciertas especificidades y diferenciaciones que hemos podido distinguir respecto del colectivo de trabajadores portuarios, como su composición con predominio masculino, el arco etario y salarial y la diversidad de procedencias; de igual modo, entre oficios y profesiones, entre actividades de tierra y aquellas propias de trabajadores embarcados. No quisimos dejar de hacer mención a la relativa escasez del trabajo de estiba en el ámbito de este puerto, fundamentalmente por la presencia de la entidad ministerial y su operatividad, y establecer una clara distinción con los muelles de Bajada Grande (propiedad de los ferrocarriles ingleses) donde esta tarea fue la principal y con unas condiciones que motivaron su inscripción en el conocido "Informe" de Juan Bialek Massé (1904) y el primer conflicto entre trabajadores estibadores y patronal del que tengamos registro en la ciudad (1903).

Por último, y volviendo sobre los trabajadores portuarios contratados por el Estado para el Distrito Paraná Inferior - luego Medio - emplazado en el Puerto Nuevo de Paraná, llegamos a la conclusión de que, junto a sus contemporáneos ferroviarios del Central Entrerriano, trabajadores de las estaciones del ejido o los muelles de Bajada Grande, significaron la emergencia en la ciudad de la figura del obrero

industrial y de servicios de infraestructura estatal y privada, presente en Europa con la Revolución Industrial.

## ■ BIBLIOGRAFÍA

- Bandieri, Susana. "Entre lo micro y lo macro: la historia regional. Síntesis de una experiencia". *Entrepasados* VI, n.º 11 (1996): 71-101.
- Bandieri, Susana. "La posibilidad operativa de la construcción histórica regional o cómo contribuir a una historia nacional más complejizada". En *Lugares para la Historia. Espacio, Historia Regional e Historia Local en los estudios contemporáneos*, compilada por Sandra Fernández y Gabriela Dalla Corte, 91-119. Rosario: UNR Editora, 2001.
- Barriera, Darío. "Escalas de observación y prácticas historiográficas. La construcción de horizontes alternativos de investigación". En *Homogeneidad, diferencia y exclusión en América. X Encuentro Debate América Latina Hoy y Ayer*, coordinada por Gabriela Dalla Corte Caballero, Pilar García Jordán, Lola G. Luna, Miquel Izard, Javier Laviña, Ricardo Piqueras Céspedes, José Luis Ruiz-Peinado Alonso y Meritxell Tous Mata, 15-38. Barcelona, Universitat de Barcelona, 2006.
- Ben Plotkin, Mariano y Eduardo Zimmermann. "Introducción. Saberes del Estado en la Argentina, siglos XIX y XX". En *Los Saberes del Estado*, compilado por Mariano Ben Plotkin y Eduardo Zimmermann, 9-28. Buenos Aires: Edhasa, 2012.
- Bialek Masse, Juan. *Informe sobre el estado de las clases obreras en el interior de la República*. Buenos Aires: Adolfo Grau, 1904.
- Bosch, Beatriz. *Historia de Entre Ríos (1520-1969)*. Buenos Aires: Plus Ultra, 1978.
- Comité Científico Internacional de Paisajes Culturales (ICOMOS-IFLA) *Directrices Prácticas en la 16a sesión del Comité del Patrimonio Mundial*. Santa Fe, 1992.
- Devoto, Fernando y Boris Fausto. *Argentina Brasil 1850-2000. Un ensayo de historia comparada*. Buenos Aires: Sudamericana, 2008.

- Falcón, Ricardo. *El mundo del trabajo urbano, "1890 - 1914"*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1986.
- Fernández, Sandra. "Los estudios de historia regional y local. De la base territorial a la perspectiva teórico-metodológica". En *Más allá del territorio. La historia regional y local como problema. Discusiones, balances, proyecciones*, compilada por Sandra Fernández, 31-47. Rosario: Prohistoria Ediciones, 2007.
- Franco, Julián, José Larker y Walter Musich. "Las «Fojas de Servicio» de la División Paraná Inferior del M.O.P. Una ventana al mundo del trabajo portuario en Paraná en los inicios del siglo XX". Ponencia presentada en la Facultad de Humanidades y Ciencias, Universidad Nacional del Litoral. 23 de agosto de 2019.
- Franco, Julián, José Larker, Walter Musich y Natalia Vega. "Puertos, trabajo y conflictividad en Paraná en los primeros años del siglo XX." En *Historias locales, conflictividades múltiples (Santa Fe y Entre Ríos durante el siglo XX)*, compilado por Óscar R. Videla, 19-50. Rosario: ISHIR - Instituto de Investigaciones Socio Históricas Regionales del CONICET, 2020.
- Glaser, Barney y Anselm Strauss. "El muestreo teórico". En *The discovery of grounded theory: strategies for qualitative research*, traducido por Floreal Forni, 45-77. New York: Aldine Publishing Company, 1967
- Hiernaux, Daniel y Alice Lindon. "El concepto de espacio y el análisis regional". *Secuencia, revista de Historia y Ciencias Sociales*, n.º 25 (1993): 89-110.
- Musich, Walter. "Archivos del Distrito Fluvial Paraná Medio en el Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná. El registro de la actividad portuaria como patrimonio documental". *Revista RBBA Revista Binacional Brasil - Argentina* 8, n.º1 (julho 2019): 31-55. <https://doi.org/10.22481/rbba.v8i1.5594>.
- Musich, Walter. "Paraná y sus puertos". En *110 Años*, editada por la Dirección Nacional de Vías Navegables. Distrito Departamento Paraná Medio, 4-5. Paraná: Publicación especial, 2008.
- Musich, Walter, José Larker y Julián Franco. "Trabajadores y trabajos en relación con la comisión de estudios previos y las obras de construcción del Nuevo Puerto de Paraná años 1904-1910." Ponencia presentada en el Centro de Estudios Históricos de los Trabajadores y las Izquierdas (CEHTI)/Universidad de Buenos Aires. 5 de octubre de 2018.
- Musich, Walter 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". *Avances*, n.º28 (2019): 209-226.
- Musich, Walter y Mariana Melhem. "El espacio urbano estructurado a partir de la construcción y operatividad del Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná durante el siglo XX. Una periodización." Ponencia presentada en la Universidad Nacional de Catamarca. Octubre de 2019. <http://editorial.unca.edu.ar/Publicacione%20on%20line/CD%20INTERACTIVOS/ACTAS%20INTERESCUELA%202019/PDF/MESA%2073/MUSICH%20MELHEM.pdf>.
- Musich, Walter y Natalia Vega. "El Puerto Nuevo de Paraná en el siglo XX". *Utopías XX*, n.º 26 (2020).
- Musich, Walter y Natalia Vega. "Gravitación de la presencia material del Estado nacional argentino a comienzos del siglo XX. El caso de la construcción del Puerto Nuevo de Paraná". *El Topo. Revista de Sociología Cultural y Urbana*, n.º 6 (2016): 66- 97. <http://eltopo.cl/gravitacion-de-la-presencia-material-del-estado-nacional-argentino-a-comienzos-del-siglo-xx/>
- Musich, Walter, Natalia Vega y José Larker. "Configuración y estado actual de un paisaje cultural portuario en la ciudad de Paraná". Dossier "Patrimonio portuario" coordinado por Gustavo Chalier, Miguel Ángel de Marco (h) y Bruno Rohou. *Revista Res Gesta*, n.º 55 (2019): 30-44. <https://erevistas.uca.edu.ar/index.php/RGES/issue/view/257/showToc>
- Musich, Walter, Natalia Vega y José Larker. "El Puerto Nuevo de Paraná en el marco del proceso de modernización del Estado nacional a comienzos del siglo XX. Algunas aproximaciones". En *Espacios portuarios:*

tensiones y reflexiones, de la colonia al tercer milenio, compilado por Agustín Nieto y Gonzalo Yurquievich. Mar Del Plata: GESMAR, 2018. Acceso el 1º de febrero de 2022, <https://gesmar.estudiosmaritimossociales.org/editorial/coleccion-puertos/espacios-portuarios/el-puerto-nuevo-de-parana/>.

Musich, Walter, Natalia Vega y José Larker. "Intervención estatal y consolidación de una jurisdicción nacional en el marco de la construcción del Puerto Nuevo de Paraná (1904-1910)". *Épocas. Revista de Historia*, n.º 19 (2019): 75-95. <https://p3.usal.edu.ar/index.php/epocas/article/view/4839>.

Oszlak, Oscar. *La formación del Estado argentino. Orden, progreso y Organización Nacional*. Buenos Aires: Editorial Planeta, 1999.

Páez, Edgardo J.R. *Huellas del Puerto Viejo. En la persistencia de un barrio*. Paraná: Delta, 2018.

Pérez Colman, César Blas. *Historia de Entre Ríos. Época Colonial (1520-1810)*. 3 Tomos. Paraná: Publicación oficial Gobierno de Entre Ríos, 1936.

Reula, Filiberto. *Historia de Entre Ríos: política, étnica, económica, social, cultural y moral*. Santa Fe: Castellví, 1963-1971.

Rivero, José Gil. "Teorías analíticas e interpretativas sobre el conflicto en el centro de trabajo". *Estudios 2*, n.º 2 (2012): 34-48. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4147796.pdf>

Schaller, Enrique. "Las exportaciones de los puertos de las provincias de Entre Ríos y Corrientes durante la primera mitad del siglo XIX". Ponencia presentada en la Universidad Nacional del Comahue. 25 de octubre de 2012.

Sors, Ofelia. *Paraná. Dos siglos y cuarto de su evolución urbana*. 1730-1955. Paraná: Edición de la autora, 1981.

Taylor, Steve y Robert Bogdan. *Introducción a los métodos cualitativos*. Buenos Aires: Ediciones Paidós, 2000.

Tedeschi, Sonia. "La Villa del Paraná y la ciudad de Santa Fe: vínculos, interacciones e influencias en un Área

fronteriza (Etapa colonial hasta 1824)". Ponencia presentada en la Pontificia Universidad Católica de Río Grande do Sul. Octubre de 2005. <http://cdn.fee.tche.br/jornadas/2/H4-17.pdf>.

Tejeiro Martínez. *Historia de la Provincia de Entre Ríos*. 3 tomos. Buenos Aires: M.Biedma, (T.1, 1900), J.Rosso (T. 2, 1900) y Rosario: Peuser (T. 3, 1920).

Zanini, Alfeo. *Páginas de Oro de la ciudad de Paraná en su primer centenario*. Buenos Aires: Caracciolo y Plantié, 1926.

## ■ NOTES

1. Presentación que recoge la experiencia de trabajo de un equipo de investigación codirigido por los docentes investigadores de la Facultad de Trabajo Social de la Universidad Nacional de Entre Ríos, Prof. Walter Musich y Dra. Natalia Vega y que el Mg. José Larker integra desde sus inicios en 2013.

2. Desde el año 2015 estas indagaciones se inscribieron en proyectos de investigación financiados por la mencionada Universidad: el primero, "El Puerto Nuevo de Paraná en el marco de los procesos de modernización e integración al mercado capitalista mundial. (1904-1930)" se extendió desde febrero de 2015 a agosto de 2016 y el segundo, "Mundo del trabajo y sociabilidad en torno al Puerto Nuevo de Paraná durante el siglo XX", se desarrolló entre agosto de 2017 al 29 de agosto de 2020.

3. Schaller, Enrique, "Las exportaciones de los puertos de las provincias de Entre Ríos y Corrientes durante la primera mitad del siglo XIX". Ponencia. Universidad Nacional del Comahue. 25 de octubre de 2012. [http://www.aahe.fahce.unlp.edu.ar/jornadas-de-historia-economica/iii-cladhe-xxiii-jhe/ponencias/Schaller.pdf/at\\_download/file](http://www.aahe.fahce.unlp.edu.ar/jornadas-de-historia-economica/iii-cladhe-xxiii-jhe/ponencias/Schaller.pdf/at_download/file).

4. Cf. Tejeiro Martínez, *Historia de la Provincia de Entre Ríos*. 3 tomos. Buenos Aires: M.Biedma, (T.1, 1900), J.Rosso (T. 2, 1900) y Rosario: Peuser (T. 3, 1920); Zanini, Alfeo, *Páginas de Oro de la ciudad de Paraná en su primer centenario*. (Buenos Aires: Caracciolo y Plantié, 1926). Pérez Colman, César Blas, *Historia de Entre Ríos. Época Colonial (1520-1810)*. (Paraná: Publicación oficial Gobierno de Entre Ríos, 1936); Reula, Filiberto, *Historia de Entre Ríos: política, étnica, económica, social, cultural y moral*. (Santa Fe: Castellví, 1963-1971); Bosch, Beatriz, *Historia de Entre Ríos (1520-1969)*. (Buenos Aires: Plus Ultra, 1978); Sors, Ofelia, *Paraná. Dos siglos y cuarto de su evolución urbana*. 1730-1955. (Paraná: Edición de la autora, 1981).

5. Tedeschi, Sonia, "La Villa del Paraná y la ciudad de Santa Fe: vínculos, interacciones e influencias en un Área fronteriza (Etapa colonial hasta 1824)". Ponencia. Pontificia Universidad

Católica de Rio Grande do Sul. Octubre de 2005. <http://cdn.fee.tche.br/jornadas/2/H4-17.pdf>.

6. Musich, Walter, "Paraná y sus puertos", en *110 Años*, editada por la Dirección Nacional de Vías Navegables. Distrito Departamento Paraná Medio (Paraná: Publicación especial, 2008), 4-5.

7. Páez, Edgardo J.R, *Huellas del Puerto Viejo. En la persistencia de un barrio* (Paraná: Delta, 2018).

8. Musich, Walter 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", *Avances*, nº28 (2019): 209-26. Este artículo es una síntesis de los resultados de la investigación llevada a cabo en el marco del Proyecto de Investigación y Desarrollo Acreditado (PIDA) "El fondo fotográfico del puerto nuevo de Paraná en su doble dimensión: como documento social y constructo estético." Facultad de Humanidades, Artes y Ciencias Sociales, Universidad Autónoma de Entre Ríos (UADER). Paraná, 2015 y 2016.

9. Proyecto de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica (PID) Novel "El Puerto Nuevo de Paraná en el marco de los procesos de modernización e integración al mercado capitalista mundial. (1904-1930)." Facultad de Trabajo Social, Universidad Nacional de Entre Ríos (UNER). Paraná, 1º de febrero de 2015 a 1º de agosto de 2016.

10. Taylor, Steve y Robert Bogdan, *Introducción a los métodos cualitativos*. (Buenos Aires: Ediciones Paidós, 2000), cap.7.

11. Glaser, Barney y Anselm Strauss, "El muestreo teórico", en *The discovery of grounded theory: strategies for qualitative research*, (S.l.,1967), 45-77. .

12. Oszlak, Oscar, *La formación del Estado argentino. Orden, progreso y Organización Nacional*, (Buenos Aires:Editorial Planeta, 1999).

13. Ben Plotkin, Mariano y Eduardo Zimmermann, "Introducción. Saberes del Estado en la Argentina, siglos XIX y XX", En *Los Saberes del Estado*, compilado por Mariano Ben Plotkin y Eduardo Zimmermann, (Buenos Aires: Edhasa, 2012), 9-28.

14. Cf. Bandieri, Susana, "Entre lo micro y lo macro: la historia regional. Síntesis de una experiencia", *Entrepasados* VI, nº 11 (1996): 71-101; Bandieri, Susana, "La posibilidad operativa de la construcción histórica regional o cómo contribuir a una historia nacional más complejizada", en *Lugares para la Historia. Espacio, Historia Regional e Historia Local en los estudios contemporáneos*, compilada por Sandra Fernández y Gabriela Dalla Corte, (Rosario: UNR Editora, 2001), 91-119.; Fernández, Sandra, "Los estudios de historia regional y local. De la base territorial a la perspectiva teórico-metodológica", en *Más allá del territorio. La historia regional y local como problema. Discusiones, balances, proyecciones*, compilada por Sandra Fernández, (Rosario: Prohistoria Ediciones, 2007), 31-47.; Barrera, Darío, "Escalas de observación y prácticas

historiográficas. La construcción de horizontes alternativos de investigación", en *Homogeneidad, diferencia y exclusión en América. X Encuentro Debate América Latina Hoy y Ayer*, Gabriela Dalla Corte Caballero, Pilar García Jordán, Lola G. Luna, Miquel Izard, Javier Laviña, Ricardo Piqueras Céspedes, José Luis Ruiz-Peinado Alonso y Meritxell Tous Mata (coords), (Barcelona, 2006), 15-38 ; Hiernaux, Daniel y Alice London, "El concepto de espacio y el análisis regional", *Secuencia, revista de Historia y Ciencias Sociales*, nº 25 (1993): 89-110.

15. Respecto del acervo documental archivado en las dependencias del puerto, puede leerse Musich, Walter, "Archivos del Distrito Fluvial Paraná Medio en el Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná. El registro de la actividad portuaria como patrimonio documental", *Revista RBBA Revista Binacional Brasil - Argentina* 8, nº1 (julho 2019): 31-55. <http://periodicos2.uesb.br/index.php/rbba/issue/view/339>. Se realizó un minucioso trabajo con las fojas de servicio de los trabajadores portuarios. El análisis de dichas fuentes arrojó un cuantioso número de datos que luego debieron ser sistematizados, evaluados y puestos en relación con otros. Al respecto véase Franco, Julián, José Larker y Walter Musich, "Las «Fojas de Servicio» de la División Paraná Inferior del M.O.P. Una ventana al mundo del trabajo portuario en Paraná en los inicios del siglo XX", Ponencia. Facultad de Humanidades y Ciencias, Universidad Nacional del Litoral (23 de agosto de 2019).

16. Se efectuaron entrevistas individuales y colectivas a trabajadores portuarios y a vecinos y vecinas del entorno barrial del Puerto Nuevo de Paraná.

17. 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.

18. Se trata de un recorrido regular que efectuaban barcos de pasajeros uniendo las ciudades de Buenos Aires y Asunción del Paraguay.

19. Respecto de las cuestiones que estamos exponiendo en este apartado véase Musich, Walter y Mariana Melhem, "El espacio urbano estructurado a partir de la construcción y operatividad del Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná durante el siglo XX. Una periodización", ponencia. Universidad Nacional de Catamarca (Octubre de 2019), <http://editorial.unca.edu.ar/Publicacione%20o%20n%20l%20i%20n%20e%20C%20D%20I%20N%20T%20E%20R%20A%20C%20T%20I%20V%20O%20S%20A%20C%20T%20A%20S%20O%20I%20N%20T%20E%20R%20E%20S%20C%20U%20E%20L%20A%20202019/PDF/MESA%2073/MUSICH%20MELHEM.pdf>.

20. El Argentino, Paraná, viernes 27 de marzo de 1903. El Entre Ríos, Paraná, sábado 28 de marzo de 1903

21. Biale Masse, Juan, *Informe sobre el estado de las clases obreras en el interior de la República*, (Buenos Aires: Adolfo Grau, 1904).

22. Acerca de los estibadores que trabajaron en Bajada Grande y la huelga de 1903, así como de los trabajadores del Puerto Nuevo en la primera década del siglo XX, su caracterización puede consultarse en: Franco, Julián, José Larker, Walter Musich y Natalia Veg, "Puertos, trabajo y conflictividad en Paraná en los primeros años del siglo XX." En *Historias locales, conflictividades múltiples (Santa Fe y Entre Ríos durante el siglo XX)*, Óscar R. Videla (comp.), (Rosario: ISHIR - Instituto de Investigaciones Socio Históricas Regionales del CONICET, 2020), 19-50.

23. Atendiendo al concepto propuesto por Ricardo Falcón en *El mundo del trabajo urbano, "1890 -1914"*. (Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1986).

24. Devoto, Fernando y Boris Fausto, *Argentina Brasil 1850-2000. Un ensayo de historia comparada*. (Buenos Aires: Sudamericana, 2008), 152.

25. Parte de los resultados alcanzados fueron presentados en: Musich, Walter, José Larker y Julián Franco, "Trabajadores y trabajos en relación con la comisión de estudios previos y las obras de construcción del Nuevo Puerto de Paraná años 1904-1910", ponencia. Centro de Estudios Históricos de los Trabajadores y las Izquierdas (CEHTI)/Universidad de Buenos Aires (5 de octubre de 2018).

26. Rivero, José Gil, "Teorías analíticas e interpretativas sobre el conflicto en el centro de trabajo", *Estudios 2*, nº 2 (2012): 34-48. <http://estudios.cnt.es/articulos-estudios-no-2/>

