

ARCHIVOS DEL DISTRITO FLUVIAL PARANÁ MEDIO EN EL PUERTO NUEVO DE LA CIUDAD DE PARANÁ. EL REGISTRO DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA COMO PATRIMONIO DOCUMENTAL

ARQUIVOS DO DISTRITO FLUVIAL PARANÁ MÉDIO NO PORTO
NOVO DA CIDADE DO PARANÁ.
O REGISTRO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA COMO PATRIMÔNIO
DOCUMENTÁRIO

Walter Nelson Musich

Facultad de Trabajo Social - FTS
Universidad Nacional de Entre Ríos – UNER
wmusich@fts.uner.edu.ar

Resumen

En el marco de una investigación histórica con aportes pluridisciplinarios iniciada en 2013 sobre el Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná, Capital de la Provincia de Entre Ríos (Argentina), distintos aspectos de su rol como cabecera de la región fluvial del Paraná Medio y elemento primario en la formación de un ámbito institucional y barrial de trabajo y sociabilidades, venimos llevando adelante una tarea de identificación, relevamiento, digitalización, sistematización y análisis de sendos archivos existentes en el edificio principal del Distrito portuario, inaugurado en 1916 para el personal administrativo y profesional contratado por la Dirección General de Obras Hidráulicas del Ministerio de Obras Públicas de la Nación. Durante un siglo, la producción documental de la entidad ha sido preservada allí en espacios, mobiliario y contenedores apropiados e incluye escritos (manuscritos e impresos), planos y cartografía fluvial, gráficos y fotografías. Con este trabajo procuramos dar somera cuenta de su diversidad y valor testimonial, como así también destacar su importancia en tanto patrimonio documental de la historia de la ciudad, la región y el país a lo largo del siglo XX.

Palabras Claves: Puerto Nuevo de Paraná. Archivos. Siglo XX.

Resumo

Revista RBBA	ISSN 23161205	Vitória da Conquista	V.8 nº 1	p. 31 a 55	Julho/2019
--------------	---------------	----------------------	----------	------------	------------

No contexto da pesquisa histórica com contribuições multidisciplinares começou em 2013 sobre Porto Novo da cidade de Paraná, capital da província de Entre Rios (Argentina), vários aspectos de seu papel como cabeçalho da região fluvial do Paraná Médio e elemento primária na formação de um escopo de trabalho institucional e de vizinhança e sociabilidade, estamos desenvolvendo um trabalho de identificação, pesquisa, digitalização, sistematização e análise dos respectivos arquivos no edifício principal do distrito portuário, inaugurado em 1916 para o pessoal administrativo e profissional contratado pela Direção Geral de Obras Hidráulicas do Ministério de Obras Públicas da Nação. Durante um século, a produção documental da entidade foi preservada em espaços, móveis e contêineres apropriados e inclui planos escritos (manuscritos e impressos) e cartografia fluvial, gráficos e fotografias. Com este trabalho, tentamos dar um breve relato de sua diversidade e valor testemunhal, bem como destacar sua importância como patrimônio documental da história da cidade, da região e do país ao longo do século XX.

Palavras chaves: Porto Novo do Paraná. Arquivos. Século XX.

1- Introducción

En noviembre de 2013 presentamos en el marco de las 5tas. Jornadas Interdisciplinarias de Estudios Portuarios en Puerto Quequén (Provincia de Buenos Aires) los fundamentos de un trabajo de investigación sobre el Puerto Nuevo de la ciudad de Paranáⁱ que ha tenido continuidad a través de distintos proyectos, integrando docentes y estudiantes investigadores e investigadores invitadosⁱⁱ. Se ha venido trabajando en la reconstrucción histórica de dicho sitio, de las agencias oficiales que lo han administrado desde su emplazamiento en 1904 y a lo largo del siglo XX, su entorno urbano y social. Estas premisas se desagregan, a su vez, en objetivos de mayor especificidad: analizar la composición y características de la planta de empleados y obreros de la entidad; identificar y dar cuenta de las formas de trabajo, relaciones laborales y estructura ocupacional allí establecidas; así como también indagar en torno a las culturas obreras y los saberes vinculados al mundo del trabajo portuario en Paraná. Además, se busca producir conocimientos en relación a los diferentes modos de sociabilidad, formales e informales, desarrollados por los trabajadores y los habitantes del entorno portuario; a las formas de acción colectiva de esos trabajadores portuarios, como así también a la configuración y utilización de ese espacio urbano y

sociocultural; aspectos que en todo momento se procura vincular con procesos y problemáticas regionales o de más amplio alcance, favoreciendo los análisis interdisciplinar y relacional sobre el tema, atendiendo a una vacancia e insertando la investigación en el contexto de los estudios portuarios de la región y el país. La perspectiva metodológica de nuestra línea de trabajo, combina herramientas y procedimientos tanto cualitativos como cuantitativos, lo que permite al equipo configurar una base de datos amplia y diversa a partir de la identificación, selección y organización del rico acervo documental existente en la sede del Distrito Paraná Medio de la Dirección Nacional de Vías Navegables (D.N.V.N.), de otros archivos o agencias estatales locales o nacionales e incluso de documentación preservada por las personas entrevistadas para la investigación.

En este trabajo, nos detendremos en el importante acervo documental existente en las dependencias nacionales de Vías Navegables del Puerto Nuevo de Paraná; archivos de una gran heterogeneidad y volumen, cuyas características y contenido han sido definidos por la sección administrativa u operativa en la que se originaron y que incluyen documentos escritos (manuscritos e impresos), cartográficos, gráficos y fotográficos.

En un primer apartado reconstruiremos someramente las condiciones que posibilitaron la creación del ente portuario nacional en la ciudad de Paraná y la formación de sus archivos. En segundo lugar, haremos una caracterización general de los mismos, deteniéndonos en algunas de sus componentes más relevantes para nuestra investigación. Finalmente analizaremos las razones que nos permiten comprender esta archivalía como un registro y patrimonio documental valioso de la actividad portuaria local, en relación a una región fluvial que entendemos como imaginada y construida desde determinados paradigmas de desarrollo y modernización.

2- Presencia material del Estado nacional y los dispositivos de registro de la obra pública

Producto de la reestructuración del Estado nacional ejecutada en el segundo mandato de Julio Argentino Roca, como asimismo de los acuerdos entre éste y el Gobierno de la Provincia de Entre Ríos sobre la provisión de infraestructura para el intercambio comercial con el exterior en el contexto de la economía agroexportadora, la ciudad de Paraná fue

comprendida por el plan de obras fluviales para los ríos de la Plata, Paraná y Uruguay, según Ley Nacional n° 4170, de fecha 30 de diciembre de 1902. En un principio, para el tramo que correspondía a la Comisión de Estudios del Paraná Medio, entre Rosario y Paraná –3° Comisión de la Inspección de Navegación y Puertos de la Dirección General de Hidráulicaⁱⁱⁱ- se determinó la ejecución a través del Ministerio de Obras Públicas de trabajos de balizamiento y dragado, arreglo de muelles ya existentes y la construcción de nuevos puertos para lo cual serán igualmente necesarias operaciones de expropiación de tierras para utilidad pública (DA ROCHA, 1918, p. 807-809). Al año siguiente, se ordenó el estudio de una nueva localización para el puerto local y como resultado de ello, en 1904 el propio Ministro de Obras Públicas Emilio Civit visitó la capital de la Provincia para inaugurar las obras del Puerto Nuevo en el emplazamiento considerado más apropiado. Cabe consignar que durante los primeros años aquí funcionó en realidad la sede de la Comisión del Paraná Inferior, por lo que parte de los archivos conservados refieren a dicha denominación. Luego de una década de obras, la actividad portuaria comercial dio inicio para el año del Centenario de la revolución que condujo a la independencia del país, ya que el registro de la Aduana local consigna un primer despacho de exportaciones, lino en este caso, el 7 de enero de 1910^{iv} con el vapor “Azul” (cuya bandera es ilegible en el asiento documental). Ya en 1908 se había dado el primer ingreso de un buque de ultramar, el Alpha “que entró calando 18 pies y con un cargamento de *dos mil toneladas* de carbón para el servicio de la comisión de estudios del Paraná inferior”^v.

Con estas y otras disposiciones de similar envergadura, la oligarquía gobernante procuró superar la coyuntura de crisis y reafirmar el rumbo político y económico sobre la base de los elementos de progreso definidos ya por la generación anterior, como la expansión agropecuaria, el comercio exterior y la inmigración europea; proyecto con un fuerte liderazgo de la administración central, que incrementó su capacidad de penetración material y simbólica, y de coerción sobre las diferentes jurisdicciones (Musich; Vega, 2016). En el caso de Entre Ríos, y particularmente de Paraná, dicha presencia no tenía precedentes (exceptuando el período confederal) e implicó el arribo de profesionales, saberes de Estado y tecnología bien propias del proceso de modernización, por un lado, y por otro la conformación de un mercado de trabajo diverso y en una escala también inusitada para la ciudad, muy especialmente de contrataciones del propio Estado nacional; mercado de trabajo que junto al que por los mismos años generó el ferrocarril, representó en cierto modo, la

emergencia en la ciudad de un sector obrero industrial y de servicios pero también uno de agentes de la burocracia estatal nacional.

La vocación de registro del Estado central respecto de sus obras fue de enorme importancia, destacándose la periodicidad y minuciosidad de todo tipo de informes y publicaciones y las producciones gráficas y fotográficas tanto para la tarea profesional de ingenieros, arquitectos, etc., como para la ilustración y difusión de las obras en ejecución y realizadas mediante aquellas ediciones o en la prensa. Dicho registro fue además un poderoso recurso de reconocimiento, organización y control de la obra pública, las inversiones y el trabajo, permitiendo -en el caso de la fotografía con su ilusión especular- dirigir y ajustar las estrategias de acción. Lo que hizo esto posible fue no sólo la fiscalización permanente de agentes especializados que viajaban desde la capital federal o a través de dependencias y delegaciones locales, sino también del envío regular de informes de avance de las obras.

Con el transcurso de los años y debido a su rol como cabecera de la región fluvial, el Distrito ubicado en el Puerto Nuevo de Paraná se convertiría en un ámbito de trabajo y producción de información relacionada a la cartografía fluvial, el balizamiento y dragado, el registro de las obras hídricas y portuarias como asimismo de las mediciones hidrológicas de su jurisdicción; sumado esto a las funciones propias de sus muelles, varadero, depósitos y talleres que de acuerdo a normativas ministeriales, con sus modificaciones a lo largo del siglo, componían la estructura administrativa. En este sentido, cada sección generó su propia archivalía.

Desde el 2014, de forma más o menos continuada pero sistemática y con las habilitaciones de las distintas direcciones que han estado a su cargo, hemos venido efectuando un trabajo de identificación, selección, registro y digitalización de ciertas componentes del gran cuerpo documental de la Institución o, para ser más precisos, de aquello que se ha conservado y se preserva en sus dependencias. A continuación daremos somera cuenta de ello.

3- Los registros del personal del Ministerio de Obras Públicas en la Sección Fichero

Además de la materialización de la infraestructura portuaria en distintos momentos del siglo XX, pero fundamentalmente en sus primeras décadas a partir de la configuración de la

región fluvial, otra manifestación de la presencia del Estado nacional a lo largo del siglo fue en su papel de agente contratista de mano de obra, habiendo convocado a trabajadores de diversos oficios y profesiones en un número relevante, siendo durante mucho tiempo y junto al ferrocarril uno de los mayores empleadores estatales de la ciudad. Dentro del mundo del trabajo portuario, la contratación del Ministerio de Obras Públicas (M.O.P.) se diferencia de aquellos empleos y trabajadores no dependientes del Estado pero que, posiblemente en un número igualmente importante, completaban aquel escenario. Entre las características que el equipo de investigación ha determinado sobre la base de análisis y comparaciones estadísticas, podemos apuntar: el predominio prácticamente excluyente de la mano de obra masculina, fundamentalmente hombres de entre 18 y 40 años; la división de funciones y oficios en dos grandes espacios de trabajo, en tierra -oficinas administrativas, muelles y dársena, talleres y depósitos, usina, construcciones- y en el río -sobre las distintas unidades que componían la flota de la División, para dragado, balizamiento, remolque, mediciones, etc.-; el predominio de contratos y contratados de baja calificación -peones a jornal- para los trabajos de construcción de infraestructura portuaria, y mejores contratos y contratados de mayor calificación y permanencia para el resto de las tareas inherentes a las funciones de la División; la composición cosmopolita del cuerpo de trabajadores contratados en las primeras épocas, identificándose un porcentaje notable de individuos provenientes de países europeos, además de nacionales y de otros países americanos. La aproximación a una información que nos permite analizar con infrecuente precisión la composición de aquel universo dentro del mundo del trabajo portuario, es posible gracias a la identificación y registro de la documentación existente en la Sección Fichero del edificio administrativo del Ente, lo que desde el 2014 constituye la parte fundamental de nuestro trabajo de archivo.

Se trata de una sala de dimensiones considerables, con amplias aberturas, armarios, estanterías, escritorios, sillas y demás elementos de oficina originales. La Sección Fichero posee fundamentalmente documentación histórica y vigente de carácter administrativo, en particular legajos del personal contratado por el Ministerio en distintos períodos, en fojas de servicio y expedientes de diversos formatos y extensión. Se conserva también documentación contable y otros, en menor proporción, destacándose sendas nóminas o índices alfabéticos de trabajadores. En la citada Sección, la documentación se encuentra hoy reunida en cinco muebles y un baúl, identificado cada uno con más de un rótulo de inventario, las primeras talladas en la madera corresponden a numeraciones asignadas por el M.O.P. posiblemente al

iniciarse la actividad de la División, mientras que las más recientes, sobre chapa de aluminio, llevan el sello de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables de la Secretaría de Transporte (reciente). Se trata de poco más de 20 metros lineales de archivos en buen estado general de conservación y reorganizados recientemente por el personal de la institución siguiendo un orden alfabético y consecutivo, más unos 10 metros lineales de documentación suelta y dispersa en distintos estantes o sobre los muebles, con un estado de conservación de regular a malo, a la que también se está estudiando, tratando de establecer su relación con el conjunto.

La documentación más antigua comprende los libros de asiento de contrataciones que abarcan inscripciones desde 1899 a la década de 1930. Hasta el presente hemos identificado veinte libros de similar formato, encuadernados y emitidos por la “Comisión del Paraná Inferior. Dirección General de Obras Hidráulicas. M.O.P.”. Los mismos contienen foja de servicios del personal contratado, en general con más de un folio por agente. La foja incluye: membrete de la entidad; nombre del agente en letra caligráfica manuscrita; número de libreta; datos personales; movimientos; fechas de los movimientos, de alta y de baja. En muchos casos, se le han adosado (pegado) folios nuevos y otra documentación vinculada al agente. Uno de los libros reúne fojas del personal administrativo (calificado) de la entidad.

Por otro lado, el volumen más importante de documentación, lo constituye el cuerpo de legajos del personal, carpetas individuales cuyo contenido puede ser datado entre la década de 1920 al presente, siendo muy pocas las que se inician con anterioridad a aquellos años, por lo que suponemos vinieron a sustituir el anterior sistema de registro. Los actuales soportes son del tipo *Veloz* oficio, atribuible con toda probabilidad a un reordenamiento archivístico más reciente. Cada legajo se identifica con el nombre del agente y más de una numeración -a veces hasta cuatro- con correspondencias en la documentación interna, lo que evidencia distintas reasignaciones y criterios de catalogación del área administrativa. Respecto a su contenido, podemos destacar algunas particularidades. Sendos mimbretes y encabezados, como también diversas codificaciones de imprenta, (por ejemplo, “Form. N°. Aha 1836 – VIII – 1952 – 20.000 (Ord. 6739)”) ponen de manifiesto las modificaciones y mudanzas que a lo largo del siglo XX se dieron en la estructura burocrática de la entidad, originalmente dependiente de la Inspección de Navegación y Puertos de la Dirección General de Obras Hidráulicas del Ministerio de Obras Públicas de la Nación (Ley Nacional N° 3727 de 1898) al tiempo que aportan datos para una periodización de la documentación ministerial. En general contienen

ficha personal consignando datos del agente, número de legajo, y planilla con fecha de ingreso, movimientos, jornales o sueldos, sanciones disciplinarias y observaciones, hasta la baja definitiva. Algunos apartados responden a disposiciones de la División Personal de la Dirección General del Ministerio (posiblemente a partir de los años 40) y contienen datos personales y familiares del agente, situación patrimonial, instrucción e idoneidad, enrolamiento en caso de ser varón, cambios de domicilio, cargos o actividad desempeñados fuera de la administración nacional antes o después de su ingreso, puestos ocupados sucesivamente en la administración nacional desde su ingreso, control sanitario, accidentes, licencias, faltas de asistencia, faltas de puntualidad, embargos y falta de pagos, asignaciones especiales, fianzas, pruebas de competencia, certificaciones, menciones, sanciones, observaciones, visaciones del agente, firmas y/o impresiones digitales, espacios para fotografías tipo carnet (lamentablemente son pocos los legajos que las poseen). Se constatan fichas de alta, con datos personales del agente y compromiso firmado (firma manuscrita o impresión digital) con el Ministerio por el empleo y jornal acordados según reglamentación vigente; fichas de baja, con datos personales del agente, dependencia, empleo y jornal actuales, motivo de la baja y su aprobación (con firmas y sellos); ficha individual para el organismo nacional de jubilaciones y/o previsión social de cada período, como por ejemplo: Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones Civiles (M.O.P.) Instituto Nacional de Previsión Social (M.O.P.) con número de afiliación, ministerio, dependencia e información personal del agente, y espacio para impresión digital en caso de que el agente no sepa firmar; datos de la familia, y fojas de servicio; Diplomas y reconocimientos oficiales; registro de títulos profesionales; foja de calificaciones para escalafón y promociones; certificado de servicios con extensas planillas que detallan el historial del agente en la entidad, firmadas y selladas por las autoridades de turno; ficha médica y certificados de vacunación antivariólica; certificación de antecedentes policiales; resoluciones ministeriales; testimonios de nacimiento; información sobre seguros de vida; detalles de créditos pendientes con afectación de haberes; otras certificaciones de servicios, emitidas por entidades o empresas donde el agente se desempeñó antes de su ingreso al Ministerio; informes y notas varias.

Un tipo de soporte consistente en una cartulina plegable, de tres cuerpos, con formularios en el anverso y reverso de cada cuerpo, más una séptima carilla en algunos casos (“Form. N° D 1701 – III – 1950 – 70.000 (Ord. 3064) Lit.”), da unidad a un conjunto de legajos reunidos en un mueble baúl en cuya tapa se lee “Puerto Paraná (E. Ríos)” y cuya

temporalidad abarca aproximadamente las décadas de 1930 a la de 1950; son fichas individuales del personal de la División Paraná Medio dentro de ese período, ordenadas alfabéticamente. Todas están encabezadas por el rótulo “Ministerio de Obras Públicas. Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables. Ficha personal” más el número que corresponde al agente, sellado individualmente. El contenido incluye datos similares a lo consignado en el párrafo anterior.

Entre los aspectos que se desprenden de una primera lectura sobre esta documentación, está el de la presencia de mujeres entre los trabajadores de la entidad. Sobre la información disponible en los legajos elaborados en formato carpeta, hemos podido identificar 49 trabajadoras frente a 2523 trabajadores a lo largo del siglo XX; estos números no son exhaustivos pero dan cuenta de una proporción difícilmente inexacta. La primera mujer contratada por la dependencia, según este relevamiento fue Angelina Severina Sosa de Hernández, oriunda de la ciudad de Paraná, profesora de matemáticas, egresada en 1929 de la Facultad de Ciencias Económicas y Educativas de la Universidad Nacional del Litoral con sede en Paraná, incorporada siendo aún estudiante, el 1° de enero de 1928, como compiladora de contaduría. Las trabajadoras identificadas son todas oriundas de la localidad o ciudades de la región y un porcentaje mayor fue incorporada desde la década de 1950 en adelante; en muchos casos cuentan con estudios secundarios -escuelas normales, de comercio, de oficios o técnicas- y las funciones para las cuales han sido en general contratadas corresponden a las áreas administrativas o de maestranza, como auxiliares o encargadas de secretaría, contaduría o archivo, aunque también la hubo encargada de farmacia, aprendiz dibujante en obras y estudios y a mediados de la década de 1970, dos técnicas cartógrafas. Mención aparte merece la contratación de mujeres de diversas localidades ribereñas de la región fluvial para la tarea de observación de escalas hidrométricas que constituyen asimismo un número importante.

4- Los registros fotográficos

La concepción estatal de un programa racional de obras, debidamente planificado y profesionalmente proyectado y ejecutado, no podía para estos años y en un país cuyos sectores dirigentes tenían avidez por sumarse a los proyectos de modernización y occidentalización del sistema capitalista, desconocer o prescindir del uso del registro

fotográfico, no sólo por su utilidad documental sino también como dispositivo solidario con formas de control, disciplinamiento y propaganda. Al respecto sostiene Luis Príamo:

Fotografía y modernidad son sinónimos. Una de las consignas de la fotografía en sus orígenes fue documentar, precisamente, el fenómeno de la modernidad. En tal sentido la fotografía fue, simultáneamente, una expresión del progreso moderno (del desarrollo de la ciencia química y física) y una herramienta específica creada por él para documentarse a sí mismo. Por otra parte, la expansión imperialista del capitalismo decimonónico a los territorios periféricos fue uno de los ejes esenciales de la modernidad, necesidad y expresión de la misma. De allí también que la fotografía, con el ferrocarril y el fusil de repetición, fuera de las puntas de lanza tecnológicas más notorias de la modernidad en nuestros territorios. Primera conclusión, entonces: la fotografía y el estado moderno periférico tuvieron relaciones esenciales y de origen; uno se nombra al otro, por así decir. (2004, p. 39).

En este sentido, uno de los repositorios más importantes que conserva la Dirección de Vías Navegables, Distrito Paraná Medio con sede en la ciudad de Paraná, es un minucioso registro fotográfico tanto del puerto local como de la región fluvial, confeccionado por personal del M.O.P. en un período que abarca la primera mitad del siglo XX. El cuerpo principal de este registro es un importante conjunto de placas de vidrio con emulsión blanco y negro, de tamaños variables: 13 x 18, 9 x 12 y 6 x 4,50 cm. al que se suma uno de negativos de soporte flexible (celuloide) panorámico de 12cm. de alto por 66 cm. de ancho. Según registro de la Fundación Antorchas, consta de unas 8000 piezas (PRÍAMO, 1991). Dicha entidad efectuó entre los años 1991 y 2006, trabajos de conservación preventiva que incluyeron el inventario, limpieza, reemplazo de contenedores y organización del conjunto en dos muebles ubicados en lo que habría sido el laboratorio de revelado dentro de la dependencia y donde la colección ha permanecido en las últimas décadas. Entre los años 2006 y 2012 el fotógrafo y actual colaborador del equipo de investigación Juan Ignacio Pereira, efectuó la digitalización en alta resolución de una parte mayoritaria de la colección y es este material reproducido con el que trabajamos en nuestras investigaciones.

A este conjunto principal se suma otro, de cantidades indeterminadas y disperso, de positivados sobre papel fotográfico, fechados, con sellos y leyendas descriptivas, en letra manuscrita o mecanografiada. Se conservan en las oficinas administrativas solo cinco álbumes con secuencias fotográficas de obras en realización a partir de tomas positivadas. En

ellos, los datos consignados -si los hay- incluyen el sello M.O.P. (autor institucional) tema, asunto, numeración. Los rotulados están confeccionados con letra caligráfica imprenta, en tinta negra, blanca o roja, en algunos casos escritos sobre la cartulina y en otros sobre la propia copia fotográfica. Ejemplos: *“Puerto Paraná - Defensa de costa, pilotaje y entablado de contención al pie”* (en tinta color sobre la cartulina) *“1913 N° 208” - “7” / “I- XI- 913”* (sobre el papel fotográfico). *“Puerto Paraná – Habilitación de la Grúa del Pórtico N° 1”* (en tinta color sobre la cartulina) *“1913- N° 241” / “27- XII- 913”* (en tinta negra sobre papel fotográfico); *“Avenida Costanera – Iniciación del relleno – Paraná, febrero 20 de 1934 H=+ 2.58 m. N° 39”* (tinta blanca sobre el papel fotográfico); *“Avenida Costanera - Estado del relleno - Paraná, marzo 2 – 1934. N° 63”* (tinta blanca sobre el papel fotográfico); *“Avenida Costanera – Alcantarilla Km. 1.222.87 en construcción –Paraná, sept.24 – 1934 – N° 349”* (tinta blanca sobre el papel fotográfico).

Se trata de un tipo de registro conocido entonces como reportaje fotográfico: el registro más o menos secuenciado de las iniciativas públicas (puentes, acueductos, puertos, caminos, etc.) efectuado por fotógrafos profesionales o ingenieros fotógrafos; que jugó un verdadero rol de “notario de la realidad”, en palabras de Emilio Lara López (2005) por el estatus de “veracidad de lo representado” que el paradigma decimonónico vigente aún en las primeras décadas del siglo XX, asignaba al dispositivo fotográfico (DUBOIS, 2008). Las piezas que componen los conjuntos, como asimismo las escasas cajas originales que el equipo pudo relevar, no consignan firmas o identificación de los profesionales fotógrafos o ingenieros aficionados que efectuaron las tomas; sin embargo, todas ellas llevan la identificación del Ministerio de Obras Públicas, como autor institucional del registro. Las cajas originales donde fueron depositadas las placas y que corresponden a las marcas y casas proveedoras del insumo, arrojan datos importantes que nos han permitido reconstruir circuitos de comercialización y cuestiones técnicas^{vi}.

El contenido de la colección del M.O.P. documenta las distintas obras y actividades portuarias del Puerto Nuevo de Paraná y de otros comprendidos en la región fluvial, con primeras tomas inventariadas en 1908 hasta las últimas registradas en 1954. A grandes rasgos, los temas pueden agruparse del siguiente modo: puertos, atracaderos y parajes; procesos de trabajo; obras y embarcaciones en construcción, culminadas o en reparación; instrumentos, mecanismos y herramientas; vistas panorámicas; territorio; trabajadores en retratos

individuales en estudio, de frente y perfil o en tomas grupales ambientadas en los espacios de trabajo; registros eventuales.

En cuanto a materiales y técnicas empleadas, se mantuvo invariante la fotografía blanco y negro, con proceso de manufactura de los químicos para revelado de los distintos soportes -placas “secas”, y negativo de celuloide- sobre la base de gelatino -bromuro de plata-. Luis Priamo nos sugiere que, de acuerdo a las características de las placas conservadas, la tecnología mayormente utilizada debió ser anterior a la introducción de las cámaras *speedgraphic*, que llegaron al mercado a partir de 1912 para la fotografía de reportaje, como las promocionadas *Platense Cónica*, *Platense Cuadrada* o *Cosmopolita*^{vii}.

Aunque no haya registros precisos, constatamos la existencia de un laboratorio en las propias instalaciones del edificio principal del Puerto Nuevo de Paraná. En este sentido, en un libro mayor del movimiento diario de la entidad que comprende solo los primeros años del siglo, aparecen asentadas entre 1906 y 1908, compras y pedidos de instrumentos, guías de uso e insumos a reconocidas casas de Buenos Aires y Rosario: *Aretz & Cía*; *Otto Hess y Cia.*; *Lutz & Schulz*; *Lepage y Cía*; *Instituto Fotográfico Vasalliy Cía*^{viii}. Cabe aclarar que, si bien el registro diario es escueto y no siempre especifica el artículo solicitado o adquirido, en muchos casos no se trata de artículos fotográficos sino de otros instrumentos ópticos y de precisión, necesarios para diversos trabajos profesionales en tierra y agua.

Por otro lado, la sobrevivencia de algunas de las cajas en las que llegaban y eran guardadas las placas fotográficas, ha permitido conocer las marcas utilizadas, impresas con sus sellos y especificaciones: “*Plaques Spéciales pour Pays Chauds. Plaques Lumiere*” (posiblemente hacia 1910); “*fabriquées Spécialement pour la République Argentine*”, autografiada por A. Lumière (1911); “*Lutz y Schulz, Buenos Aires*” (otras lo tienen) (1912); “*Agfa Extrarapid*” (1918); “*Velvet Velox N° 2. Non abrasión. Semi gloss. Single weight. For average negatives*” (1930); Sello “*Tropical Kodak Plates. Polychrome ultra-rapid*”. (1938); También en algunos casos aparecen los sellos de la Farmacia del Indio (en torno a 1910) o de la “Sección fotografía” de la Farmacia del Águila (en torno a 1929), emblemáticos comercios de la ciudad de Paraná que, al igual que tantos otros en el mundo de aquellos años, se encargaban de la venta de productos galénicos y de instrumentos ópticos y de precisión; información que sugiere un circuito de comercialización.

Por último, en 1907 se reciben los primeros pedidos de negativos y copias de tomas efectuadas en las flamantes obras del puerto de Santa Fe, lo que sugiere que las tomas sobre

obras de la región, efectivamente fueron realizadas y acopiadas por agentes de las oficinas ministeriales de Paraná. Estos pedidos quedaron registrados en el libro mayor de movimientos diarios anteriormente citado, en los siguientes términos: “solicita envío de negativos de vistas tomadas en el puerto de Santa Fe: Lazzo” (f 308) 1907; “solicita 12 copias de las fotografías de las obras del puerto de Santa Fe: Lazzo” (f 308) 1907; “Recibió fotografías y agradece – Lazzo” (f 310) 1907.

Intentando reconstruir el itinerario de la documentación fotográfica, inferimos que en el laboratorio se positivaban las placas tomadas de forma sistemática, se le incorporaban los datos filiatorios y descriptivos, se encuadernaban siguiendo las secuencias correspondientes a las obras registradas y así preparadas eran enviadas como informes gráficos a la superioridad ministerial. Al respecto, Carla Harasic y Roxana Troisi, afirman que la Sección Bibliotecas y Publicaciones del M.O.P. creada en 1901, concentró la actividad de registro, impresión y publicación de la información emitida por las distintas direcciones y sus dependencias; desde entonces quedó a cargo de las campañas fotográficas efectuadas en todo el territorio nacional y las gestiones para proveerles de los insumos necesarios (HARASIC; TROISI, 2014). 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 tomar 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, p. 315). En el mismo sentido, Luis Priamo (1993), destaca la adopción de similares procedimientos en todas las empresas del Estado y la regularidad temporal de esos registros.

5- Los archivos de la cartografía fluvial

El dibujo técnico, aplicado al mapeo del río y a las construcciones y reparaciones navales, fue uno de los saberes más importantes en el ámbito del Distrito para su jurisdicción fluvial, que una vez establecida en el tramo medio del Paraná, abarcó desde el Km. 480 (al sur de Diamante) al Km. 853 (cerca de Esquina, Corrientes). Allí, dos salas con su respectivo personal, una en la Sección Balizamiento y Dragado y la otra en la Sección Talleres, se abocaron en el transcurso del siglo a la realización de estos insumos documentales,

imprescindibles para la ejecución de los trabajos principales de la entidad, sobre todo mientras la Dirección Nacional superior comprendió tanto a Construcciones Portuarias como a Vías Navegables. Hasta la década de 1940 los dibujantes debieron ser contratados con formación o antecedentes afines, pero a partir de la habilitación de la Escuela de Aprendices N° 3 (1943), con un programa de estudios que incluía estos saberes, el personal capacitado provino mayormente de sus aulas.

Por razones de competencia disciplinar y de imposibilidades concretas de poder abarcar el relevamiento y análisis exhaustivo de estos espacios y su archivalía, nuestro equipo de investigación no ha producido hasta el presente conocimiento significativo al respecto ni posee datos precisos que permitan dar cuenta de las dimensiones y diversidad de este patrimonio documental. Sin embargo, es posible aun así inferir el valor excepcional del trabajo resultante de aquellas dos salas de dibujo técnico a lo largo de tantos años.

Particularmente, en la sala de cartografía fluvial, se confeccionaron dos tipos de planos: batimétricos -cartografía del lecho del río, consignando profundidades- y planos o cortes transversales generales de las líneas de costas y distancias. La realización de las cartas en sala, dependieron siempre de los trabajos de campo previos, consistentes en relevamientos regulares efectuados por personal embarcado a lo largo de la jurisdicción fluvial. El personal destinado a estas tareas salía en campañas de varios días a bordo de pontones abastecidos de los insumos e instrumentos necesarios. La tarea principal y sistemática de la tripulación involucraba al sondador que sumergía el escandallo (plomo amarrado en su extremo a la sondaleza o cordel, marcada cada 0,50 cm., para sondear y medir la profundidad del fondo de las aguas) en distancias regulares de unos 100 mts.; obtenida la medición, aquel se la “cantaba” al operador (jefe de la expedición o campaña) quien consignaba los datos en una libreta especialmente confeccionada para tal propósito; el operador indicaba según las mediciones al patrón del barco el derrotero que debía seguir. Asimismo, se tomaban ángulos y distancias a partir de determinados puntos o visuales de referencia.

Estas campañas de levantamiento de información eran por lo general precedidas por los relevamientos llamados “expeditivos”, efectuados por el personal embarcado destinado a la colocación y mantenimiento de las boyas y balizas, que daban aviso sobre la necesidad de actualizar datos en tal o cual sección del río, sobre todo en el canal principal de navegación. En décadas recientes, el escandallo o plomada fue reemplazado por la ecosonda y la libreta de anotaciones por la cinta ecógrafa.

De un modo u otro, la información recogida una vez en tierra era llevada a sala de dibujo y el trabajo pasaba entonces al personal del área, dibujantes y ayudantes aprendices (quienes dictaban los datos al primero). Allí, sobre el tablero o mesa de dibujo, la información consignada en las libretas de campo, era traducida a escalas, medidas y coordenadas (“*trazar el caneová*”, según la jerga propia) sobre la superficie o soporte para el plano.

La ejecución de los planos requería, además de los actores y saberes involucrados, del uso de determinados materiales. La tela vegetal -de origen inglés- reemplazada luego por el film poliéster, más económico y resistente, pero menos absorbente por lo que dificultaba más la tarea del dibujante. Las copias se ejecutaban en papel celulosa, e incluso se utilizaron las copias heliográficas. En las primeras décadas, el dibujo propiamente dicho se hacía en tinta china, usando plumas, tiralíneas y compases; luego llegaron los estilógrafos o pluma técnica y las plantillas; de la caligrafía también se pasó a los letrógrafos. Finalmente, un cambio sustancial fue provocado por los medios informáticos, las computadoras y los programas digitales como el AutoCAD, que en las salas del Puerto Nuevo de Paraná ingresaron hacia el año 2000, cuando el trabajo y las demandas habían mermado notablemente debido a las políticas neoliberales que venían impactando negativamente sobre la actividad naviera fluvial en general.

La información cartográfica elaborada en la sala de dibujo de la Sección Balizamiento y Dragado para conocer los perfiles del río y sus profundidades, dinámicas y cambiantes por tratarse de un río de llanura, fue el insumo primordial para que el Distrito pudiese desempeñar sus funciones -y al mismo tiempo respetar ciertas premisas del ecosistema-, hasta que comenzaron los procesos de desactivación y privatización, fuertemente en la década del 90. En este sentido, dragar fue siempre una actividad onerosa y considerada en última instancia y precisamente por exigencia de los datos cartográficos; implicaba mover dragas y remolcadores y grupos de hasta 50 trabajadores. En definitiva, el imperativo mayor fue cumplir con las profundidades mínimas establecidas para la navegabilidad en la región fluvial; unos 6 mts. (22 pies) para la región del Paraná Medio^{ix}.

En la planta alta del edificio principal del Distrito se hallan, además de la sala de dibujo, inactiva y prácticamente desmantelada, dos salas con estanterías, planeras y contenedores especiales que alojan la documentación cartográfica y afin producida durante un siglo, testimonio del mundo del trabajo y los trabajadores portuarios nacionales, sus saberes y experiencias.

6- A modo de conclusiones. La conservación de un bien material y soporte de valores inmateriales irremplazable

Resulta importante destacar que la documentación o archivalía sobre la que el equipo viene sosteniendo sus investigaciones es, además de una fuente de información que deviene en corpus documental a través del proceso hermenéutico, un bien material de alto valor patrimonial, un conjunto amplio y diverso que incluye repositorios escritos, fotográficos, bibliográficos, cartográficos, muebles y objetos, como, por supuesto, inmuebles que lo integran y contienen. El conjunto representa un patrimonio vinculado a la historia del Estado, del trabajo y los trabajadores, de la ciencia, los oficios, de la industria y la tecnología. Diversos instrumentos jurídicos internacionales y nacionales aportan conceptualizaciones que ayudan a identificar y comprender estos valores y han inspirado legislación vigente al respecto, fundamentalmente leyes nacionales de patrimonio cultural y de archivos. A su vez, este conjunto patrimonial que se fue conformando en el proceso de construcción y funcionamiento del Puerto Nuevo de Paraná, es parte de un paisaje cultural insustituible y parte de la identidad urbana de la ciudad, como componente material, social y simbólico de su ribera, su vínculo con el río y la naturaleza.

El Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná ha sido declarado como “área de interés patrimonial o de protección patrimonial” por el Estado Municipal en dos normas: Ordenanza n° 7305/1990: “Programa de Preservación Cultural, Histórico, Monumental, Arquitectónico-Urbánístico y Ambiental de la Ciudad de Paraná” y Código Urbano de la Municipalidad de Paraná, Ordenanza N° 8563/2005. Sin embargo, la gestión y aplicación de la normativa municipal no ha favorecido otras acciones y decisiones relacionadas con la conservación del patrimonio material del puerto, en el sentido de su integridad y su funcionalidad original o acorde. No obstante, cabe destacar que las últimas direcciones del Distrito, han establecido disposiciones y ejecutado acciones tendientes a la identificación y protección de aquel patrimonio material, como inventarios actualizados y rescate de elementos dispersos y en peligro de destrucción o desaparición, como la disposición a permitir nuestra tarea de relevamiento y registro de fuentes.

El patrimonio documental de la D.N.V.N. Distrito Paraná Medio, no posee protección

jurídica específica en las legislaciones provincial y municipal, pero cabe ser comprendido por los alcances de la legislación nacional: La Ley 15.930 / 1961 que crea el Archivo General de la Nación (A.G.N.) y regula su actividad y función: reunir, ordenar y conservar la documentación que la ley le confía, para difundir el conocimiento de las fuentes de la historia argentina; instrumento aún no reglamentado y con diversas modificaciones hasta el 2016 (PENÉ; CASARETO, 2017). La citada Ley establece:

Artículo 4º- Los Ministerios, Secretarías de Estado y organismos descentralizados de la Nación, pondrán a disposición del Archivo General, la documentación que tengan archivada, reteniendo la correspondiente a los últimos treinta años, salvo la que por razón de Estado, deban conservar. En lo sucesivo, la entrega se hará cada cinco años. (...)

Artículo 16º.- A los fines de la presente ley se consideran “documentos históricos”: a.- Los de cualquier naturaleza relacionados con asuntos públicos, expedidos por autoridades civiles, militares o eclesiásticas, ya sean firmados o no, originales, borradores o copias, como así también sellos, libros y registros y, en general, todos los que hayan pertenecido a oficinas públicas o auxiliares del Estado y tengan una antigüedad no menor de treinta años; b.- Los mapas, planos, cartas geográficas y marítimas con antigüedad de por lo menos cincuenta años; c.- Las cartas privadas, diarios, memorias, autobiografías, comunicaciones y otros actos particulares y utilizables para el conocimiento de la historia patria; d.- Los dibujos, pinturas y fotografías referentes a aspectos o personalidades del país; e.- Los impresos cuya conservación sea indispensable para el conocimiento de la historia argentina, y f.- Los de procedencia extranjera relacionados con la Argentina o hechos de su historia, similares a los enumerados en los incisos anteriores.

Si bien a nivel provincial la Ley 7452/1985 (en vigencia) como el reciente Decreto P.E. 2651/2018 reconocen al Archivo General de la Provincia como “el organismo encargado de evaluar y seleccionar la documentación de los Organismos de la Administración Pública Provincial, por su valor informativo, histórico y cultural, para ser conservado a perpetuidad, en condiciones que garanticen su integridad y transmisión a las generaciones futuras” (Dec. 2651/2018, Considerandos, p. 1) queda explicitado así que éste no posee injerencia sobre documentación existente en Organismos Nacionales en el territorio de Entre Ríos, aunque existen antecedentes de cesiones y transferencias, entendiéndose que, aunque se trate de jurisdicciones nacionales, la archivalía producida por estos Entes en la Provincia tiene directa

relación con sus procesos históricos y han sido producto mayormente del trabajo local.

En un sentido analítico, podríamos concluir que el sustento jurídico nacional y subnacional sobre el patrimonio documental, con una ley general no reglamentada después de medio siglo de vigencia, resulta bastante precario y explicaría al menos en parte el porqué de procesos de expurgo mal entendidos y ejecutados por funcionarios y entes públicos estatales, la pérdida o mal estado de conservación de importantes repositorios históricos, los inconvenientes a su accesibilidad y estudio, etc.

Sin embargo, en las Cartas y Recomendaciones emitidas por organismos nacionales e internacionales del Patrimonio Cultural se enfatiza en la necesidad de preservar y salvaguardar los bienes culturales de forma integral, como conjuntos o unidades, en su entorno original y en la medida de lo posible en las condiciones óptimas y en diálogo con actividades que aunque actualizadas, sean compatibles y no atenten contra ellos; favoreciendo asimismo la cultura del trabajo y las identidades sociales construidas en torno a su materialidad, espacialidad y temporalidad. Además, si bien en principio, la existencia de archivos nacionales tiene sus legítimos fundamentos, no lo tiene el hecho de que éstos se concentren en la ciudad de Buenos Aires, incluso con enormes problemas de presupuesto y espacio, dificultando física y económicamente el acceso a los mismos de investigadores radicados en las provincias. Es decir, resultaría beneficioso discutir formas de articulación y acción conjunta entre jurisdicciones, dando inclusión a las universidades públicas nacionales, para la preservación del acervo documental en estrecha relación con su entorno originario; como puede ser el caso del patrimonio documental de la D.N.V.N. Distrito Paraná Medio (Puerto de Paraná). En este sentido, cabe destacar que el mismo, aun sin haber estado exceptuado de ciertos factores humanos, económicos y medioambientales adversos, se ha mantenido durante un siglo en condiciones generales buenas y en un espacio físico que aún conserva la integralidad y autenticidad originales. Además, algunas secciones o parcialidades evidencian positivamente acciones básicas de conservación, sobre todo considerando la situación del Ente en las últimas décadas, con reducción drástica de personal y de presupuesto y desactivación progresiva de sus funciones.

Tomamos para cerrar este artículo, las palabras con las que concluimos nuestra intervención en el Coloquio Internacional Franco Argentino sobre Patrimonio Portuario, realizado en la ciudad de Rosario en octubre de 2018:

En este marco entendemos que el compromiso académico, la producción de conocimiento científico desde la universidad pública y la socialización de sus resultados, pueden ser instrumentos válidos de preservación; insumos para la concienciación y la resignificación de aquel patrimonio atendiendo a su valor como bien público, histórico cultural e identitario; fundamentos para la discusión sobre la posibilidad de que la actividad portuaria y del transporte fluvial vuelva a formar parte del patrimonio vivo del paisaje cultural ribereño en la ciudad de Paraná” (MUSICH; VEGA; LARKER, 2018, p.15).

7- Referencias

- DA ROCHA, A. (Rec.) **Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable CONGRESO durante los años 1852 a 1917**. Tomo XII, vol. 2° (años 1898 a 1902). Buenos Aires: La Facultad, 1918.
- DUBOIS, P. **El acto fotográfico y otros ensayos**. Buenos Aires: La marca editora, 2008.
- DUCLOUT, J. (Inspector General de Navegación y Puertos). **Boletín de Obras Públicas de la República Argentina**. Tomo II. Buenos Aires: Ministerio de Obras Públicas de la República Argentina, 1901, primer semestre, enero a marzo.
- HARASIC, C.; TROISI, R. **La Fotografía de Arquitectura en el Estado. La función de la fotografía dentro del ex Ministerio de Obras Públicas**. Buenos Aires: Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, Centro de Documentación e Investigación de la Arquitectura Pública, 2014.
- LACREAU, M. **Recopilación de Disposiciones Legales y Reglamentarias de Obras Públicas**. Tomo IV de Arquitectura. Buenos Aires: 1942.
- LARA LÓPEZ, E. La fotografía como documento histórico, artístico y etnográfico: una epistemología. **Revista de Antropología Experimental**, Jaén, n. 5, Texto 10, 2005.
- MUSICH, W.; VEGA N. Gravitación de la presencia material del Estado nacional argentino a comienzo del Siglo XX: El caso de la construcción del puerto de Paraná. **Revista El Topo**, Valparaíso, n.6, p. 66-97, 2016.
- MUSICH, W.; VEGA, N.; LARKER, J. Configuración y estado actual de un paisaje cultural portuario en la ciudad de Paraná. En: **Coloquio Internacional Franco Argentino sobre Patrimonio Portuario**, 3., Rosario (Argentina), 26 oct. 2018, 16 p.

PENÉ, M.; CASARETO, L. Legislación archivística nacional, provincial y universitaria. Las consecuencias del decreto de modernización del Estado. En: **Encuentro de Archivos Universitarios**, 2., La Plata (Argentina), 22 al 24 may. 2017. Disponible en: http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.8746/ev.8746.pdf. Consultado en: 05 jul. 2019.

PRÍAMO, L. **Informe DNVN División Dragado**. Paraná: 1991.

PRÍAMO, L. Archivos fotográficos de las empresas del Estado: investigación y rescate. **Revista Fotomundo**, Buenos Aires, n. 301, p. 50-54, may. 1993.

Sobre el autor

Walter Nelson Musich. Profesor en Historia por la Universidad Autónoma de Entre Ríos (Argentina), donde ejerce como docente titular ordinario de la cátedra Historia del Arte II en la Carrera de Artes Visuales de la Facultad de Humanidades, Artes y Ciencias Sociales, e investiga desde el año 2009 sobre las artes plásticas en la provincia de Entre Ríos. Profesor Adjunto Interino en la cátedra Historia de las Transformaciones Mundiales de la Facultad de Trabajo Social de la Universidad Nacional de Entre Ríos; institución en la que también cursa el Doctorado en Ciencias Sociales y es integrante del Centro Interdisciplinario de Estudios Sociales y Políticos. A partir de 2015 viene ejerciendo la dirección de proyectos vinculados a los estudios portuarios en el contexto de la localidad y la región. Desde el año 1998 se ha vinculado a docencia, gestión e investigación en museos y patrimonio cultural local y regional, con publicaciones y presentaciones en la materia.

Notas

ⁱ Ciudad capital de la Provincia de Entre Ríos, ubicada en las márgenes del río homónimo, en la región nordeste de la Argentina.

ⁱⁱ Proyectos: “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 (2015-2016); “El fondo fotográfico del Puerto Nuevo de Paraná en su doble dimensión: como documento social y constructo estético” radicado en la Facultad de Humanidades, Artes y Ciencias Sociales de la Universidad Autónoma de Entre Ríos (2014-2016); “Mundo del trabajo y sociabilidad en torno al Puerto Nuevo de Paraná durante el Siglo XX”, Facultad de Trabajo Social de la Universidad Nacional de Entre Ríos (2017-2020). Todos los proyectos estuvieron dirigidos por el autor.

ⁱⁱⁱ “La Comisión de Estudios y Obras del Paraná Medio atenderá a las obras de muelles y dragado en el Puerto de Santa Fe, así como a las obras de dragado que se practiquen en el Puerto del Paraná (Bajada Grande), tendrá también a su cargo los estudios del Río Paraná desde Paraná aguas abajo, hasta San Lorenzo, y, si fuera posible,

aguas arriba de Santa Fe. La dirección técnica del puerto del Diamante, que se construye actualmente, la tiene esta Comisión de Estudios”. (DUCLOUT, 1901, p. 327).

^{iv} ADUANA DE PARANÁ. **Exportación** (libro único con 201 fojas). Paraná, 1° de enero de 1910.

^v NOTA EDITORIAL. Puerto Nuevo. Primer buque de ultramar entrado a la dársena. **El Entre Ríos**, Paraná, 27 mar. 1908.

^{vi} MUSICH, W. (Dir.). El fondo fotográfico del Puerto Nuevo de Paraná en su doble dimensión: como documento social y constructo estético. PIDA - UADER (2014 -2016) Co-Directora: Lic. Laura Naput; Integrantes estudiantes: Karen Spahn, Juan Ignacio Pereira, Maximiliano Santos.

^{vii} Información proporcionada al autor, por Luis Priamo, en comunicación personal el 10 de agosto de 2015.

^{viii} DNVN, Distrito Paraná. **Libro Mayor Diario** (libro único) 1903.

^{ix} Entrevista realizada a los señores Alfredo Milocco y Mario Calderón, del área de Dibujo de la Sección Balizamiento y Dragado el 10 de noviembre de 2015.

Anexo



Imagen 1. Puerto Nuevo de Paraná Edificio de la Administración, 1916. La inscripción en su frente “Comisión Paraná Inferior” fue posteriormente reemplazada por “Comisión Paraná Medio”.

Fuente: Fondo fotográfico del Distrito Paraná Medio de la D.N.V.N. Digitalización de Juan Ignacio Pereira.

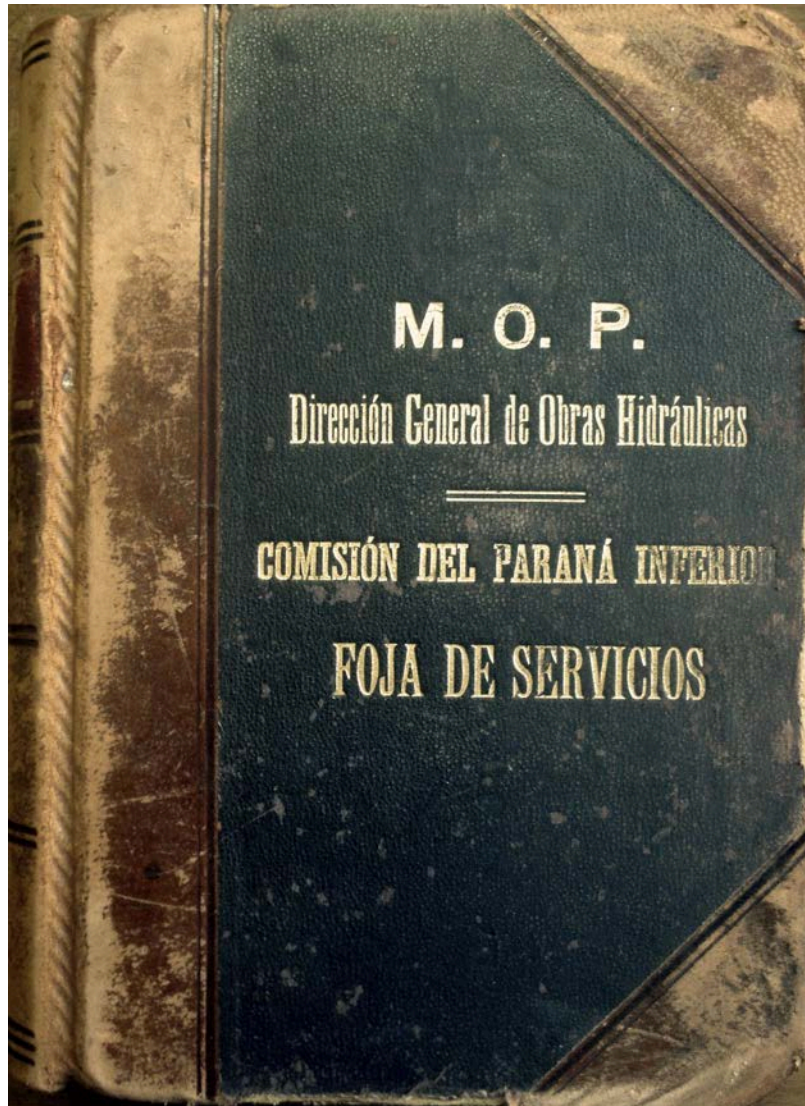


Imagen 2. Puerto Nuevo de Paraná. Libro N°1 de Foja de Servicios (1899-1905). Comisión del Paraná Inferior, Dirección General de Obras Hidráulicas, M.O.P. Sección Fichero del Distrito Paraná Medio de la D.N.V.N.

Fuente: Fotografía del autor



Imagen 3. - Puerto Nuevo de Paraná. Retrato de medio perfil N°87, sin fecha.

Fuente: Fondo fotográfico del Distrito Paraná Medio de la D.N.V.N. Digitalización de Juan Ignacio Pereira.



Imagen 4. Puerto Nuevo de Paraná. Toma fotográfica positivada con inscripción para informe.
M.O.P., 1923.

Fuente: Fondo fotográfico del Distrito Paraná Medio de la D.N.V.N. Digitalización del autor.

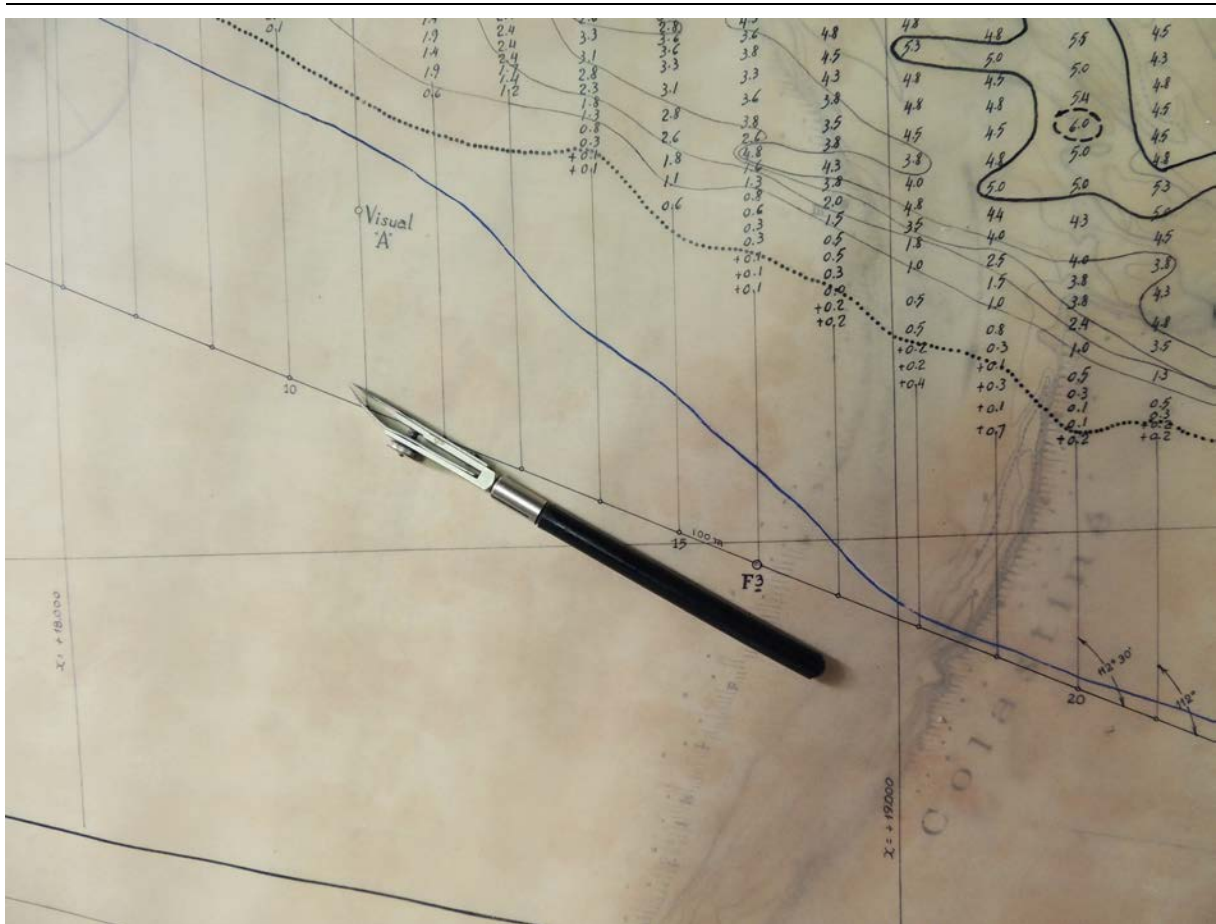


Imagen 5. Puerto Nuevo de Paraná. Levantamiento Transversal (fragmento) de la Sección Balizamiento y Dragado del Distrito Paraná Medio de la D.N.V.N., fechado en diciembre de 1970.

Fuente: Fotografía del autor