

¿Arriba los que van a White?

del progreso: locomotoras y caballos



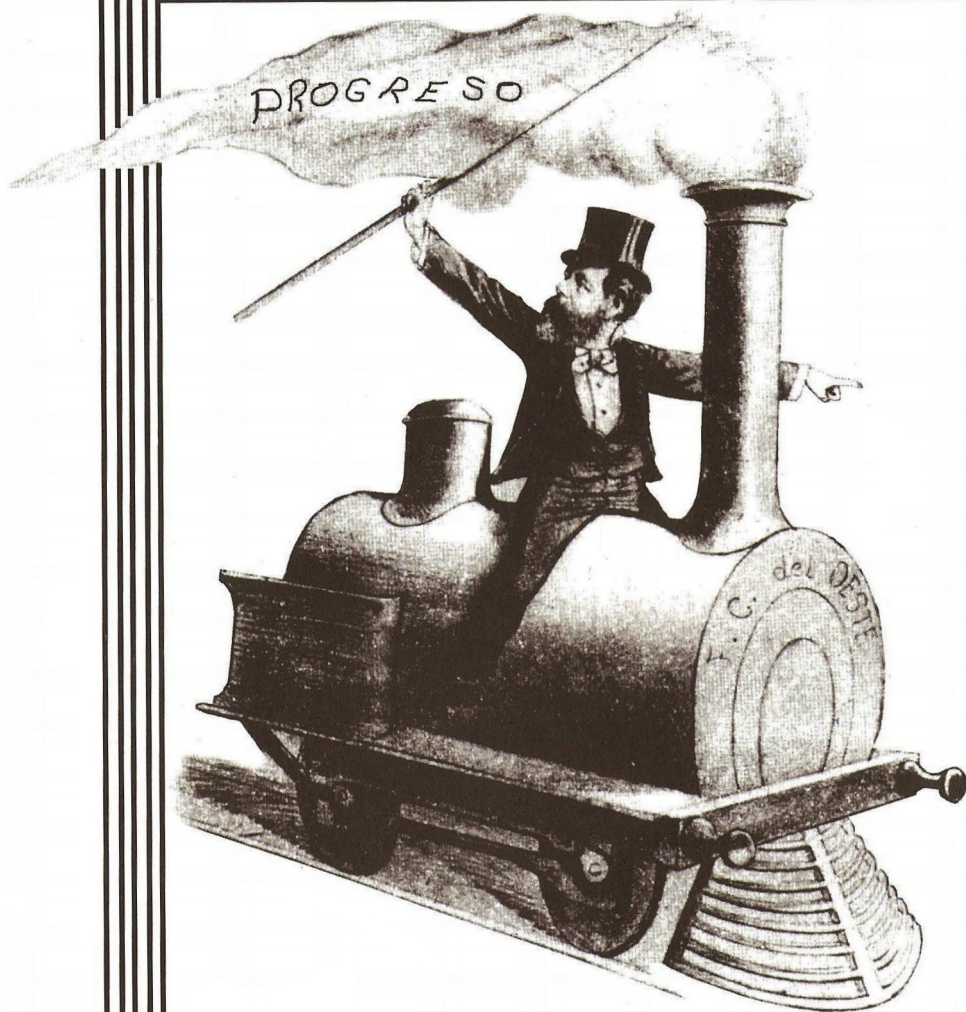
¿Arriba los que van a White?

del progreso: locomotoras y caballos

Cuadernito para maestras n° 1



EDITORIAL
LA COCINA DEL MUSEO
MUSEO DEL PUERTO



Don Dardo Rocha

Revista "EL MOSQUITO", Buenos Aires, 28 de Mayo de 1882.

«El Progreso es ya nuestra ley, él nos acompaña y nos impulsa con una fuerza dinámica y propia que busca su salida para producir un bien. Diríase que nuestra Constitución Nacional le ha dado carta de ciudadanía llamando con él a todos los hombres del mundo que quieran habitar el suelo argentino.»

Del discurso del orador Dr. Andrés Bismarck, en ocasión de la inauguración del Parque de Mayo, 25 de mayo de 1910.

Seño

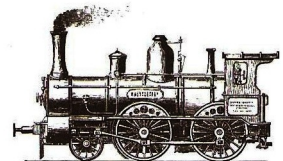
En el aula del Museo del Puerto hay preguntas y manzanas.

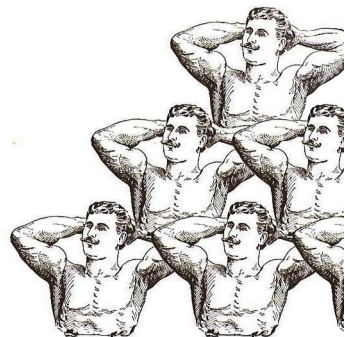
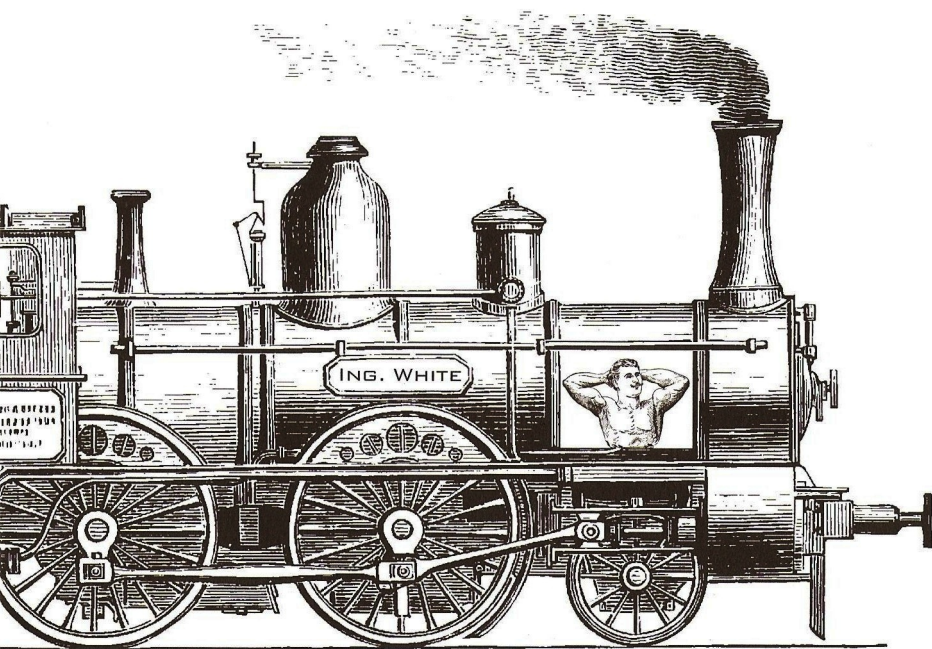
Por eso te invitamos, con este primer cuadernito, a leer algunos testimonios locales que no suelen aparecer en los manuales para charlar y discutir en clase la idea de “progreso”. O, al menos, para perder la ingenuidad del diccionario cuando afirma “progreso: acción de ir hacia adelante”.

Ya sabemos: durante más de un siglo muchísimos hombres y mujeres protagonizaron en nombre del “progreso” grandes transformaciones materiales y sociales que aún hoy nos marcan. Y es difícil entender cómo se armó este pueblo o cómo se animaron a cruzar el océano millones de inmigrantes si no comprendemos la fuerza de esta idea que arraigó entre sal y cangrejales hacia las últimas décadas del siglo pasado.

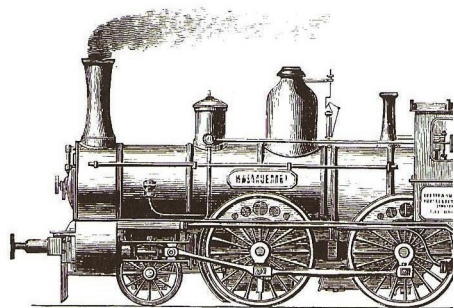
No queremos esa historia que se repite una y otra vez para quedarnos tranquilos con que ¡conocemos la historia de nuestro querido país argentino! Y si queremos la curiosidad que insiste en preguntar sobre lo que creemos saber, es porque sospechamos que es el único modo de ser, ahora, curiosos con lo que nos pasa.

Rocha montado a una locomotora (en cuyo humo se puede leer la palabrita PROGRESO) como si estuviera montado a caballo. Pero no dice **¡Arre, arre!** Dice: **Go ahead!** Veremos.





1 LOCOMOTORAS EN LA PAMPA



Las locomotoras se fabricaban en Inglaterra. Porque la Revolución Industrial había clasificado las naciones del mundo entre las que “fabricaban” y las que producían materias primas para “fabricar” y alimentos para alimentar a las que “fabricaban”. Nosotros éramos el Granero del Mundo... allá al norte quedaba el Taller.

La fórmula de los gobernantes argentinos fue **tierra, trabajo y capital**.

La *tierra*... bueno, ya sabemos, hubo que sacársela a los **indios**. Pensemos en el nombre “campaña al desierto”: si el *ejército* iba a “un desierto”, era porque la vida de quienes lo habitaban se pensaba como “una nada”, porque se concebía desde una negación.

El *trabajo* se “importó” de Europa (músculos **inmigrantes**). Bueno, en realidad el asunto es un poco más complicado, porque si bien Argentina “se publicitó a sí misma” como el mejor sitio donde emigrar, hay que decir que Europa necesitó “exportar” buena parte de sus habitantes (para quienes no había lugar en la nueva sociedad industrial).

El *capital* fue, en buena medida, una **inversión** de la burguesía inglesa.

Las cabezas de Alberdi y, sobre todo, la de Sarmiento tuvieron mucho que ver en esto. Porque Inglaterra no era para el sanjuanino sólo el sitio de los talleres y el capital, sino el de la CIVILIZACION (al menos según el *Facundo*; luego, en uno de sus tantos viajes, conoció el movimiento proletario inglés y cambió el modelo por la novedad de Estados Unidos). Argentina debía aspirar a ella: “**¡estamos rodeados de indios bárbaros y de gauchos incultos!**” pensaba el maestro.



UNA LOCOMOTORA EN LA PAMPA.

O sea: un objeto de la civilización que debía civilizar el espacio.

Por eso el subprefecto de Bahía Blanca Daniel Cerri (sí, el mismo del pueblo) estaba tan contento cuando inauguró en abril de 1884 la línea del Ferrocarril del Sud que iba y venía de Azul a nuestra ciudad.

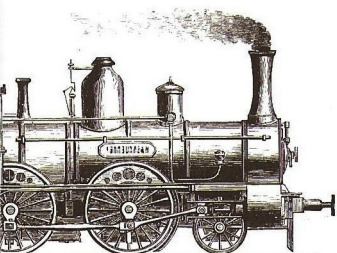


«Permitid al modesto soldado de la Patria que ha contemplado con asombro el rápido progreso de la república, que también haga oír la voz Hosanna por este acontecimiento de inmensa trascendencia, económica y social, no sólo para la heroica provincia de Buenos Aires, sino para la nación entera.

He aquí un cuadro: **En el seno de aquella pavorosa pampa**, allí mismo donde el araucano con toda su primitiva barbarie tenía su aduar, su lanza y veloz caballo, allí donde hace poco tiempo aún se oía el grito salvaje de un pueblo nómada y refractario, de aquéllos vándalos que se fueron, se oye hoy el silbido agudo de la locomotora, el ruido extraño que producen cien vagones que se escurren vertiginosamente sobre el vasto camino de hierro y de vez en cuando se ve asomar sobre la espiral de humo que despidе la máquina, **el grave rostro de algún inglés que grita:—Go ahead!, Go ahead!**

Paso al progreso que avanza envuelto en el vapor y la electricidad. Y esto no es el todo.

La locomotora vuela a través de la inmensa llanura, llega a la orilla del profundo cangrejal que circunda esta bahía. Tremendo es el obstáculo. Un nuevo y más enérgico -Go ahead!, y la locomotora, obedeciendo como por encanto, vuela sobre un puente colosal de hierro, se une y se abraza con las espumantes olas del Atlántico y abre de par en par una gigantesca puerta al mundo y a las naves que arribarán sin duda conduciendo gentes y cosas por la floreciente prosperidad de las comarcas del sur.



El cuadro es deslumbrador, digno de un pueblo joven y fuerte que se precipita en pos de su grandeza, no con las armas de la guerra sino con las de la labor profunda del trabajo. Tres hurras señores, tres hurras cuya vibración de valle en valle llegue al confín de la Nación»



DICCIONARIO CERRI 1884 - ARGENTINO 1999

aduar: palabra tomada del árabe que significa "casas o conjunto de casas". Nosotros diríamos "toldería".

Go ahead: "¡Adelante!" O "¡vamos, adelante!" O "¡Arre, arre!"



Hosanna: palabrita hebrea que significa "sálvanos". Se usa como una exclamación de alegría en la liturgia católica.



Refractario: quien se niega a aceptar una idea o una costumbre. Sinónimos en este caso serían, por ejemplo, *rebelde* o *reacio*. Es interesante su uso en química: refractario es el material que resiste la acción del fuego sin fundirse.

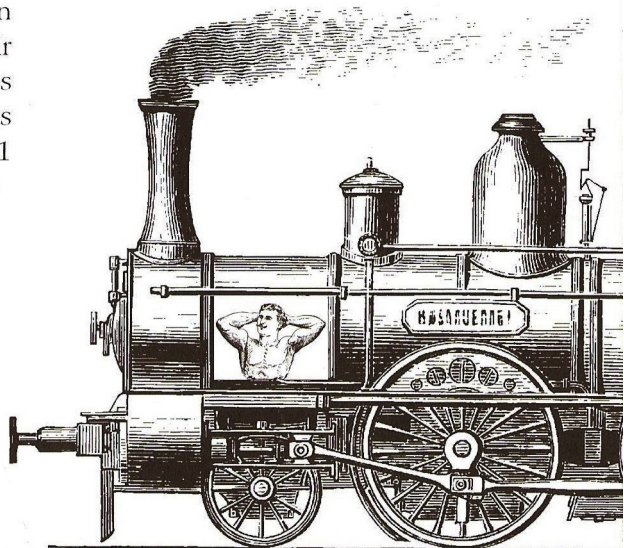
LA EUFORIA DE CERRI se multiplicó en cada esquina de la ciudad con guirnaldas y arcos de triunfo para recibir al tren. Estos son algunos de los carteles que podían ver los vecinos (reproducidos años más tarde en *La Hoja del Pueblo*, 1 de septiembre de 1911, año VI, nº 414):

*«Alsina abuyentando al salvaje;
Rocha inaugurando el ferrocarril»*

**«El comercio y la industria, a la
ciencia y a la espada»**

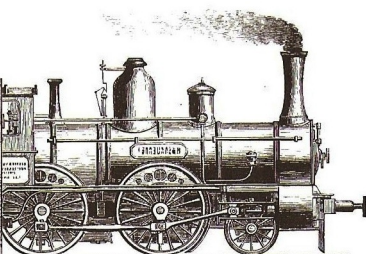
**«El silbato de la locomotora
es el emblema del progreso»**

*«El pueblo de Bahía Blanca
a los distinguidos empresarios del Ferrocarril Sud»*



No se podía dudar de la alegría. El ferrocarril permitía que toda esta parte sudoeste de la provincia de Buenos Aires se incorporara a la economía de exportación: el puerto crecía vertiginosamente con las obras necesarias para convertirse en el tercer puerto cerealero del país. La euforia del gobierno era también la de algunos ilustres visitantes: alguno hasta vaticinó que el puerto de Bahía Blanca se convertiría en el más importante de toda Latinoamérica. Esas ilusiones y esperanzas, por supuesto, también cruzaban el océano (junto a la carne o al trigo) y atraían cada vez a más inmigrantes.

“Paz y administración” **era el curioso lema de Roca, luego de la violencia ejercida contra los indios.** Pero no era posible advertir ese desajuste entre la acción y la palabra, porque como dice uno de los carteles, **la espada era también una herramienta del progreso**, y porque el progreso, como se repetía una y otra vez, era una evidencia incontestable: el muelle de hierro, los elevadores de chapa de 1908 o, ya en la ciudad, la súbita aparición sobre el paisaje de los enormes edificios de los bancos que aún hoy sorprenden: Banco de la Nación (hoy Aduana), Banco Alemán Transatlántico (hoy Rentas), Banco Español (hoy Bolsa de Comercio), Banco Anglo Sud Americano (hoy Banca Nazionale del Lavoro), Banco de la Provincia (hoy Municipalidad), construidos todos durante las dos primeras décadas del siglo.



Pero la historia de quienes los construían era otra. Porque la suntuosidad del progreso no solía ser evaluada en relación a la calidad de vida de quienes lo producían.



(manzanita)

Somos chicos muy inquietos, señorita. Y tenemos algunas preguntitas para hacerle sobre el discurso de Cerri.

¿Porqué en el acto inaugural de esta línea férrea habla *un soldado de la patria*? (Esta pregunta te va a permitir contar algo de la llamada "campana al desierto"; fijáte con qué adjetivos califica Cerri a los indios, y cómo dice "aquellos vándalos que se fueron": ¿se refiere 'al infierno'? --parece como si nadie los hubiera, por decirlo así, 'corrido').

¿A quiénes les hablaba Cerri?

(Ah, tal vez vendría bien contar un poco entre quiénes se concentraba el poder político en esa época, y cómo poder político y económico se combinaban; la referencia a la actualidad se vuelve imprescindible).

La pampa y los indios, señorita, **¿no formaban parte de la patria?** **¿O la patria comienza con el tren inglés?** Porque acá en la escuela siempre nos dicen que White empieza en 1885, cuando se inauguró el muelle de hierro del Ferrocarril del Sud. ¿Es así?

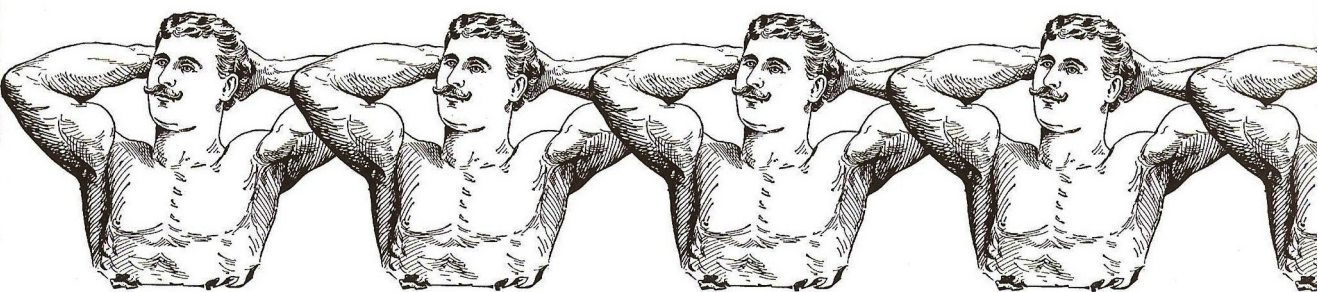
¡Seño, seño! ¿Por qué en el párrafo marcado en cursiva dice "la locomotora, obedeciendo como por encanto". **¿Qué? ¿No había rieles?** Ah, **¿y quién los cargó, quién los puso?** (Es evidente que Cerri no tiene mucho interés en mencionar el trabajo de los inmigrantes: ese trabajo muscular no era considerado un valor. Por eso el inglés aparece como único rostro del progreso, como si los que lo hacían posible eran sólo aquellos que conducían las locomotoras de la política y las inversiones).

Manzanita, manzanita.

Antes la locomotora era un símbolo obvio del progreso.

¿Y hoy? Señorita, ¿qué pasa hoy?

(Estos chicos me van a volver loca).

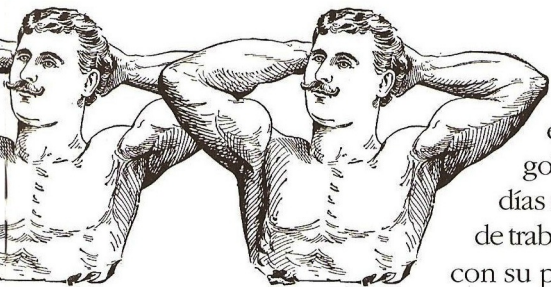


2 MUSCULOS:

MUCHA PULENTA, MUCHO POLENTA PARA INSTALAR LAS VIAS DEL TREN

Los pilotes no se hincaron *como porencanto*. Cuando los rieles tocaron la ría se necesitaron más y más trabajadores para levantar el muelle de hierro, para construir elevadores, para extender los depósitos... Y vinieron de a miles: italianos, españoles, griegos, montenegrinos, belgas, alemanes...

Vinko Milin llegó aquí recién en 1926, pero en su voz es posible sentir las dificultades de un día de trabajo de fines o principios de siglo. Vinko, que venía de Dalmacia (hoy Croacia) trabajó durante 30 años en la construcción del muelle nacional. El cuenta que a principios de los años '30, en la estiba (el oficio de cargar las bolsas de cereal), había **“Unos hombres de mucha potencia, mucho polenta, muy fuertes con todo lo que ha pasado: miseria, mira, año de '14 a '18. Unos hombres parecían unos toros, unos caballos. Mira te llevaban dos tres bolsas te llevaban como nada. Mira, la espalda trabajando y trabajan siempre»**.

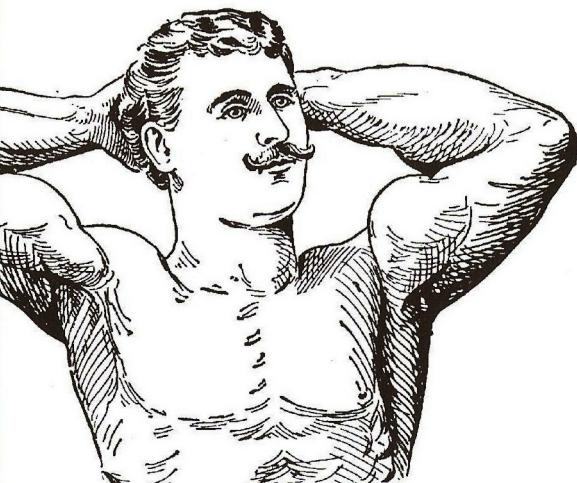


Aquí sí, a diferencia del relato de Cerri, el valor está puesto en la fuerza: ¡si hasta se enamoró de la hija del herrero porque la veía golpear dele que te dele con la maza todos los días en el taller junto a su padre! “Yo me enamoré de trabajo, no de belleza”, dice. Milin golpea la mesa con su puño cerrado más de 50 años después y se

emociona aún con esos compañeros macizos y fuertes. También así serían quienes tendieron los rieles del ferrocarril, o quienes se hundieron en el agua para clavar los pilotes del muelle de hierro, como él, años más tarde, los del muelle nacional:

«Ud. iba a la mañana, se iba allá, bueno, se arremangaba el pantalón, así, y se metía en el agua con siete, ocho, nueve grados bajo cero. Diez, quince días seguidos. ¿Y? Hay que seguir. A los cinco minutos yo estaba metido en el agua, mi pierna estaba como esto: rojas. Y por eso me pregunto. Yo no sé cómo vivo hoy, cómo vivo hoy... Lo que yo pasé calamidades, pasé de todo lo peor. **Nada puedo contar de lo grande, ni de fino, ni abundante.**»

El trabajo pesado y de condiciones precarias y la desprotección ante enfermedades y accidentes eran también parte del “progreso”, pero de **un “progreso” que no aparecía en los álbumes pitucos del centenario**, ni en las revistas de la época, ni en los discursos oficiales. De todos modos, las voces de esos trabajadores no está silenciada, y vuelve una y otra vez en la memoria de aquellos (como Vinko) en quienes dejó sus marcas.



(manzanita)

Señorita:

le sugerimos anotar en el pizarrón la frase **"Los hombres son como caballos"** y proponerle a los chicos escribir por qué les parece que don Vinko hizo semejante comparación.

Tal vez la primera relación que aparezca sea la de la fuerza de uno y de otro, pero sería bueno poder llevar el parecido a otras cuestiones: el caballo como un animal posible de ser domesticado, el caballo como un animal que no habla sino relincha...

A ver.

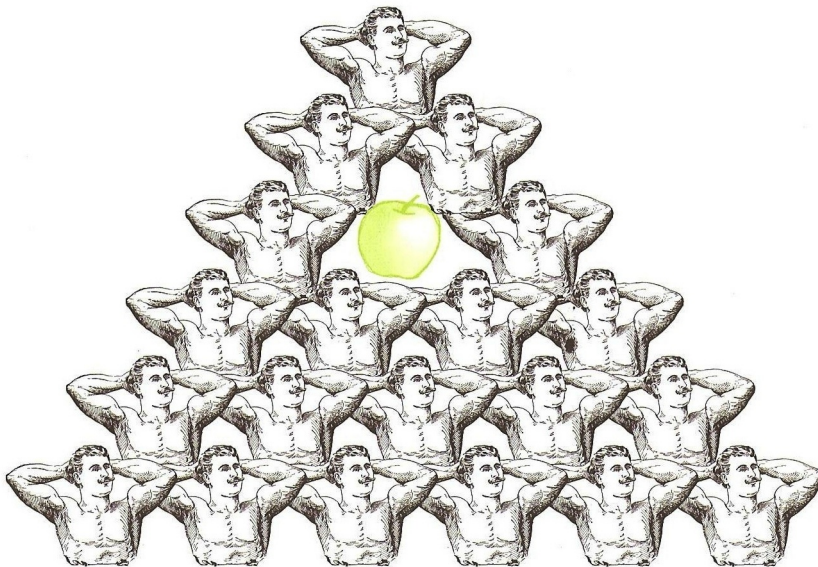
a) Fijáte cómo en el discurso de Cerri el caballo, frente a la locomotora que simboliza el progreso, es asociado al indio y, por lo tanto, a lo primitivo y lo bárbaro: **"tenía su aduar, su lanza y su veloz caballo"**.

b) Caballos dóciles era lo que se pretendía desde el poder. Con los inmigrantes, sin embargo, se inició y consolidó el movimiento obrero en nuestro país. El gobierno respondió a sus reclamos con una legislación terminante: la Ley de Residencia (1902) autorizaba a **expulsar a los "revoltosos" del país**, y la Ley de Defensa Social (1910) prohibía el ingreso al país de aquellos inmigrantes que tenían antecedentes políticos. Mientras tanto, el socialista Alfredo Palacios, desde su banca de diputado, logró la ley de descanso dominical y la de abolición del trabajo de mujeres y niños. Ya te contaremos esto mucho mejor en el próximo cuadernito.

Y, como la historia no es historia sino desde el presente, desde donde la vivimos y contamos y pensamos...

**Manzanita, manzanita: seño, ¿qué pasa con el progreso hoy?
¿Aún se necesitan muchos músculos?**

SEÑORITA



Algún día charlaremos un poco más sobre la función que cumplió la escuela en la transmisión de las 'ideas' del progreso. Y podremos pensar en la escuela, con tantos niños sentados en sus bancos de madera, como en una "máquina de hacer argentinitos".

Digamos, por ahora, que el nombre y la fecha de inicio del pueblo de White están ligados a los vaivenes de la historia y del pensamiento del progreso en nuestro país, y por lo tanto, a las escuelas. Aquí van dos historias.

¿WHITE ERA INGLÉS?

A fines de siglo pasado Argentina estaba a punto de iniciar una guerra con Chile, por asunto (¡a qué no adivinás!) de límites. A Roca, que era el presidente (reelecto), se le ocurrió que el ferrocarril se extendiese hasta Neuquén para poder movilizar a la frontera con más rapidez y facilidad armas y ejército. Los ingleses no estaban muy de acuerdo, porque el tramado de vías que habían diseñado respondía a la estrategia de producción y exportación de materias primas y alimentos que les interesaban: ¿qué iban a traer de Neuquén? Un funcionario del Ferrocarril, sin embargo, cumplió su deseo. Era el Ingeniero Guillermo White (nacido en Dolores, provincia de Buenos Aires). Así que la línea Bahía Blanca - Neuquén se inauguró y en ese primer viaje, cuentan las malas lenguas, abundó el champán. El señor presidente de la nación, después de unos cuantos brindis, quiso agradecerle el apoyo y dijo (algo así): **"De ahora en adelante, esta estación que se llama El Puerto, se va a llamar Ingeniero White en homenaje a mi buen amigo Guillermito"**. Y mirando a sus secretarios, agregó: "Publíquese y archívese".

¿NO HAY HISTORIA ANTES DE 1885?

Habrá sido durante los preparativos de algún acto que la maestra Ana Roig, de la escuela n  15, se dió cuenta que el pueblo no ten  fecha de inicio. Cor a 1960. Los inquietos de siempre habrán preguntado **“ Cu ndo empezó White?”**. Y entonces Anita se puso a revolver papeles y decidió (con el apoyo de la Sociedad de Fomento y de la Delegación Municipal) que esa fecha sería el 26 de septiembre de 1885, día de la inauguración del primer tramo del muelle de hierro. Claro, el progreso no se puede medir sin un punto de partida. Pero...  qu  decir si algún ni ito (nunca faltan) pregunta: Seño,  y los que construyeron esa primera parte del muelle de hierro dónde vivían? Y qu ien te dice que alguno se haya enterado que había un muelle anterior, en la desembocadura del Napost  (ahora al lado del barrio Saladero) por donde entr  la goleta Luisa trayendo el cargamento para la construcción del fuerte en 1828.  Y qué era eso de **“Huecub -Map ”** o **“país del diablo”**, nombre con el que, según cuenta algún viajero, los indios llamaban a esta zona por sus vientos feroces!



El progreso quiere que la historia sea pensada como una línea recta que nos lleva siempre a una estación mejor. Señó, ¿qué pasa ahora? ¿Avanzamos? ¿Seguimos pensando que, mientras los años pasan, vamos mejor? ¿O...? ¿Y qué tuvieron que ver las grandes guerras con esto?

Informe y Texto Fabiana Tolcachier y Sergio Raimondi
Diseño Gráfico Ernesto Merino y Reynaldo Merlino
Director del Museo del Puerto de Ing. White Reynaldo Merlino

El cuadernito para Maestras Nº 1 es parte del proyecto premiado en 1997 por la fundación YPF: "El museo como un aula enorme" (Museo del Puerto de Ing. White).

¿Arriba los que van a White? está dirigido a maestras y profesoras del tercer ciclo de EGB.

para comunicarse con nosotros:
Alsina 41 (altos) - 8000 Bahía Blanca
Fax (0291) 455-8803 - Tel. (0291) 457-3006
e-mail: mpuerto@bb.mun.gba.gov.ar

Se imprimieron 500 ejemplares
en los talleres gráficos
SAPIENZA INDUSTRIA GRAFICA
Marzo de 1999

MUSEO DEL PUERTO DE ING. WHITE
Subsecretaría de Cultura
Secretaría de Coordinación y Planeamiento
Municipalidad de Bahía Blanca

