

Los museos como herramienta de activación del patrimonio portuario de la localidad de Ingeniero White (Argentina)*

Museums as a Tool for Activating the Port Heritage in the Ingeniero White District (Argentina)

Viviana Leonardi^a

Universidad Nacional del Sur, Argentina

viviana.leonardi@uns.edu.ar

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4289-5039>

DOI: <https://doi.org/10.11144/Javeriana.apu33.mhap>

Recibido: 28 Octubre 2019

Aceptado: 25 Agosto 2020

Publicado: 25 Noviembre 2020

Silvina Elías

Universidad Nacional del Sur, Argentina

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7750-1821>

Patricia Audino

Universidad Nacional del Sur, Argentina

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7370-4936>

Resumen:

A partir de la incorporación definitiva de la Argentina a la división internacional del trabajo hacia 1880, el capital británico ocupará un lugar destacado en la creación de una extensa red ferroviaria. En este contexto, Ingeniero White, fundado como localidad portuaria, está íntimamente ligada a la empresa de capitales británicos del Ferrocarril del Sud, que en septiembre de 1885 habilitó un muelle de hierro al cual llegaban las vías del ferrocarril. También recibió el primer contingente de inmigrantes en 1911, cuando se intentaba encauzar su localización en el interior del país. Este proceso de desarrollo posibilitó que el puerto de Bahía Blanca y la localidad de Ingeniero White presenten una diversidad de componentes culturales de significancia histórica para la sociedad local. Sin embargo, el avance de una dinámica apática patrimonial por parte de actores políticos y económicos (Pinassi, 2018) ha derivado en un proceso de degradación que activó reclamos y proyectos que aspiran a preservar este patrimonio cultural asociado a la actividad ferropuertuaria. Por ello, a fin de preservar el patrimonio, y de contrarrestar aquellos acontecimientos que lo pusieron en peligro, en el año 1987, por iniciativa de un grupo de vecinos, se crea el Museo del Puerto, primer museo portuario de la localidad de Ingeniero White. Posteriormente, en el año 2003 nace Ferrowhite, instalado en el edificio que fuera taller de la usina General San Martín. Este trabajo pretende analizar el rol que cumplen los museos de la localidad de Ingeniero White en la preservación del patrimonio portuario. Para ello, se examinarán las diferentes estrategias que llevan a cabo dichos museos a los fines de posibilitar la puesta en escena del testimonio histórico de cada bien cultural, sensibilizando la opinión pública, contribuyendo a la educación cultural de la comunidad local y al fortalecimiento de la identidad.

Palabras clave: patrimonio portuario, museos, nueva museología, preservación del patrimonio.

Abstract:

After the definitive inclusion of Argentina in the international division of labour around 1880, the British capital took a very important place in the creation of a large railway network. In this context Ingeniero White, founded as a port district, was closely related to the British capital company Ferrocarril del Sud that by September 1885 put in operation an iron wharf where the railways routes arrived. It also received the first wave of immigrants in 1911 when there was an attempt to move its location to the inland. This development process allowed both the Bahía Blanca Port and the Ingeniero White District to embrace a diversity of cultural components so historically meaningful for the local society. However, the emergence of a dynamics of disinterest in the heritage by some political and economic actors (Pinassi, 2018) has led to a decay process that, in turn, encouraged complaints and projects intended to preserve this cultural heritage associated with the railway-port activities. Therefore, to preserve the heritage and counteract those events that endangered it, a group of neighbors started in 1987 an initiative to create the Museo del Puerto, the first port museum in the Ingeniero White District. Later in 2003, Ferrowhite was set up and located in the building that was once the repair shop of the power station General San Martín.

This work seeks to analyze the role played by the museums in the Ingeniero White District regarding the preservation of the port heritage. To do so, it examines the different strategies carried out by these museums in order to enable the staging of the historic

Notas de autor

^a Autora de correspondencia. Correo electrónico: viviana.leonardi@uns.edu.ar

testimony in each cultural property, raise awareness among the public opinion, contribute to the cultural education of the local community, and strengthen the identity.

Keywords: port heritage, museums, new museology, heritage preservation.



Introducción

La conservación del patrimonio cobra importancia desde principios del siglo XX, como respuesta a la destrucción generada por las guerras mundiales; de esta situación se desprenden una serie de acciones encaminadas a normalizar la actividad restauradora y de conservación del patrimonio. Es así que este dejó de ser contemplado como un tesoro histórico artístico, para convertirse en algo más valioso, que ayuda a comprender la identidad. Comienza a tener trascendencia cuando la sociedad le da el valor suficiente como para conservarlo y evitar que, con el paso del tiempo, el mismo desaparezca o se mezcle con otras culturas y pierda su esencia. En la actualidad es entendido como una riqueza colectiva crucial para la democracia cultural; donde se exige su compromiso ético y la cooperación de toda la población para garantizar tanto su conservación como su adecuado aprovechamiento (Ballart, 1997; Prats, 2005).

La localidad de Ingeniero White se encuentra ubicada en torno a un puerto de aguas profundas, uno de los principales del país, a 10 km de Bahía Blanca. Fundada como localidad portuaria, está íntimamente ligada a la empresa de capitales británicos del Ferrocarril del Sud, que en septiembre de 1885 habilitó un muelle de hierro al cual llegaban las vías del ferrocarril. También recibió el primer contingente de inmigrantes en 1911, cuando se intentaba encauzar su localización en el interior del país. Este proceso de desarrollo permitió que el puerto de Bahía Blanca y la localidad de Ingeniero White presenten una diversidad de componentes culturales y patrimoniales de significancia histórica para la sociedad local.

Sin embargo, el avance de una dinámica apática patrimonial por parte de actores políticos y económicos (Pinassi, 2018) ha derivado en un proceso de degradación que activó reclamos y proyectos que aspiran a preservar este patrimonio cultural asociado a la actividad ferroportuaria. Por ello, a fin de resguardar este patrimonio, y de contrarrestar aquellos acontecimientos que lo pusieron en peligro, en el año 1987, por iniciativa de un grupo de vecinos, se crea el Museo del Puerto, primer museo portuario de la localidad de Ingeniero White. Posteriormente, en el año 2003, nace Ferrowhite, instalado en el edificio que fuera taller de la usina General San Martín.

En este contexto, el objetivo de este trabajo es analizar el rol que cumplen los museos de la localidad de Ingeniero White en la preservación del patrimonio portuario. Para ello, en primer lugar, se realizará una breve revisión de la literatura acerca de los museos y sus estrategias para la conservación del acervo patrimonial y la puesta en escena del testimonio histórico de cada bien cultural. Seguidamente, se presenta el área de estudio, su historia y su patrimonio como localidad portuaria ligada a la evolución del ferrocarril. En particular se analizarán los dos museos mencionados y sus aportes a la conservación y difusión de este patrimonio. En el proceso de investigación se utilizan metodologías cualitativas basadas en la realización de entrevistas semiestructuradas a los responsables de cada museo. Las mismas fueron llevadas a cabo por las autoras durante el mes de diciembre de 2019 en dependencias de las propias instituciones. La información se completa a partir de la revisión de material bibliográfico, páginas de internet y diarios locales.

Los museos y la preservación del patrimonio

Uno de los espacios físicos donde se guarda y se comunica el patrimonio heredado es, sin lugar a duda, el museo. Existe consenso en la literatura sobre la relación directa entre el proceso de musealización y el de patrimonialización social de bienes culturales. En el momento en que una pieza deja de desempeñar sus funciones originales y se revaloriza para ser preservada para la posteridad, empieza a adquirir un valor agregado especial, mismo que va creciendo, tanto con el paso del tiempo, como por su aceptación social (Bazin, 1969; Ballart, 1997; Ballart y Juan i Tresserras, 2001).

La resignificación del objeto musealizado le otorga un plusvalor muy especial, avalado por una institución cultural de fuerte arraigo y reconocimiento social a nivel internacional, el museo.

Para Carlos Pestaña, “el museo constituye una organización civilizadora, contribuyendo a la configuración de la sociedad europea y occidental” (Pestaña, 2000, p. 263). Vistos de manera tradicional, los museos son solo repositorios, bodegas, escaparates, lugares de culto “a la memoria y el olvido” (Morales Moreno, 1996; Fernández Alonso, 1999); acervos en manos de algunos curiosos y cuidadores, que carecen de significado para buena parte de la sociedad.

Para Xavier Paunero Amigo (2001, p. 132),

Mejorar el patrimonio artístico se ha convertido no ya solamente en una necesidad cultural, sino que los países industrializados comienzan a tener en cuenta también su patrimonio con fines turísticos y de rentabilidad. Así, los museos contemporáneos se hallan en profunda renovación: han conseguido cambiar el sentido de la historia, con un declive de la historia nacional a favor de las historias alternativas (social, étnica, feminista, industrial, rural...); los museos vivos han desplazado a los museos muertos como medio de comunicación y aprendizaje; y sus relaciones con las instituciones han cambiado notablemente, dando lugar a una museización de determinados establecimientos (económicos, comerciales, hoteleros).

Fernández Alonso (1999) y Casasola (2002) coinciden con este autor e invitan a no concebir al museo como custodio o mero contenedor de colecciones, sino como un territorio cultural que traspasa sus propios muros; como una manifestación cultural integral de una comunidad que tiene mucho que ofrecer al visitante. Muchos turistas, sobre todo los que cuentan con una amplia cultura museal, no pierden la oportunidad de

visitar el patrimonio allí exhibido. Es así como, en la actualidad, los museos se presentan como productos culturales propios de un periodo histórico, que se orientan a la recuperación de visitantes.

Los medios de comunicación masiva, las nuevas tecnologías y los procesos de globalización económica y cultural llevan a ir más allá de la mera apreciación de piezas y colecciones como elementos sueltos. Se intenta revalorizar y resignificar el patrimonio, tratando de alcanzar un equilibrio entre el producto del pasado y las exigencias de la actualidad, buscando la mejor manera de hacerlo atractivo al turista.

En el campo específico de la museología, surge en los años setenta la Nueva Museología que insta a una nueva perspectiva de actuación en la que la inclusión de la ciudadanía sea el objetivo prioritario (Moutinho, 2012). Así, los museos y demás espacios comienzan a abrirse hacia estrategias que fomenten el acceso de todos los ciudadanos a eventos, muestras expositivas y demás acciones concebidas desde las instituciones. El Movimiento Internacional de la Nueva Museología (Minom) llama a pensar las piezas en su nuevo entorno, no como producto acabado, sino como proceso social, que va desde el valor inherente de cada objeto a su reconceptualización en el museo, buscando la intencionalidad y el discurso museográfico del conjunto de piezas o colecciones en exhibición. Los museólogos de esta nueva corriente, a partir del previo cuestionamiento del museo y sus funciones patrimoniales en la sociedad, han destacado que el museo debe trascender hacia un enfoque multidisciplinar donde el acento se sitúe en las relaciones entre el ser humano y su medio cultural; adicionalmente, la nueva museología establece que el museo ya no se debe dirigir a públicos indeterminados considerados en la museología tradicional como visitantes anónimos, sino que debe tener su razón de ser en estar al servicio de una comunidad específica. Por otro lado, para esta corriente, el museo deja de ser un espacio determinado que contiene y exhibe una colección de objetos, y es el territorio de una comunidad quien pasa a ser el medio apropiado para la divulgación de mensajes mediante exposiciones abiertas, al aire libre, es decir, se camina hacia un futuro con museo sin muros (Fernández Alonso, 1999).

Reconociendo que los museos son también parte del sector servicios, sus directores han cambiado su filosofía tradicional de gestión, y adoptado una perspectiva diferente a la de concentrarse únicamente en las exhibiciones (Blud, 1990). De la idea del objeto como valor artístico, arqueológico, etnográfico e histórico, se pasa a la valoración del objeto como documento y reflejo de una sociedad y una cultura. Así, el concepto de patrimonio se extiende más allá de lo puramente material, que ha caracterizado la política de adquisiciones de los museos, e incluye los mitos, poesías, canciones, danzas, etc.

Para Francisca Hernández Hernández (1992, pp. 95-96),

los museos se caracterizan por una doble responsabilidad: la de preservar la integridad del objeto como elemento de nuestro patrimonio y la de contribuir a la evolución de la sociedad, labor que debe realizar a través de la misión educativa. Pensamos que es necesario llegar a un equilibrio entre estas dos responsabilidades. Sin embargo, frecuentemente, nos encontramos con la institución basada o centrada en la colección, o la institución basada en la comunidad. El museo solo cumplirá su misión social cuando presente sus colecciones de forma que los visitantes puedan reconocerse en ellas y despierten su curiosidad, su admiración y el deseo de saber.

La Unesco (2015), en su 38ª reunión realizada en París en el 2015, plantea cuatro funciones primordiales para los museos. Estas son:

Preservación: comprende actividades relacionadas con la adquisición y gestión de las colecciones, con inclusión de análisis de riesgos y la creación de capacidades de preparación y planes de emergencia, así como seguridad, conservación preventiva y correctiva y restauración de los objetos museísticos, garantizando la integridad de las colecciones utilizadas y almacenadas.

Investigación: incluye el estudio de las colecciones que pueden llevarse a cabo en colaboración con terceros. Solo mediante el conocimiento obtenido de las investigaciones puede materializarse y ofrecerse al público el potencial íntegro del museo. La investigación es de la máxima importancia para los museos porque ofrece la oportunidad de reflexionar sobre la historia en un contexto contemporáneo, así como para la interpretación, representación y exposición de las colecciones.

Comunicación: debería incitarse a los museos a utilizar todos los medios de comunicación para desempeñar un papel activo en la sociedad, por ejemplo, organizando actos públicos y participando en actividades culturales pertinentes y otras interacciones con el público en forma física y digital. Las políticas de la comunicación deberían tener en cuenta la integración, el acceso y la inclusión social, y debería llevarse a la práctica en colaboración con el público, con inclusión de grupos que normalmente no van al museo. La actividad de los museos debe reforzarse también con las acciones del público y de las comunidades en su favor.

Educación: los museos imparten educación formal y no formal y aprendizaje a lo largo de toda la vida mediante la elaboración y transmisión de conocimientos y programas educativos y pedagógicos en asociación con otras instituciones docentes, en particular la escuela. Los programas educativos de los museos contribuyen principalmente a la educación de diversos públicos en las disciplinas a las que pertenecen sus colecciones y en la vida cívica, y contribuyen a crear una mayor conciencia de la importancia de preservar el patrimonio y promover la creatividad.

Gary Edson (2007) plantea que el museo, por su carácter de institución dedicada al servicio del público y su función de salvaguardar el patrimonio cultural, natural y científico de un pueblo, región o nación, debe contar con una buena gestión. Para ello se deben seguir algunos criterios básicos. Estos se basan en asignar la persona adecuada al puesto adecuado; definir las tareas que hay que ejecutar; decidir la manera en la que se deben cumplir esas tareas y administrar las relaciones entre los ejecutantes y las demás personalidades. Las mismas se practican directa o indirectamente según el tamaño y la especialidad del museo.

Independientemente de cómo esté dado el organigrama dentro de cada institución, los elementos convergen hacia el director; el cual es el punto de unión entre el órgano rector, si lo hay, y el personal. Por otra parte, el desafío del museo, y por lo tanto de su director, es identificar una audiencia coherente, la cual sea lo más activa posible, que se interese por las actividades y el desarrollo del museo, debido a que la audiencia ejerce una influencia muy fuerte en la gestión y la estructura organizativa del museo.

En la sección siguiente, luego de presentar históricamente la localidad de Ingeniero White y su génesis ferroportuaria, se analizan los museos Ferrowhite y Museo del Puerto y sus aportes a la conservación y difusión del patrimonio de la localidad.

Breve historia de la conformación del área de estudio

El Puerto Viejo

Ingeniero White es una localidad y puerto de la provincia de Buenos Aires, que se encuentra ubicada en el partido de Bahía Blanca, a 10 kilómetros de la ciudad homónima. Actualmente es uno de los principales puertos de ultramar de la Argentina y su actividad económica constituye uno de los factores más importantes que impulsan el crecimiento de la ciudad de Bahía Blanca. Desde el principio, la actual ciudad de Bahía Blanca estaba destinada a convertirse en una importante ciudad-puerto.

Muchas de las investigaciones sobre la historia bahiense explican la fundación de la Fortaleza Protectora Argentina a partir del accionar de la expedición terrestre y la construcción del fuerte. Sin embargo, el objetivo principal del gobierno de la provincia de Buenos Aires, a principios del siglo XIX, era ocupar el estuario de Bahía Blanca para instalar un fuerte, un puerto y su batería con fines estratégicos. Por un lado, el país mantenía un estado de guerra con el Imperio del Brasil y, por otro, las frecuentes incursiones de los aborígenes hostigaban los establecimientos ganaderos bonaerenses, principal actividad económica de la provincia. En el sur bonaerense las operaciones de la Armada Imperial habían demostrado su interés por abrir otro frente desde el sur para incursionar contra Buenos Aires, para lo que planeaba seducir a su favor a las tribus hostiles (Puliafito, 2012). Por esto, el mensaje del gobernador Dorrego del 4 de octubre de 1827 (Saldías, 1958, pp. 69-85) dejaba bien en claro que “una consideración muy principal a favor de esta frontera consiste en

la adquisición de un puerto sobre el mar, que en el transcurso de algún tiempo será un establecimiento importante”, en consecuencia

el gobierno tiene el honor de pasar al examen del Honorable Senado (H. S.) el presupuesto presentado por el comisionado para la planificación de la nueva línea de frontera, asegurar el tránsito hasta la Bahía Blanca, habilitar y poblar su puerto.

En este contexto, bajo las órdenes del Coronel Ramón Estomba, se fundó, en marzo de 1828, el primer puerto en el estuario situado en la desembocadura del río Napostá. Se lo llamó el Puerto de la Esperanza, dejando en claro que el objetivo principal de la expedición a cargo de Estomba era fundar el puerto antes que el poblado. El ingeniero Narciso Parchappe determinó el lugar donde se asentaría el puerto, el que más tarde sería denominado Puerto Viejo, génesis de la actual estación marítima bahiense. Si bien en un principio, era más urgente establecer el embarcadero y una batería costera con una ubicación estratégica desde el punto de vista militar, la batería nunca se construyó. El mismo Coronel Estomba consideró que las dificultades naturales de acceso que presentaba el terreno eran suficientes para su defensa. A poco tiempo de su construcción, las precarias instalaciones del primer puerto bahiense sufrieron los embates de los aborígenes de la región.

Actualmente unos pocos indicios permiten conocer la ubicación del antiguo embarcadero. No obstante, y gracias a valiosas investigaciones que compararon las descripciones del ingeniero Parchappe, y mapas antiguos y actuales, se logró determinar con precisión el lugar de su emplazamiento.

Unos años más tarde, el científico Charles Darwin recorrió la ría desembarcando en el puerto en 1832 y en 1859, lo hizo una comisión científica presidida por el ingeniero Carlos Pellegrini. Estas y otras experiencias similares describieron las evidentes dificultades derivadas de sus características naturales. El cambio de las mareas y el arrastre de sedimentos hacían tan difícil transitar por los canales de ingreso que se recomendó trasladarlo.

Hacia fines de la década de 1850, se construyó un rudimentario muelle de madera sobre la margen derecha de la desembocadura del Napostá, por donde comenzaron a ingresar mercaderías desde Buenos Aires. El Puerto Esperanza siguió funcionando hasta que finalmente, y a pesar de los reclamos de dragado al gobierno, fue abandonado.

El desembarcadero en la boca del Napostá es más que una referencia geográfica o histórica; más bien, representa la visión, la voluntad, el esfuerzo, con que tantos hombres hicieron posible la obra del que hoy es el puerto de aguas profundas más importante de la Argentina (Puliafito, 2010).

El antiguo Ferrocarril del Sud y “La Nueva Liverpool”

Para mediados del siglo XIX, Argentina se insertaba débilmente en el mercado capitalista mundial. El país carecía de capitales y de población para producir bienes exportables en la escala que se necesitaba para lograrlo, e incluso de un orden político capaz de ofrecer las condiciones para recibir esos factores tan escasos. El único recurso de producción, abundante en cantidad y calidad, era la fertilidad del suelo y el clima de la región pampeana que, en combinación con los factores escasos y la demanda creciente del mercado mundial, permitieron el auge exportador del país. La Argentina debía subsanar sus problemas estructurales para ingresar plenamente en el sistema de división internacional del trabajo. La resolución de estos problemas se inició junto con el proceso de formación del Estado, en un contexto internacional favorable para encontrar soluciones.

Las características de Bahía Blanca de finales del siglo XIX la convirtieron en un sitio estratégico para llevar adelante un centro de producción y comercialización de características internacionales. Diversas empresas comenzaron a asentarse en nuestro medio y a realizar distintos tipos de obras tendientes a asegurar la capacidad de operación de las mismas. De esta manera se construyeron ramales que vincularon nuestra ciudad con otras zonas, edificios que permitieron el albergue de personas y fundamentalmente el acopio de productos, otros que posibilitaron la radicación de industrias -como las destinadas a la generación de energía-

y principalmente las tareas en los puertos, que aseguraban la posibilidad de atraque de buques de ultramar (Zingoni, 2010, p. 25).

La gran mayoría de los capitales provenía de Gran Bretaña. Los ingleses realizaron importantes inversiones directas en los ferrocarriles que la producción necesitaba para poder comercializarlas y exportarlas. Las más destacadas fueron las compañías Buenos Aires Great Southern Railway, que se extendía por el sur de la provincia de Buenos Aires transportando productos hacia la estación Constitución; Bahía Blanca North Western Railway Company; Buenos Aires and Pacific Railway Company, y el ramal desde Rosario a Bahía Blanca, cuyo capital era de origen francés.

La Sociedad Buenos Aires Great Southern Railway inició sus actividades hacia 1865, según el proyecto original, desde Plaza Constitución, Buenos Aires a Chascomús. La red de vías comunicaba los pueblos del interior de la provincia de Buenos Aires con la capital y permitía que los productos agrícolas alcanzaran los puertos de Buenos Aires, Necochea y Bahía Blanca. La compañía construyó también el Puerto Ingeniero White. En 1883, el Ferrocarril del Sud obtuvo la concesión para su construcción y explotación, en 1884 llegó el primer tren al puerto, y el 26 de septiembre de 1885 se habilitó un elemental muelle de hierro de traza curva, unido a las vías generales de esta compañía. Esta fecha es tomada como la génesis de la localidad portuaria de Ingeniero White. El pequeño muelle en curva, por sus reducidas dimensiones, permitía atracar tres vapores de ultramar y otros tres de cabotaje. El Puerto Comercial de Bahía Blanca (figura 1), que a partir de 1899 se llamaría Puerto de Ingeniero White, comenzó a funcionar de manera inmediata, con un movimiento de carga que aumentaba de manera exponencial.

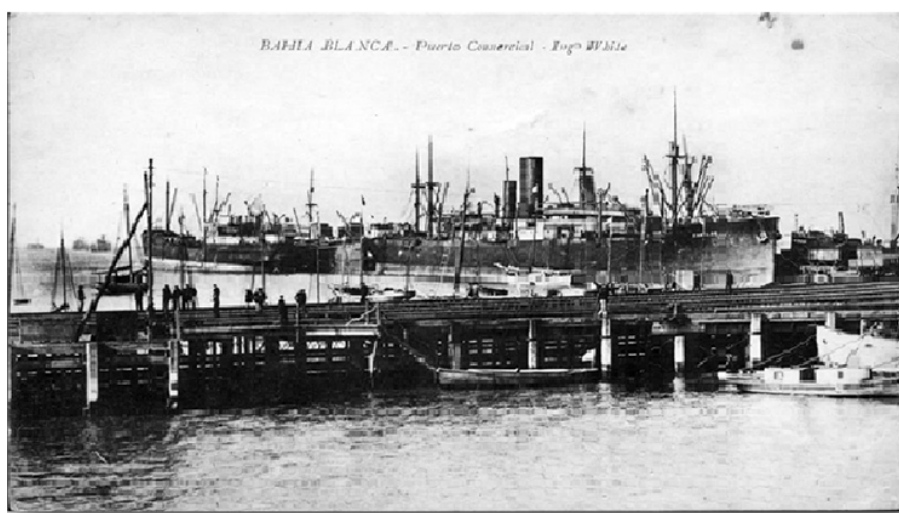


FIGURA 1.

Vista del Puerto Comercial de Bahía Blanca

Fuente: Prefectura Naval Argentina. Departamento de Estudios Históricos Navales (s. f.)

A los diez años de habilitado, su infraestructura resultaba insuficiente para atender los cientos de buques que llegaban de todo el mundo para completar sus bodegas con cereales y cueros. Había meses en los cuales la estación colapsaba y los buques debían esperar días hasta ingresar a la ría. Las autoridades del Ferrocarril del Sud decidieron instalar dos modernos y avanzados elevadores de granos y la construcción de un muelle para su ubicación. Los elevadores fueron construidos en Inglaterra y quedaron habilitados en 1908. Desde entonces y hasta hoy se conoce como “el muelle de los elevadores” (figura 2). Su particular perfil pasó a ser parte del paisaje urbano del puerto y también se los podía distinguir desde los puntos altos de Bahía Blanca. Estuvieron en funcionamiento durante décadas hasta que, en 1978, en una de las intervenciones más desafortunadas respecto al patrimonio arquitectónico local, estas “joyas” de la arquitectura e ingeniería mundial fueron insensatamente desarmadas y vendidas como chatarra.



FIGURA 2.

Muelle de los elevadores (en construcción)

Fuente: Prefectura Naval Argentina. Secretaría General. Departamento de Asuntos históricos

La intensa actividad del puerto exigía su puesta en marcha en óptimas condiciones de trabajo. La empresa inglesa decidió proveer de electricidad al complejo, como primer paso para su total industrialización. Para lograrlo, construyó una nueva usina (en reemplazo de una provisoria) según el típico diseño de las construcciones industriales inglesas de la época, que generaría fuerza motriz para los elevadores de granos, electricidad para el muelle, la estación, las distintas reparticiones y el pueblo. La obra comenzó en 1904, fue inaugurada en 1908 y para el año 1936 los planos del Ferrocarril del Sud la identificaban como el “edificio de la ex usina de Ingeniero White”, lo que permite suponer que por esa fecha la usina eléctrica ya no prestaba servicios como tal, al ponerse en funcionamiento la Usina del Castillo, construida por Empresas Eléctricas de Bahía Blanca.

La empresa del Sud concentró su atención en el desarrollo portuario. Allí levantó los talleres de máquinas, numerosas viviendas de diferente jerarquía, la usina del puerto, los elevadores, y obras de infraestructura como la playa de maniobras férreas, el complejo de puentes o el tendido de agua potable desde la ciudad. Ingeniero White también contó con una importante estación ferroviaria construida en 1885. Fueron años de grandes construcciones. Toda esa infraestructura permitió que White se convirtiera en uno de los puertos principales del país, si no el primero (Liberali, 1994).

Lamentablemente, todo el sistema productivo del país sufriría, en los años 90, importantes transformaciones, imprimiendo una lógica capitalista a todo el accionar humano. En este contexto, se dio un proceso de concesiones, privatizaciones y cierre de la mayoría de los ramales ferroviarios, alterando hasta la actualidad la concepción de transporte y perjudicando seriamente al colectivo nacional.

No existe experiencia internacional alguna en la que se haya privatizado el patrimonio, “y trasferido tanto poder económico en tan poco tiempo” (Azpiazu, 2005, p. 21). Obviamente, en este proceso, no se contempló la protección del patrimonio, con lo cual las responsabilidades sobre estos bienes comenzaron a estar desdibujadas.

Además de la falta de capital nacional y de obras de infraestructura, la escasez de población representaba otra dificultad estructural que impedía comenzar el proceso de transformación que la economía nacional necesitaba para insertarse definitivamente en el mercado mundial.

El aumento de la población era casi un mandamiento para las administraciones de fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX. El fomento de la inmigración por parte de las autoridades conjuntamente con un proceso espontáneo, consolidado por la amplitud de las redes sociales entre los recién llegados, resultó decisivo en la formación del mercado mano de obra. Diversas causas de origen interno y externo hicieron posible el

gran flujo inmigratorio, apenas iniciada la década del 80. La inmigración adquirió un ritmo vertiginoso y el puerto de Buenos Aires recibió a miles de europeos marginados por la depresión económica que sufrían los países europeos en los años 80 y 90. Por otro lado, la estructura latifundista de la propiedad de la tierra, el predominio de la región del litoral y de sus ciudades portuarias permiten comprender el momento, la magnitud y la modalidad del proceso de inmigración. Los vaivenes de la coyuntura, las dificultades materiales, la política del gobierno carente de planificación y poco favorable a la incorporación plena de los inmigrantes al país impidieron su mejor asentamiento y distribución de acuerdo a las necesidades productivas del país.

Sin embargo, aun cuando el acceso a la propiedad de la tierra era extremadamente difícil, la demanda creciente del sector urbano, como consecuencia del desarrollo de la infraestructura y de la ampliación del mercado interno, constituyó un polo de atracción para el inmigrante, concentrándose en las provincias del litoral fluvial y de la pampa húmeda, y se establecieron, preferentemente, en la ciudad de Buenos Aires y sus alrededores.

Los recién llegados lograron emplearse en el campo, en el puerto, en la construcción y en el ferrocarril. Es un momento que la producción de granos aumenta de manera exponencial, la construcción urbana está en pleno auge y las empresas ferroviarias se expanden.

En este contexto, se trató de encauzar a los inmigrantes hacia el interior del país, a través del puerto de Ingeniero White. Para lograr este objetivo se conformó una Comisión de Inmigración, cuyo presidente sería el superintendente de la Seccional de Tráfico de la Compañía del Ferrocarril del Sud, Arturo Coleman.

A principios del Siglo XX, un número significativo de inmigrantes, europeos en su mayoría, se instalaron tanto en el puerto como en la ciudad de Bahía Blanca. La incorporación de inmigrantes reprodujo las características que se dieron a nivel nacional, en su mayoría italianos y españoles, y también de otras nacionalidades que viajaban con pasajes de tercera clase. Los inmigrantes italianos, al ser muy numerosos, conformaron grupos con presencia social y económica muy visible, se nuclearon en sociedades que a la vez los relacionaban con el medio. Lo mismo ocurría con los españoles que, por una cuestión de idioma común, lógicamente se integraron más fácilmente. También favorecieron esa adaptación con la creación de sociedades que los reunían según la región de donde provenían. En Bahía Blanca, en particular, había una presencia inglesa significativa como expresión de lo que fueron las inversiones británicas en el ferrocarril y en el puerto. El origen de la población primitiva de pescadores artesanales de Ingeniero White se remonta a inmigrantes italianos de las regiones Puglia y Lazio, afincados en la zona a comienzos de 1880. También españoles, griegos y croatas se dedicaron a la pesca y otras actividades propias del puerto. En sus comienzos, el pueblo se componía de precarias viviendas de chapa y madera, muchas existentes en la actualidad que dan una nota característica y de raíz cultural al paisaje.

La preservación del patrimonio portuario: rol de dos museos locales

La importancia de la actividad ferroportuaria y el fenómeno inmigratorio permitieron que el puerto de Ingeniero White y la localidad presenten una diversidad de componentes culturales y patrimoniales de significancia histórica para la sociedad local. Sin embargo, el proceso de privatización de empresas y espacios portuarios, la instalación de empresas multinacionales, la modernización tecnológica, el desarrollo del complejo petroquímico y la ausencia de regulación fueron deshabitando el lugar, dando paso al avance de una apatía patrimonial por parte de actores políticos y económicos (Pinassi, 2018). Esto dio lugar a un proceso de degradación que activó reclamos y proyectos que aspiran a preservar este patrimonio cultural asociado tanto a la actividad ferroportuaria como al legado de la inmigración. Por ello, a fin de resguardar este importante acervo patrimonial y de contrarrestar aquellos acontecimientos que lo pusieron en peligro, en el año 1987, por iniciativa de un grupo de vecinos, se crea el primer museo portuario de la localidad de Ingeniero White, el

Museo del Puerto. Posteriormente, en el año 2003, instalado en el edificio que fuera taller de la usina General San Martín, nace Ferrowhite.

La conformación de estos dos museos y las diferentes estrategias que llevan a cabo, han posibilitado la puesta en escena del testimonio histórico de cada bien cultural, y la sensibilización de la opinión pública, contribuyendo a la educación cultural de la comunidad local y al fortalecimiento de la identidad. Mientras el Museo del Puerto articula su narrativa con el fenómeno inmigratorio, Ferrowhite lo hace con el proceso de privatización de los ferrocarriles, dos momentos que reflejan el auge y declive de un importante proyecto de expansión capitalista y sus transformaciones.

Los Museos

Los dos museos de la localidad de Ingeniero White, ligados a su historia y a su cultura, son de gestión pública, dependientes del Instituto Cultural de Bahía Blanca. Se encuentran localizados en edificios que poseen una memoria material anterior a ellos, dado que son espacios que pertenecen a la historia de la comunidad en la que se insertan. Sus colecciones están conformadas a partir de objetos que fueron concebidos para “ser usados”. Además,

lejos de una noción instructiva o pedagógica sobre el pasado las formas adoptadas en la constitución, exhibición y movimiento de su acervo buscan propiciar un acto de rememoración en el que es fundamental el acto de percepción, de este modo el recuerdo es comprendido como una modalidad de acción. (Fressoli, 2013, p. 1).

El Museo del Puerto

El Museo del Puerto (figura 3) fue creado en el año 1987, después de los festejos del centenario de la fundación de Ingeniero White. Surge a partir de la iniciativa de un grupo de vecinos que buscaban un lugar donde recordar, contar y fortalecer la memoria sobre sus propias historias de inmigración, del momento de auge de la villa y el puerto. Descendientes de aquellos italianos, españoles, griegos y croatas instalados en Ingeniero White, recuperaron un viejo edificio donde había funcionado el Resguardo de la Aduana del Ferrocarril del Sud, antigua casa construida en 1907 por la compañía inglesa del Ferrocarril, típica casa de chapa y madera montada sobre pilotes. Así, pintando el interior en colores vivos (rojos, azules, verdes y amarillos), lograron recrear las tradicionales casas cajón, típicas de la localidad. Fressoli (2013, p. 244) comenta: “al ingresar al Museo del Puerto las distintas escenificaciones, la cocina o el patio del museo, por ejemplo, desplazan la memoria sobre la aduana para privilegiar el mundo de lo cotidiano dentro del puerto”.



FIGURA 3.
Museo del Puerto de Ingeniero White

Fuente: Cristiano (2019)

Con la colaboración de los vecinos, se reunieron objetos de la vida cotidiana, zapatos, sombreros, cartas, latas diversas con diseños antiguos, almanaques *art nouveau*, santos, bolsas de arpillera, baúles, planchas y muñecas, entre otras tantas, que reflejan la pasada vida en Ingeniero White. La base de su construcción se apoya en un amplísimo repertorio de entrevistas y relatos de estibadores, cocineras, amarradores, ferroviarios, maestros.

El archivo cuenta hoy en día con más de 1000 entrevistas y, como se mencionó, sus inicios corresponden a los inicios del museo. Desde los primeros años, allá por 1987, estuvo la idea de realizar entrevistas a los pobladores inmigrantes, indagando sobre sus historias de vida, experiencia de inmigración, etc. Luego, esta modalidad de registrar el acervo de la localidad se extendió a otros grupos sociales y personas de la comunidad, abordando distintos aspectos de la vida social, dando cuenta de su complejidad. De este modo, van configurándose las prácticas y las costumbres del lugar, las historias de sus habitantes inmigrantes, la vida cotidiana y sus objetos, los saberes de los distintos oficios. Así, estas entrevistas a vecinos y trabajadores conforman una suerte de caja de resonancia de la historia misma del pueblo, en sus contradicciones, deseos y disputas.

En particular, la vida cotidiana de la comunidad fue reconstruida gracias a “ciclos” organizados por el museo. Uno de ellos fue el de “discotecas vecinales”, un proyecto anual que se desarrolló solo durante el 2008. Este ciclo consistió en entrevistar a vecinas y vecinos para saber cuáles eran los temas musicales que formaban parte de su experiencia cotidiana, que marcaron su historia, canciones que se relacionan con sus trabajos, amores, infancias, impresiones que han tenido a la música como telón de fondo y han marcado de manera especial la memoria de cada habitante. A partir de estas entrevistas, se realizaron compilados de temas que luego se utilizaron para musicalizar los domingos de la cocina del museo.

Los archivos del museo son cuatro: documental, objetual, fotográfico y oral. Según comenta una de sus gestoras,

la mayor relevancia está en profundizar la articulación entre ellos, abordar y ver de qué modos cruzar un objeto y una foto, un relato con un documento en papel. Y todos ellos, objetos de la vida cotidiana de vecinos y vecinas de Ingeniero White son parte de procesos mayores: de procesos económicos del país, de momentos históricos particulares, de políticas sociales, del mercado mundial. (J. Rausch, Museo del Puerto, 2019)

La exposición permanente se encuentra en varias salas (figuras 4 y 5), es de carácter crítico, donde a través de diferentes recursos museográficos se ejercita la memoria de una comunidad que se ve reflejada al igual que en un espejo. Una memoria completa, auténtica, sin fragmentaciones, identidad es lo que abunda. En su página web se menciona que

las salas del museo ponen en escena el pasado inmigratorio del lugar desde la perspectiva de la vida cotidiana: cocina, peluquería, bar, casa y escuela son algunos de los espacios que se recrean con objetos marcados por el uso diario (ollas, cachadas, tijeras de poco filo, viejos cuadernos escolares) y objetos de cotillón, barquitos de papel glacé, pescados y sirenas de cartapesta) en un marco variado de voces, música, texturas, luces y sombras. (Museo del Puerto, s. f.)



FIGURA 4.
Las salas del Museo: rememorando el aula
Fuente: Cristiano (2019)



FIGURA 5.
Las salas del Museo: la barbería y la sala de costura
Fuente: Cristiano (2019)

Entre las actividades regulares del museo, se encuentran las desarrolladas por el área cocina y el área educativa.

La indagación por la historia de las prácticas de comer y cocinar se lleva adelante desde los inicios del museo, tanto en entrevistas orales que abordan esos temas, como con la recopilación de objetos tales como ollas, cocinas, cubiertos, delantales, etc. El ciclo que hoy se denomina “Cocina del museo” fue tomando sus características actuales con el paso tiempo. En un inicio, las integrantes de la Asociación Amigos del Museo ofrecían café y masitas a las personas que llegaban a recorrer las salas. Años después, y especialmente con la ampliación de la sala “Cocina” en la década del 90, se incorporó la presencia de colectividades inmigrantes, cocineras barriales, cantantes y músicos populares. Así, en la “Cocina”, se ofrecen platos típicos de distintas colectividades extranjeras, que repiten recetas de los abuelos inmigrantes. También se recuerdan historias del trabajo en el puerto, la pesca artesanal y las cantinas, que eran el lugar casi obligado de todas las despedidas de solteros y otros festejos de la población y de la ciudad Bahía Blanca. Es el área de cocina el espacio mayor del museo. Se trata de privilegiar saberes no valorados y sabores de cada día, de promover el encuentro alrededor de una mesa. Así, los domingos se desarrolla el ciclo “La cocina del museo”. Los responsables afirman que las actividades de ese ciclo se desarrollan en un trabajo articulado con la comunidad, a partir de la presencia de la

Asociación Amigas del Museo. Cada evento implica la organización y participación constante de estas vecinas voluntarias. Para el público asistente también implica poner el cuerpo: beber, comer, cantar, bailar, conversar; poner en relación múltiples saberes, múltiples idiomas, múltiples aspectos de las culturas que enriquecen la propia comunidad (figura 6).

Así, puede decirse que el museo utiliza una estrategia de mediación que Roppola (2013) designa “el mundo transportado”, donde las salas trasladan a los visitantes a los diferentes momentos y lugares. En el interior de cada sala se escenifica la historia para facilitar un acercamiento empático con el pasado, donde la luz, el sonido, la señalética, la distribución del espacio y lo “oculto”¹ se tornan relevantes en la composición escénica.

En el año 2008, Sergio Raimondi, coordinador del Museo del Puerto en el período 2003-2007, aseguró:

cualquier cocina es un espacio privilegiado de trabajo y de historia. La convocatoria de cada fin de semana a distintas cocineras de White, pero también de Villa Rosas, de Cerri o de Villa Mitre, señala una voluntad de atención a ciertas prácticas aparentemente menores. (La Nueva, 2008)



FIGURA 6.
La Cocina del Museo
Fuente: Cristiano (2019)

Además del ciclo “la Cocina del Museo”, se realizan proyectos puntuales como actividades en vacaciones de invierno, carnavales, día del inmigrante, día de San Silverio, etc. La realización de las mismas implica un trabajo en articulación con otras instituciones (escuelas, clubes, Hospital Menor, instituciones intermedias diversas, etc).

En relación con el área educativa, las propuestas didácticas se renuevan todos los años, y SE recibe a numerosas escuelas de Ingeniero White, Bahía Blanca y sus alrededores. A las escuelas no se les proponen visitas, sino recorridos educativos y talleres, para que los estudiantes se apropien de la historia de la comunidad de una manera divertida. Las propuestas de los recorridos educativos están dirigidas a nivel inicial, primario y secundario. En el corriente año, el museo ofrece diferentes propuestas didácticas a las escuelas: 1) para nivel inicial y primaria, “Minisilos”; (2) para nivel primaria y secundaria primer ciclo, “De procesos y Movimiento”; y 3) para nivel secundaria segundo ciclo dos propuestas, “Hoja de ruta: pueblo-puerto” e “Ingeniero Meme”. Esta última muy creativa, en la cual los estudiantes deben realizar un ejercicio de síntesis luego de visitar las salas del museo, el cual se plasma en la producción de *memes*, considerando que los mismos son una unidad de información cultural. Asimismo, el museo realiza distintas actividades destinadas al público en general.

Esta diversidad de propuestas hace que los visitantes que recibe el museo sean variados, escuelas, espacios de educación no formal, familias y personas solas, es decir, el perfil genérico de la demanda recreativa es diverso.

Por otra parte, teniendo en cuenta las cuatro funciones básicas de los museos, planteadas por Icomos: conservación, investigación, educación y exposición del contenido, puede decirse que el Museo del Puerto cumple con todas. Tanto el Área Cocina como el Área Educativa llevan adelante diversas tareas que implica la investigación, fundamentalmente la producción de contenido y conocimiento, y su posterior exposición. El Área Archivos trabaja la conservación y se articula con las otras poniendo en valor y circulación materiales de la colección.

Además de su área específica, la función educativa está imbricada en el trabajo de cada una de las áreas, que hacen circular contenidos y experiencias de tipo educativo para escuelas y público en general. En relación con esto, una responsable del museo afirma

si un domingo en el museo puede venir un visitante para aprender a preparar masitas griegas, un jueves puede venir un grupo de escuela para salir del museo a oler el puerto, hacerse nuevas preguntas, que es un modo de pensar. (J. Rausch, Museo del Puerto, 2019)

Por otro lado, la difusión de sus actividades se materializa principalmente en la red social Facebook y su blog (Museo del Puerto, s. f., 2013): “Papeles Públicos”. A través de él, se puede acceder a diferentes archivos del museo y descargar un importante número de destacadas publicaciones realizadas en los últimos años, libros, folletos, documentos y hasta canciones grabadas por los mismos vecinos. Algunas publicaciones que se encuentran en el blog son:

- “Tendal de Repasadores”: esta publicación muestra que el más simple objeto de la cocina sirve para abordar el mundo, múltiples nombres, usos, materiales que dan cuenta de cambios en el tiempo, pequeñas historias personales, etc.
- “Canzonettas & Rock”: son voces de vecinos y temas de bandas de rock locales, que las canzonettas más cantadas en Ingeniero White.
- “200 años / 4 objetos”: invita a leer el mundo en un objeto del bajo-mesada.
- “Qué bien se vive (en el Caribe)”: este librito muestra lo que los chicos chicos de 6° año de la escuela 21 del Boulevard Juan B. Justo pensaron, imaginaron, dibujaron y contaron sobre cómo sería su vida si todavía tuvieran playa.

Estas publicaciones reflejan el compromiso que este museo tiene con el ambiente social específico en el que opera. Así, puede afirmarse que el espacio web es un entorno privilegiado para las prácticas de difusión del museo, para la fidelización de públicos, para potenciar la interactividad con los visitantes.

En resumen, puede decirse que el Museo del Puerto fue reconstruyendo la historia del pueblo, sus costumbres y la vida cotidiana de la comunidad del puerto bajo el lema “se puede hacer un museo sin objetos, pero no sin vecinos”. De este modo, reinventa las maneras de pensar, ordenar y exhibir la historia.

Ferrowhite museo taller

Ferrowhite es un museo taller que surge en noviembre de 2003 y se inaugura en el 2004 como almacén de objetos, archivo de documentos y área de conservación del Museo del Puerto de Ingeniero White. Mientras el primer museo nace sin colección, este se instituye a partir de un proyecto de conservación de un excedente de objetos que generó la acumulación del Museo del Puerto, y una gran cantidad de objetos de un mundo ferroviario y portuario que no encontraba lugar. La mayoría de ellos se fueron recuperando del proceso de privatización de los 90.

Está ubicado en un predio industrial en el cual se emplazan tres edificios: la vieja usina General San Martín, construida en los años 30, la “Casa del Espía” y el taller de reparaciones de la ex usina San Martín. La ex usina

eléctrica General San Martín², que operara entre 1932 y 1980, fue conocida por todos como “El Castillo” por su particular arquitectura neomedieval (figura 7). Ella detenta un valor propio en tanto patrimonio arquitectónico nacional. “Su arquitectura compuesta de almenas y arcos ojivales, en una escala monumental para el espacio de White, imita la arquitectura de castillos medievales” (Fressoli, 2013, p. 14). La “Casa del Espía”³ fue convertida en café, un lugar con historia, apropiado para compartir las leyendas de este puerto, mientras que las actividades del museo se desarrollan en el edificio auxiliar que era el taller de mantenimiento de la usina. En su entrada puede apreciarse un mapa que contiene la planta del museo y sus edificios aledaños (figura 8).

Además, desde el predio industrial puede verse la Rambla de Arrieta, la cual fue un intento por recuperar el frente marítimo de la ex usina como un paseo público⁴. La Rambla es señalada desde el museo como “la última oportunidad de abrir una brecha en el cinturón de concreto que ciñe al puerto” (La Nueva, 2017).

El museo comenzó golpeando las puertas de las casas para realizar entrevistas, y al cabo de tanto tiempo, muchas personas comenzaron a sentirlo como su propia casa. Esta forma integral de concebir a los bienes histórico-culturales y a la gestión museística permite salir del anclaje tradicional que considera al patrimonio como el mero legado del pasado de una sociedad y redefinirlo como un constructo dinámico, que se (re)elabora a partir de procesos socioculturales y diversas relaciones de poder entre distintos actores sociales implicados.



FIGURA 7.
Ex Usina Eléctrica General San Martín
Fuente: Cristiano (2019)



FIGURA 8.
Ferrowhite Museo Taller
Fuente: Cristiano (2019)

En este museo los objetos se relacionan con el mundo del trabajo ferroviario y portuario, con la historia económica, cultural e industrial del puerto (figuras 9 y 10). En su página web (Ferrowhite, s. f.) puede leerse:

La constitución de este espacio fue posible gracias a un subsidio de la Fundación Antorchas. En 2004, se trasladó a este edificio una colección de aproximadamente 4000 objetos relacionados con el mundo ferroviario y portuario naciendo así Ferrowhite como un espacio autónomo. La donación fue realizada por un grupo de ferroviarios particulares quienes pusieron a resguardo de la Municipalidad de Bahía Blanca estas herramientas consideradas por los nuevos concesionarios privados del ferrocarril y el puerto como “material de desecho”. Son piezas provenientes de los grandes talleres ferroviarios instalados en la región (Talleres Noroeste, Taller Maldonado, Taller Spurr, Galpón de Locomotoras Ingeniero White), y en menor medida, de las estaciones, oficinas administrativas y terminales portuarias pertenecientes al Ferrocarril del Sud (1884-1948), al Ferrocarril Bahía Blanca, al Noroeste, al Ferrocarril Buenos Aires, al Pacífico y al Ferrocarril Nacional General Roca.

Por otro lado, según lo manifestado por los responsables del museo en las entrevistas realizadas, la misión del mismo se vincula con la conservación de herramientas y útiles recuperados tras la privatización y el parcial desguace de los ferrocarriles, además de generar herramientas útiles para ampliar la comprensión del presente y, por tanto, la perspectiva del futuro, forjados en la labor con objetos y documentos del pasado. “El desguace es la palabra que resuena en la mirada de quien visita la muestra, una palabra ya implantada en el recorrido exterior a través de los carteles que informaban sobre la historia de la usina castillo” (Fressoli, 2013, p. 15).

Parte de la colección de Ferrowhite permanece dentro de un gran espacio vidriado que es posible observar desde el resto del museo, pero cuyo acceso es limitado. Los objetos de dicha colección se movilizan y muestran en ocasión de actividades educativas, para ser utilizados en la realización de entrevistas o cuando son puestos nuevamente en movimiento a través de obras de teatro que el museo realiza.



FIGURA 9.
Trabajadores del Ferrocarril

Fuente: Cristiano (2019)

Sin embargo, las colecciones del museo no solo albergan artefactos ferroportuarios del pasado, ya que, desde hace algunos años, el mismo hospeda artefactos que han sido fabricados por los propios trabajadores (vecinos de la localidad) para ligar ese pasado al presente. “La Estación Ingeniero White, elaborada por Ernesto Micucci, las Locomotoras de Patucho González, reconstruyen edificios y máquinas ferroviarias de otras épocas, a partir de la experiencia vital de los propios modelistas” (Ferrowhite, s. f.).

Además, las piezas reflejan el conjunto de conocimientos y habilidades específicas, dado que en cada objeto se halla implícita la memoria de un oficio y testimonio material de un complejo proceso histórico social. Sin embargo, es el relato de los propios trabajadores ferroviarios el que permite saber cómo y para qué se utilizaban esas herramientas, de qué modo se organizaba el trabajo en el que se empleaban y, sobre todo, cómo era la vida de quienes las usaban. Por tal razón, desde el comienzo el vínculo con la comunidad de trabajadores y vecinos/as fue fundamental (figura 10).



FIGURA 10.
Fábrica de bolsas para cereal
Fuente: Cristiano (2019)

La exposición del museo también está compuesta por otro elemento que recibe el nombre de “una historia de cartón pintado”, se trata de obreros de cartón que relatan la historia argentina desde Roca hasta De la Rúa, montados en unas pequeñas zorritas. Estos obreros de cartón también se encuentran esparcidos por diferentes lugares del museo (figura 11).



FIGURA 11.
Exhibiciones de Ferrowhite. Museo taller
Fuente: Museo de Ferrowhite (s. f.)

La institución se encuentra continuamente planificando actividades en favor de recuperar y habilitar para el público nuevas zonas dentro del predio de la ex usina, de mejorar las instalaciones existentes y poner en funcionamiento alguno de los objetos que se exhiben. En todas estas iniciativas, el museo trabaja con la comunidad local y colabora con su gestión la Asociación “Amigos del Castillo”. Entre otras tareas que realiza el museo también se dedica a la arqueología industrial. Así, por ejemplo, en el año 2008 en el altillo de la vieja usina subsistía un montón de moldes y modelos de fundición que había pertenecido a Plantel Marítimo, el personal inició el trabajo de recuperarlos, traerlos a Ferrowhite, limpiarlos, clasificarlos, estudiarlos y permitir que de algún modo cuenten su historia (Museo Taller, s. f.).

Al igual que lo que ocurre en el Museo del Puerto, el perfil genérico de la demanda recreativa es variado. Tratan de llegar a los visitantes por medio de la difusión que principalmente se materializa en televisión, la red social Facebook y su web propia. También refuerzan su divulgación a través de muestras itinerantes en eventos puntuales.

En el año 2015, a partir de la recuperación de una de las salas de la ex Usina, se habilitó el Taller Prende (desde el 2009 existía bajo el nombre de “Cómo funciona la cosa”), vinculado a la idea del museo taller. Según comenta uno de los responsables del museo:

desde el principio de Ferrowhite, estos dos sustantivos estuvieron en vínculo y tensión para problematizar la idea de museo tradicional anclado en el pasado. En la idea de ‘taller’ hay una clara alusión al presente, a la idea de salir de la exhibición y pasar a la producción. (A. Bernardi, Museo de Ferrowhite, 2019)

Prende es un espacio de capacitación y expresión, destinado a chicos/as y jóvenes de los barrios cercanos, que tiene la serigrafía como centro de exploración, aunque también se investigan otras técnicas plásticas y de impresión. Si bien el objetivo principal de este taller es la educación y la inclusión social, parte de las producciones que allí se realizan se comercializan en el “Quiosco Obrero”, que constituye una fuente de financiamiento complementaria para la institución. El taller tiene varios grupos que asisten de manera regular. Al mismo tiempo, las visitas educativas contemplan un momento de trabajo durante el recorrido. En vacaciones de invierno y otros eventos puntuales, el taller se abre a toda la ciudad y la región y la afluencia del público es notoria.

Actualmente el museo se encuentra realizando obras de recuperación del área que se destinaba antiguamente a vestuarios y baños de la Usina General San Martín, espacio que se va a adecuar para ampliar el taller de serigrafía. La idea es expandir espacialmente el taller y diversificar la oferta de técnicas ofrecidas. Asimismo, se están incorporando la costura, la moldería y diferentes técnicas de grabado e impresión.

Por otra parte, teniendo en cuenta las cuatro funciones básicas de los museos, también en este caso puede decirse que Ferrowhite cumple con todas. El mismo realiza la conservación de herramientas y útiles recuperados, con el objetivo de mostrar cómo y para qué se utilizaban las mismas y de qué modo se organizaba el trabajo en el que se empleaban. Las herramientas se encuentran expuestas en sus instalaciones para su apreciación de forma dinámica donde los visitantes pueden interactuar con ellas; por esto mismo, adquiere la dinámica de taller, y se propone como un lugar de encuentro y de puesta en circulación de las voces y el hacer de los trabajadores. En cuanto a la función educación, se desarrolla de manera óptima, ya que trabajan en forma conjunta con la sociedad local. El museo posee programas de visitas guiadas realizadas por quienes conforman la fundación “Amigos del Castillo”, los cuales, en su mayoría, son personas de Ingeniero White, que han estado involucradas en la historia local que forma parte de lo que en el museo se trata de mostrar y/o transmitir. Además, cuentan con programas y talleres para que los más chicos aprendan jugando. Por último, se realiza también investigación, en la cual trabaja el área de archivo, donde las 5000 piezas del ferrocarril y el puerto son el punto de partida para intentar comprender cómo se organizaban los talleres en los que esas herramientas eran utilizadas, cómo eran el orden y los conflictos de la sociedad a la que servían, y cómo resultan, en comparación, las cosas en la actualidad.

Reflexiones finales

A partir del previo cuestionamiento del museo y sus funciones patrimoniales en la sociedad, la nueva museología incita a los museólogos a lograr que el museo trascienda hacia un enfoque multidisciplinar donde el acento se sitúe en las relaciones entre el ser humano y su medio cultural. El reto consiste entonces, en adoptar propuestas innovadoras y dinámicas, basadas en la valoración del patrimonio cultural de manera que pueda asegurarse su continuidad y vitalidad para las generaciones actuales y futuras. A lo largo del trabajo se ha podido plantear cómo Ferrowhite y el Museo del Puerto resignifican la génesis ferropuertuaria de la localidad de Ingeniero White y, mediante las herramientas modernas de comunicación y divulgación de museos, presentan las narrativas de la localidad, del puerto y de su gente, permitiendo reactivar el vínculo real de la comunidad con su patrimonio.

Teniendo en cuenta las cuatro funciones básicas de los museos, planteadas por Icomos: conservación, investigación, educación y exposición de contenido, puede decirse que ambos museos cumplen con todas estas. Sin embargo, podría señalarse que, además, cumplen con una quinta función, “la escucha atenta a la comunidad”, produciendo actividades y contenidos que elaboren parte de esa escucha.

Asimismo, las estrategias expositivas utilizadas por ambos museos para dar a conocer su colección han logrado crear un espacio de significación donde se enfatiza lo simbólico de los objetos y se materializa un guión conceptual a través de la investigación y de los soportes materiales (iluminación, líneas cromáticas, etc.) en ambos casos. El carácter “educativo” y “social” inherente a la institución museo se cumple ampliamente en los dos casos analizados. Así, puede afirmarse que ambos museos registran, promueven, elaboran y trabajan con el patrimonio natural y cultural del pueblo a través de relatos orales, celebración de fiestas, armado de “instalaciones” y espectáculos, cumpliendo con la doble responsabilidad que asigna Francisca Hernández Hernández (1992) a los museos, la de preservar la integridad de los objetos como elementos de nuestro patrimonio y la de contribuir a la evolución de la sociedad, labor que debe realizar a través de la misión educativa.

Referencias

- Azpiazu, D. (2005). *Las privatizadas. Ayer, hoy y mañana*. Capital Intelectual.
- Ballart, J. (1997). *El Patrimonio Histórico y arqueológico, valor y uso*. Ariel.
- Ballart, J., y Juan i Tresserras, J. (2001). *Gestión del Patrimonio Cultural*. Ariel.
- Bazin, G. (1969). *El Tiempo de los Museos*. Ediciones Daimon.
- Blud, L. M. (1990). Social interaction and learning among family groups visiting a museum. *Museum Management and Curatorship*, 9(1), 43-51.
- Casasola, L. (2002). *Turismo y ambiente* (2ª ed.). Trillas.
- Cristiano, G. (2019). *Fotos* [perfil de Instagram]. http://www.instagram.com/gabrielacristiano_
- Edson, G. (2007). Gestión de los museos. En Unesco (Ed.), *Cómo administrar un museo, manual práctico* (pp. 133-145). Unesco.
- Fernández Alonso, L. (1999). *Introducción a la nueva museología*. Alianza Editorial.
- Ferrowwhite. (s. f.). Ferrowwhite Museo Taller. <http://ferrowwhite.bahiablanca.gov.ar/hecho.htm>
- Fressoli, M. G. (2013). Formas críticas del recuerdo en los Museos de Ingeniero White: Mirada y temporalidad, el recuerdo como experiencia. *Papeles de Trabajo*, 7(11), 237-258. <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/27487>
- Hernández Hernández, F. (1992). Evolución del concepto de museo. *Revista General de Información y Documentación*, 2(1), 285-298. <https://revistas.ucm.es/index.php/RGID/article/view/RGID9292120085A/11902>
- La Nueva. (2008). *La historia viva... construida por los vecinos*. <https://www.lanueva.com/nota/2008-7-13-9-0-0-la-historia-viva-construida-por-los-vecinos>
- La Nueva. (2017). *White: la Rambla de Arrieta se muestra en la Bienal de Valparaíso*. <https://www.lanueva.com/nota/2017-11-12-8-9-0-white-la-rambla-de-arrieta-se-muestra-en-la-bienal-de-valparaiso>
- Liberali, A. (1994). *Historias Whitenses*. Editorial del Museo del Puerto.
- Morales Moreno, L. (1996). Qué es un museo. En L. Morales Moreno (Coord.), *Nueva Museología Mexicana* (Parte 1, pp. 59-104). Cuicuilco.
- Moutinho, M. (2012). Nueva Museología de ayer, Sociomuseología de hoy: de los procesos históricos a las tendencias actuales. *RdM. Revista de Museología*, 53, 20-34.
- Museo de Ferrowwhite (s. f.). *Museo*. <http://ferrowwhite.bahiablanca.gov.ar/museo.htm>
- Museo del Puerto. (s. f.). Blog Museo del Puerto. <http://museodelpuerto.blogspot.com/>
- Museo del Puerto. (2013). Blog Museo del Puerto. Papeles Públicos. <http://museodelpuerto.blogspot.com/p/papeles-publicos.html>
- Museo Taller. (s. f.). *Blog del Museo Ferrowwhite*. <http://museotaller.blogspot.com/>
- Nueva Época. Volumen 3, Número 7, Mayo / agosto 1996. México DF: Escuela Nacional de Antropología e Historia.

- Paunero Amigo, X. (2001). Misiones jesuíticas, patrimonio de la Humanidad. Algunos planteamientos para la ordenación del turismo. En A. Cebrián Abellán (Coord.), *Turismo cultural y desarrollo sostenible. Análisis de áreas patrimoniales* (pp. 131-148). Murcia.
- Pinassi, C. A. (2018). Conflictos en torno al patrimonio cultural de Ingeniero White (Bahía Blanca, Argentina). *Cuadernos de Antropología Social*, 48, 91-110. <http://doi.org/10.34096%2Fcas.i48.4100>
- Prats, Ll. (2005). Concepto y gestión del patrimonio local. *Cuadernos de antropología social*, 21, 17-34.
- Prefectura Naval Argentina. Departamento de Estudios Históricos Navales (s. f.). *Archivo Histórico Militar Nacional*. <https://www.argentina.gob.ar/defensa/archivos-abiertos/instituciones-de-archivo/departamento-de-estudios-historicos-navales>
- Puliafito, C. (2010). *La Bahía Blanca: Primero el puerto* (pp. 1-6). Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca. <https://docplayer.es/15615442-La-bahia-blanca-primero-el-puerto.html>
- Puliafito, C. (2012). *El Puerto Viejo* (pp. 1-15). Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca. <http://www.puertobahia blanca.com/identidad/periodo2-articulos.asp>
- Roppola, T. (2013). *Designing for the museum visitor experience*. Routledge.
- Saldías, A. (1958). *Historia de la Confederación Argentina* (Tomo II). Orientación Cultural Editores.
- Unesco. (2015). *Recomendación relativa a la Protección y Promoción de los Museos y Colecciones, su Diversidad y su Función en la Sociedad* (pp. 14-20). Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000245176.page=14>
- Zingoni, J. (2010). *Arquitectura ferroportuaria en Bahía Blanca, 1880-1930*. EdiUns.

Notas

- * Artículo de investigación. Este trabajo se realizó en el marco del proyecto investigación PGI “Análisis económico de la cultura y el turismo cultural”. Departamento de Economía, Universidad Nacional del Sur, Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales del Sur-Conicet.
- 1 “A lo largo del recorrido del museo, entre las distintas escenificaciones, un objeto se reitera. Se trata de una manzana verde, al lado de un cartel, debajo de una foto, suspendida en el aire, en una frutera de la cocina ... El dialogo con quienes trabajan en el museo nos revela que la manzana verde es para las señoras de White ‘buena para la memoria’, sin embargo, antes de esta explicación, la manzana se ofrece como un enigma que invita por un lado a múltiples asociaciones y al mismo tiempo ofrece una resistencia” (Fressoli, 2013, pp. 9-10).
- 2 Se inauguró en el año 1932, este edificio de hormigón erigido junto al mar fue la primera construcción que se levantó en el puerto y proveyó de electricidad a Bahía Blanca durante 56 años. Fue diseñado por José Molinari, jefe de proyectos de la compañía Ítalo Argentina de Electricidad. Es un monumental edificio de rasgos arquitectónicos eclécticos, para muchos, un auténtico castillo estilo Tudor, como los que se construyeron en Inglaterra durante los siglos XV y XVI.
- 3 La Casa del Espía era la residencia del jefe de la Usina General San Martín. Varios jefes ocuparon la Casa desde 1932 hasta mediados de los sesenta, momento en que pasó a funcionar como una oficina administrativa. Ocupado por Gustav, alemán en épocas del ferrocarril inglés, en tiempos de la segunda gran guerra. Alrededor de él se construyeron muchas historias, que era un espía, que tenía un transmisor de radio oculto en algún lugar del castillo y reportaba desde allí a la flota de submarinos del Führer sobre los buques que partían con grano para paliar la hambruna de los aliados, etc.
- 4 El intendente Agustín de Arrieta en 1930 proyectó un fantástico balneario para la costa de los barrios Bulevar y Saladero, el primer tramo se inauguró en marzo de 2009, pero fue abandonado después.

Licencia Creative Commons CC BY 4.0

Cómo citar este artículo: Leonardi, V., Elías, S., y Audino, P. (2020). Los museos como herramienta de activación del patrimonio portuario de la localidad de Ingeniero White (Argentina). *Apuntes*, 33. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.apu33.mhap>