

COLECCIÓN HISTORIAS  
DEL SUDOESTE BONAERENSE

MARÍA DEL CARMEN BARRIONUEVO  
VANINA SUÁREZ

---

# LA ALDEA INVISIBLE

---



Universidad  
Provincial del Sudoeste  
*Promoviendo el Desarrollo Armónico de la Región*

  
**EdiUPSO**  
Editorial de la Universidad  
Provincial del Sudoeste

Barrionuevo, María del Carmen

La aldea invisible / María del Carmen Barrionuevo; Vanina Suárez - 1ª ed. - Bahía Blanca: EdiUPSO, 2021.

Libro digital, PDF - (Historias del Sudoeste Bonaerense)

Archivo Digital: descarga

ISBN 978-987-46769-8-6

1. Historia de la Provincia de Buenos Aires . I. Suárez, Vanina. II. Título.  
CDD 982.12



Universidad Provincial del Sudoeste. Provincia de Buenos Aires. Argentina

Sede central: San Martín 415, Pigüé - Telefax: (02923) 475693 - [pigue@upso.gba.gob.ar](mailto:pigue@upso.gba.gob.ar)

Sede Administrativa: Ciudad de Cali 320 (B8003FTH), Bahía Blanca

Tel.: (0291) 4592550 - Fax: (0291) 4592551 - [info@upso.edu.ar](mailto:info@upso.edu.ar) - [www.upso.edu.ar](http://www.upso.edu.ar)



**EdiUPSO**

<https://www.upso.edu.ar/ediupso>

[ediupso@upso.edu.ar](mailto:ediupso@upso.edu.ar)

Directora EdiUPSO: Regina Durán

Director de la Colección Historias del Sudoeste Bonaerense: Marcelo C. Tedesco

Corrección, diagramación y tapa: Franco Magi

No se permite la reproducción parcial o total, el alquiler, la transmisión o la transformación de este libro, en cualquier forma o por cualquier medio, sea electrónico o mecánico, mediante fotocopias, digitalización u otros métodos, sin el permiso previo y escrito del editor. Su infracción está penada por las Leyes 11723 y 25446.

Queda hecho el depósito que establece la Ley 11723.

Bahía Blanca, Argentina, octubre de 2019.

© 2021 Ediupso

## UPSO

### Rector

Dr. Hernán P. Vigier

### Vicerrectora

Dra. Andrea A. Savoretti

### Secretaria General Académica

Lic. María Claudia Dietz

### Secretaria General Administrativa

Lic. Natalia Castillo

### Secretario General de Relaciones Institucionales y Comunicación

Lic. Claudio Tesan

### Secretaria General de Planeamiento y Bienestar Universitario

Lic. Mariano Porras

### Decana de la Facultad de Desarrollo Local y Regional

Lic. Juliana Tomassini

### Decana de la Facultad de la Micro, Pequeña y Mediana Empresa

Lic. Alexia Postemsky

## EdiUPSO

### Directora Editorial

Mg. Regina Durán

### Consejo Editorial

Mg. Adrián Cannellotto

Dra. Carmen Cincunegui

Dra. M. Belén Guercio

### Director Colección

Historias del Sudoeste Bonaerense

Mg. Marcelo C. Tedesco



## PRÓLOGO

---

**L**a colección “Historias del Sudoeste Bonaerense” forma parte de uno de los objetivos por los que fue creada la Editorial de la UPSO. Nuestro sello editor nació en 2017 con la misión de contribuir a la promoción y difusión del saber a través de la generación de material bibliográfico producido para la región del Sudoeste Bonaerense, teniendo en cuenta las necesidades del ámbito académico, cultural y del medio en el cual la Universidad está inserta, a fin de responder de manera satisfactoria a las expectativas de la comunidad que la contiene.

Entre sus objetivos cuenta “promover, rescatar y difundir la producción de autores de la región del sudoeste bonaerense, en sus diferentes géneros, de acuerdo con las líneas editoriales y condiciones determinadas por esta editorial”. En este sentido, esta serie está compuesta por obras originales, cuyos autores resultaron seleccionados en concursos de propuestas, o bien fueron convocados especialmente para aportar su producción literaria o histórica.

El propósito de esta Colección es múltiple, y quizás ambicioso: en primer lugar, buscamos llenar un lugar de vacancia en el conocimiento de los sucesos que han hilado las ricas tramas de nuestros pueblos y ciudades del sudoeste bonaerense, enhebrándolas con anécdotas, personajes, lugares y acontecimientos singulares; y que por diversas razones en muchos casos no trascienden los ámbitos locales, volviéndose así de difícil acceso para quienes no viven o han vivido en ellos.

En segundo lugar, aspiramos a generar un espacio de publicación para autores más o menos aficionados, quienes no suelen tener medios para divulgar su obra. Como se expresara, hemos asumido desde la creación de la EdiUPSO que la tarea de un sello universitario debe

orientarse especialmente a brindar acceso social al conocimiento, poniendo al alcance de la comunidad de manera pública y gratuita textos académicos, literarios, de cátedra y otros.

A poco más de dos años de creada la EdiUPSO, su repositorio está en constante crecimiento. La incorporación de estos trabajos significará un avance en términos de brindar obras a un público que quizás no es quien busca prioritariamente lectura de textos provenientes de una editorial universitaria, pero a quien nuestro carácter de universidad pública comprometida con su comunidad nos obliga también a alcanzar.

Cabe un especial agradecimiento a los autores que sumaron sus obras a esta colección, quienes dedicaron tiempo y esfuerzo para brindar generosamente sus trabajos. También a la directora de EdiUPSO, magíster Regina Durán, y al comité editorial —las doctoras Belén Guercio y Guadalupe Oliveras, y el doctor Adrián Cannelotto—, por la dedicación con la que asumieron esta tarea. Este reconocimiento alcanza por igual al Director de esta Colección, el magíster Marcelo Tedesco, quien tuvo a su cargo la relación cotidiana con los autores, la edición y corrección de cada uno de los trabajos y el seguimiento del proceso editorial.

Esta Colección es un espacio abierto, que se irá enriqueciendo con nuevos aportes que paulatinamente se irán publicando luego de sucesivos concursos, así como con permanentes convocatorias. Esperamos que los lectores vuelvan periódicamente a encontrarse aquí con “nuevas y viejas” Historias del Sudoeste Bonaerense.

**Dr. Hernán Vigier**  
Rector

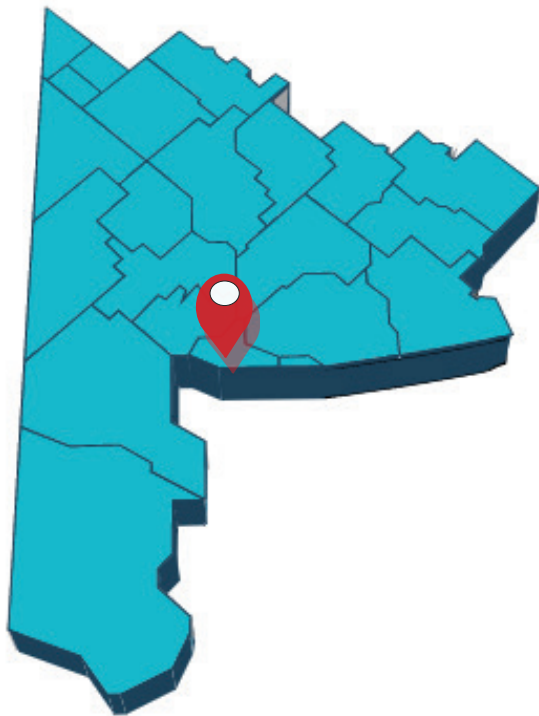
MARÍA DEL CARMEN BARRIONUEVO  
VANINA SUÁREZ

---

# LA ALDEA INVISIBLE

---

## ÍNDICE



|                                                         |         |
|---------------------------------------------------------|---------|
| <b>Introducción</b>                                     | Pág. 07 |
| <b>Primeras noticias de nuestra historia</b>            | Pág. 07 |
| Exploraciones desde el mar                              | Pág. 07 |
| Los pueblos originarios                                 | Pág. 08 |
| <b>Soñando los puertos y el progreso</b>                | Pág. 10 |
| Se perfila la creación de puertos y nuevas poblaciones  | Pág. 10 |
| «Arroyo Pareja» / «Puerto Belgrano» / «Puerto Rosales»  | Pág. 11 |
| Arroyo Pareja                                           | Pág. 11 |
| Puerto Belgrano                                         | Pág. 11 |
| Puerto Rosales                                          | Pág. 12 |
| <b>El balneario de Arroyo Pareja</b>                    | Pág. 14 |
| Búsqueda de alternativas para el balneario              | Pág. 15 |
| Necesidades habitacionales e infraestructura            | Pág. 16 |
| <b>La inmigración llega al barrio Puerto Rosales</b>    | Pág. 17 |
| Primeros inmigrantes italianos de posguerra             | Pág. 17 |
| <b>El crecimiento del barrio</b>                        | Pág. 18 |
| El barrio                                               | Pág. 18 |
| Estafeta postal                                         | Pág. 22 |
| La Escuela 227                                          | Pág. 23 |
| La «Sagrada Familia»                                    | Pág. 25 |
| La Cooperativa Industrial Limitada                      | Pág. 26 |
| Juegos y esparcimientos                                 | Pág. 30 |
| Otras características del barrio                        | Pág. 30 |
| Recuerdos de antaño                                     | Pág. 31 |
| <b>El ocaso de la Aldea</b>                             | Pág. 32 |
| Reubicación de los inmigrantes, criollos y sus familias | Pág. 32 |
| Destino final de las construcciones                     | Pág. 33 |
| Visión actual del predio                                | Pág. 33 |
| Expediente sobre el destino del lugar                   | Pág. 33 |
| <b>Inolvidable Arroyo Pareja (Puerto Rosales)</b>       | Pág. 35 |
| La importancia de las redes sociales                    | Pág. 35 |
| Nuevos sueños                                           | Pág. 36 |
| Anecdotario                                             | Pág. 36 |
| <b>Conclusión</b>                                       | Pág. 40 |

---

*Dedicado al grupo «Inolvidable Arroyo Pareja/  
Puerto Rosales», quienes cuando fueron niños  
y jóvenes transitaron esta tierra. Ellos son la  
memoria colectiva que hoy está vigente y fueron el  
motor para este trabajo.*

---

## INTRODUCCIÓN

A mediados del siglo XX un pequeño poblado conformado en su gran mayoría por inmigrantes italianos y españoles florecía a la vera de esa lonja de mar que, años antes, tuvo su relevancia por la inversión de capitales ingleses y franceses. Fueron ellos quienes trajeron a esta región —sudoeste bonaerense de la República Argentina— el sistema ferroportuario. La línea francesa llegaba hasta Arroyo Pareja. Ese era el nombre del actual Puerto Rosales y también la denominación popular de la aldea a la que hacemos referencia. ¿Qué pasó con esa floreciente comunidad? ¿Qué fue lo que provocó que, en ese mismo lugar, hoy sólo existan ruinas?

Para saber hacia dónde vamos es preciso conocer desde dónde venimos, cuál fue la impronta de esa población de inmigrantes y qué fue de ellos.

Para la concreción del estudio, la proyección y la instalación de esas estructuras intervinieron diversos factores y grupos humanos. Una diversidad de ingredientes que es necesario recorrer, más no sea solamente, para llegar a discernir qué fue lo que pasó, cuáles fueron los sucesos acaecidos. Los protagonistas primigenios, los componentes originarios, la conquista.

Habrá que navegar ese mar, sus embocaduras y sus canales, cabalgar en las dunas y en la profundidad de los desiertos para así aterrizar en el objetivo de esta historia, que nos coloca en el estuario de Arroyo Pareja y sus alrededores.

## PRIMERAS NOTICIAS DE NUESTRA HISTORIA

### EXPLORACIONES DESDE EL MAR

A partir de los viajes de Cristóbal Colón, la corona española envió varias expediciones de reconocimiento a las costas del continente americano. Durante el año 1520 la carabela «Victoria», al mando de Luis de Mendoza, se separó de la expedición a cargo de Hernando de Magallanes y Sebastián Elcano. Llegó a las costas de lo que luego se llamaría Bahía de Abajo, Bahía de los Bajos Anegados, Bahía de los Buenos Cables o Bahía Blanca. Durante algunos días encalló en los bancos de arena de esa zona, en la que iban descubriendo múltiples canales e islotes. La

carabela permaneció en el lugar que más adelante sería Arroyo Pareja y luego siguió con su tarea exploratoria.

Según las primeras cartas con datos topográficos, en 1794 la corbeta «Descubierta», comandada por el capitán de navío Alejandro Malaspina, llegó a la zona que nos ocupa. Por otro lado, en 1804, la balandra «Nuestra Señora de Belén» llevaba a bordo al piloto de la Real Armada Española José de la Peña y Zazueta, quien en su recorrido reconoce la geografía del lugar como una zona muy propicia para las operaciones navales.

Entre 1822 y 1823 el gobierno de la provincia de Buenos Aires envió expediciones por tierra y por mar. En la goleta «Clive» llegaron Martiniano Chilavert, jefe del departamento Ingenieros, Fortunato Lemoine, agrimensor, y el piloto español Joaquín Fernández Pareja. Este último reconoció un curso de agua que, en principio creyó era un desvío del arroyo Napostá. Posteriormente, fue identificado como un brazo del mar. En su homenaje, al estuario se lo denominó «Arroyo Pareja». El proyecto del gobierno era instalar un fuerte allí, en lo que hoy sería la isla Cantarelli. Hacia 1824 una empresa particular, la del armador español Vicente Casares, fue favorecida con un contrato para fundar el fuerte en la bahía. Posteriormente, se frustró el proyecto por los inconvenientes que tenían las expediciones terrestres para llegar al lugar, pues eran atacadas por los malones. Con la fundación de la Fortaleza Protectora Argentina (hoy Bahía Blanca, a 30 kilómetros de Arroyo Pareja), en abril de 1828, el gobierno comenzó acciones para atenuar y luego extinguir las arremetidas de los indios. Como citamos anteriormente, eran dirigidos por Calfulcurá y atacaban en malones.

En septiembre de 1832 llegó a lo que hoy es Punta Ancla el bergantín «HMS Beagle». A bordo se encontraba el naturalista inglés Charles Darwin, quien recorrió la zona con la colaboración de gobernantes de la provincia de Buenos Aires y autoridades navales. A partir de sus estudios de la zona, Darwin elaboró importantes avances en algunas teorías sobre la inmutabilidad de las especies. Mientras tanto, el capitán Fitz Roy, comandante del bergantín, exploraba la costa estableciendo la profundidad de las aguas, los puntos navegables y la dirección de los canales.

## LOS PUEBLOS ORIGINARIOS

En la región sudoeste de la actual provincia de Buenos Aires existen rastros que sitúan a los primeros habitantes 10.000 años atrás. Eran descendientes de aquellos inmigrantes que —provenientes de Asia— entraron

por el norte de América varios miles de años AC. En su recorrido hacia el sur del inmenso continente, un grupo se instaló a lo largo del cordón serrano de Tandilia, Ventania y las llanuras circundantes. Se nutrían de animales y de la recolección de frutos silvestres que eran compartidos solidariamente. Eran nómades y se organizaban en bandas autónomas de pocas familias, con un líder cuya autoridad era consensuada.

Hacia el siglo XVI, coincidente con la llegada de los españoles, numerosas culturas indígenas con diversidad idiomática y religiosa coexistían de manera organizada controlando sus recursos. La introducción de caballos por los españoles cambió significativamente esa situación. Los nativos comenzaron a expandir su territorio, tanto para cazar como para comercializar y cambiaron sustantivamente sus tácticas guerreras. Los pueblos pampa que tenían un fluido intercambio comercial con los araucanos o los mapuches que llegaban del otro lado de la cordillera, fueron paulatinamente ocupados por éstos últimos en sucesivas y agresivas incursiones al norte de la Patagonia y la llanura pampeana. Hacia el siglo XVIII el parentesco interétnico muestra una sociedad heterogénea, con pampas, querandíes, ranqueles, tehuelches, mapuches, pehuenches, entre otros.

Cuando a fines del siglo XIX el gobierno nacional impulsó la construcción del puerto militar en la zona de la Bahía Blanca, en campos próximos a lo que hoy es Coronel Rosales y la Base Naval Puerto Belgrano, coexistían los Linares y los Ancalao, que eran considerados «indios amigos». Ellos convivían con criollos y europeos. Habían llegado a la zona hacia 1827, como fuerzas de apoyo al Coronel Ramón Estomba para la fundación de la Fortaleza Protectora Argentina.

Francisco Ancalao formó parte del ejército que combatió a los indios, con sus fuerzas auxiliares. En algunas oportunidades, acompañado por la Legión Militar Italiana y numerosos civiles armados, enfrentó los ataques recurrentes de Calfucurá, Catricurá, Antemil y Cañumil y sus miles de lanceros. En 1860 Francisco Ancalao recibió el nombramiento de Sargento Mayor por parte del Gobierno de Buenos Aires, debido a su desempeño. Ancalao falleció en enero de 1871, siendo despedido con honores. Su hijo Rafael se estableció en los campos próximos a Ciudad Atlántida y Arroyo Pareja, mientras que los Linares se ubicaron en la zona de Baterías. Cuando comenzó la construcción del puerto militar fueron desalojados. En 1910, Rafael Ancalao tuvo que desocupar las casi 5000 hectáreas que le pertenecían. El 4 de mayo de 1912 comenzó el éxodo de las familias originarias con su ganado e im-

plementos de trabajo rumbo a El Bolsón, en la provincia de Río Negro, cuyo gobernador les otorgó provisoriamente unas tierras.

Fermín González Ancalao, conocido como «el indio Fermín» y nieto de Francisco Ancalao, permaneció en la zona, ocupando tierras que hoy conocemos como «Isla Cantarelli». En 1916 comenzó a trabajar en la Base Naval como obrero de la división talleres y se mudó al pueblo, dejando a un tal Viola como encargado de las tierras. En 1938 Viola fue desalojado con una orden judicial pues las tierras habían sido vendidas en 1926 a Marcio Cantarelli. Fermín trató de recuperar sus tierras por distintos medios, puesto que tenía documentos de posesión, como una carta del ingeniero Nieburth de la empresa Diks, Dates & Van Hattem, constructora del Puerto Militar. Pero ni su carta al Presidente de la Nación Edelmiro Farrel ni las múltiples gestiones realizadas lograron su cometido. Fermín, que se jubiló en 1941, era, según sus propios dichos, «el primer indio jubilado de la Base». Tenía como privilegio el poder ingresar a caballo a la misma. Fermín falleció el 18 de mayo de 1959, anciano y ciego, con alrededor de 86 años.

## SOÑANDO LOS PUERTOS Y EL PROGRESO

### SE PERFILA LA CREACIÓN DE PUERTOS Y NUEVAS POBLACIONES

Decisiones políticas y económicas dieron lugar a proyectos para la instalación de puerto militar y puerto comercial en la zona de la ría. Así fue como se construyó el Puerto Militar (Base Naval Puerto Belgrano), no muy alejado de Arroyo Pareja.

Junto al margen del arroyo, se proyectó una obra monumental que sólo fue concretada en una mínima parte: el Puerto Comercial. Los medios de comunicación y los ciudadanos lo llamaron, coloquialmente, Puerto de Arroyo Pareja. En el año 1947, el puerto pasa a jurisdicción nacional y es allí cuando el presidente Juan. D. Perón firma el decreto 5232-48 del 26/2/48 por el cual se designa con el nombre de Puerto Rosales al actual Puerto de Arroyo Pareja.

En un primer momento, la administración de la compañía ferroviaria francesa se encontraba en una parcela frente al mar. Posteriormente, en ese lugar, fue inaugurado el Barrio Puerto Rosales, junto al balneario. No obstante, los usos y costumbres hacen que indistintamente

—aún hoy— el barrio sea identificado con el nombre de Arroyo Pareja o Puerto Rosales. En el siguiente apartado, se especifican las características de cada espacio.

## «ARROYO PAREJA» / «PUERTO BELGRANO» / «PUERTO ROSALES»

### ARROYO PAREJA

Hacia 1823 se sabía de la zona aledaña a la Bahía Blanca. El gobierno de la provincia de Buenos Aires proyectaba fundar una población y un puerto en sus costas. Como ya se mencionó con anterioridad, la goleta estadounidense «Clive» partió en una misión de reconocimiento el 21 de noviembre de aquel mismo año. En diciembre realizaron un exhaustivo estudio de la zona costera y Fernández Pareja exploró la desembocadura de un curso de agua, que en honor a su descubridor se denominó Arroyo Pareja.

En términos geográficos no se trata de un arroyo sino de una entrada de mar muy profunda en la costa, que se caracteriza por una boca ancha que se va angostando a medida que entra al continente. La confusión en la confección de la cartografía se origina en el curso endorreico del río Napostá Chico, que se destaca por la inestabilidad de su curso dada la pendiente del terreno y otras condiciones climáticas. Durante el siglo XIX desembocó en el mar y se formó el estuario que quedó registrado como Arroyo Pareja. El Napostá Chico actualmente se pierde en los campos ubicados entre Punta Alta y Pehuén-có.

### PUERTO BELGRANO

La denominación Puerto Belgrano se empleó, en principio, para designar a la zona que comprende a la Base Naval. Pero también para referirse a Puerto Rosales y, por lo tanto, a Arroyo Pareja. Esto fue alrededor de 80 años antes de la construcción del puerto militar por parte del Ingeniero Luis Luiggi. El lugar, dotado de una gran profundidad, era visitado por diversidad de barcos. Al no haber marejadas, fondeaban con seguridad tanto los contrabandistas como los cazadores furtivos de fauna marina y navegantes de todo tipo.

En 1824 —en una acción fallida que le obligó a regresar— y en 1825, el bergantín de guerra «General Belgrano» visitó estas costas, fondeando en Arroyo Pareja. Se exploraron las costas y apostaderos. En alusión al barco, se llamó a la zona Pozos o Sonda del Belgrano para luego denominarla Puerto (del) Belgrano.

Los responsables de señalar el lugar para la construcción de un puerto militar fueron el capitán Dufourq y el ingeniero Luiggi, quien en años posteriores tuvo a su cargo su construcción. Se denominó a la zona como Base Naval de Puerto Belgrano por decreto bajo la presidencia de Marcelo T. de Alvear.

## PUERTO ROSALES

### *LAS INVERSIONES FRANCESAS EN LA ZONA DE ARROYO PAREJA*

El crecimiento económico argentino entre 1860 y 1914 atrajo importantes capitales extranjeros, principalmente de Gran Bretaña, en tanto que otras potencias como Francia, Alemania y Estados Unidos participaron en menor medida.

La riqueza, tanto ganadera como agrícola del sudoeste bonaerense, hizo llegar el Ferrocarril del Sud. De capitales británicos, desde 1885 en adelante, el Ferrocarril construyó su monopolio portuario, con muelle propio en Ingeniero White.

En 1900 el ingeniero italiano Guillermo Godio obtuvo una concesión para construir un puerto comercial de ultramar en la Bahía Blanca. Al no reunir los fondos suficientes para la obra, su concesión cayó. Allí el Estado montó un sitio de embarque comercial en la Base Naval. Se realizaron pocas operaciones, pues el sitio carecía de la infraestructura necesaria y no contaba con el apoyo de los comerciantes de Bahía Blanca ni de la Armada, que no aceptaban esa conjunción de lo militar con lo comercial.

El gobierno promovió el ingreso de capitales franceses para confrontar con el monopolio británico y es allí donde surge la Compañía del Ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano. La línea fue inaugurada el 12 de diciembre de 1910 con la llegada del primer convoy a la estación Almirante Solier. El proyecto no fue viable debido a las competitivas tarifas británicas. Las relaciones contractuales permitieron al gobierno su expropiación. En 1914 el muelle fue cedido al estado y la Armada procedió a dismantelar elevadores y galpones del muelle C.

## LO QUE PODRÍA HABER SIDO Y NO FUE

En 1912, el ingeniero francés Abel Julien Pagnard constituyó en París la Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca, después de haber obtenido la concesión por setenta años por parte del Estado.

La magnitud del plano general presentado por Pagnard —aprobado por el Ministerio de Obras Públicas en 1906—proyectaba un complejo que se construiría sobre la margen oeste del Arroyo Pareja. Un importante murallón de defensa de mil metros formaría una dársena para compensar las pleamares y bajamares y nivelaría el volumen de agua. El complejo contemplaba silos y elevadores para la carga de granos así como también preveía sitios sobre el arroyo para el embarque de ganado y mercaderías generales. La dársena de flotación contaría con 250 metros de ancho, 5 diques de 150 metros de ancho, limitados por 4 muelles de variadas longitudes: 660 metros el más corto y 1040 metros el más largo, todos dotados con vastos galpones. Además, contemplaban una dársena de maniobras, un gran dique de carena, varaderos, depósitos de carbón y numerosos ramales ferroviarios. Estaban previstas otras obras como galpones, una usina eléctrica, un equipamiento completo, el dragado de Arroyo Pareja, canalizaciones para agua potable y tantos componentes adicionales que se proyectaba como el mayor puerto de aguas profundas de América del Sur.

Hacia 1920, sólo se habían habilitado 300 metros de los 1000 proyectados para la primera parte de la obra. Son los mismos 300 metros que vemos hoy en Puerto Rosales.

El proyecto Pagnard no se pudo completar. La pugna de intereses de los capitales ingleses, el Estado que quería prescindir de la intervención de capitales extranjeros, los proyectos legislativos, la presión de empresarios bahienses y la guerra fueron algunos de los motivos por los cuales el gobierno decidió construir el Muelle Comercial en la zona de Ingeniero White y Galván.

Cabe destacar que un petitorio del Dr. Antonio Ballesteros al presidente Alvear, acompañado con la adhesión de trescientas firmas de destacados vecinos puntaltenses, promovió la continuidad de las obras en Arroyo Pareja. Sin embargo, ésto no tuvo eco en las autoridades, pese a que los considerandos del petitorio resaltaban los beneficios de continuar con el proyecto Pagnard.

## LA EXPROPIACIÓN

El 17 de diciembre de 1947 fueron traspasados los bienes de las empresas francesas al Estado, en concordancia con la nacionalización de los activos de las empresas extranjeras promovida por el gobierno de Juan D. Perón. Entonces, el puerto pasó a denominarse Puerto Rosales y quedó bajo la administración de la Armada, que, después de un incendio procedió a dismantelar los galpones, grúas y edificaciones consideradas obsoletas, dejándolo totalmente desactivado. En la década del 60, el Puerto pasó a ser administrado por Nación y luego por la Provincia de Buenos Aires.

## EL BALNEARIO DE ARROYO PAREJA

El 24 de diciembre de 1922 quedó inaugurado el balneario Arroyo Pareja. Fue un acontecimiento sumamente valorado por sus visitantes. Así se concretaba el proyecto impulsado poco antes por las autoridades municipales y del ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano, empresa que gerenciaba, en ese entonces, el puerto comercial.



Imagen 1. Inauguración del balneario Arroyo Pareja. Fotografía provista por el Archivo Histórico. (La Nueva Provincia-1922).

El balneario contaba con un murallón en forma paralela a la playa, con dos filas de casillas que se alquilaban a los visitantes para cambiarse y guardar sus pertenencias. Tenía una rambla de unos 30 metros de ancho y 300 de largo y se bajaba hacia el mar por unas prolijas escaleras. Al lugar adyacente se lo había rellenado con arena y se le colocó un alambre tejido de unos 700 metros de frente para atenuar el ingreso de las aguavivas. Su aspecto era sumamente agradable y contaba con un bar que tenía excelente servicio para el público. Por las noches se podía continuar con el esparcimiento pues las luces iluminaban profusamente el lugar. Además, se encontraba una confitería importante donde se realizaban bailes. Más adelante se llegó a contar con un cine: se colocaba una pantalla sobre dos pilares en la playa y el público se sentaba en la escollera a disfrutar de las películas en blanco y negro. Por otra parte, había un servicio de tren nocturno desde Bahía Blanca que llegaba a la playa a las 22.05 y emprendía el regreso a las 24. La empresa de colectivos Carlos Strauss tenía a su cargo el transporte del público desde Humberto y Urquiza en Punta Alta, cada media hora en horario de mareas. Cuando el tren llegaba cargado de turistas, éstos se volcaban de inmediato para conseguir una de las 605 casillas disponibles. Se alquilaban por 10 centavos y contaban con un espacio para cambiarse y guardar sus pertenencias, una percha y un banco de madera cada una.

Posteriormente, la empresa Farroni comenzó a realizar el transporte en colectivo y largas colas se formaban para subirse. El público, muchas veces llevaba su propia carpa y pasaba todo el día allí. En el lugar había un bar y una hermosa pista asfaltada donde se bailaba en traje de baño.

## **BÚSQUEDA DE ALTERNATIVAS PARA EL BALNEARIO**

Durante el verano de 1947 la población temía quedarse sin balneario ya que sólo podía accederse mediante el puerto comercial. Cada vez eran mayores los rumores que daban por cierto que luego de nacionalizar los ferrocarriles (de capitales franceses) el gobierno argentino se haría cargo del puerto. Los periódicos de la época afirmaban que la nacionalización tendría gran influencia en su desarrollo. Si el Ministerio de Marina tomaba a su cargo el puerto, el temor era que cerraran el acceso al mar para los ciudadanos comunes.

El anuncio de que el gobierno adquirió el puerto comercial fue realizado en abril de 1947. A partir de ese momento se convirtió en un anexo

de la Base Naval Puerto Belgrano. Éste tenía como objetivo primordial la construcción de un importante y moderno astillero, útil para la confección de buques de nuestra Armada Argentina y que también favorecería al desarrollo de la industria naviera.

Tal como la comunidad sospechó, se quedaron sin balneario. Se venía trabajando en un proyecto denominado Balneario regional Costa de Oro que no prosperó. Entonces, las autoridades municipales comenzaron a trabajar en un sitio denominado Pehuen-Có, a 70 km de Punta Alta, donde rápidamente diseñaron la construcción de un parque, oficinas y hasta un hotel.

## NECESIDADES HABITACIONALES E INFRAESTRUCTURA

Una compañía particular tuvo a su cargo la construcción del puerto comercial de Arroyo Pareja. Con fecha 1° de julio de 1946, el Estado adquirió el puerto con todas sus instalaciones fijas y móviles por un importe de \$ 2.800.000. A partir de allí pasó a llamarse Puerto Rosales, pero la posesión del puerto la tomó recién en marzo de 1947. La adquisición incluía los 17 edificios existentes, que cubrían una superficie de 2500 m2. En febrero de 1948 se realizó una reparación general para devolverle las condiciones de habitabilidad.

Se contrataron operarios inmigrantes a cargo de la subcomisión naval en Italia, para que prestaran servicios en los talleres generales y otras dependencias de la Base Naval. Asimismo, se ordenó la construcción de cinco galpones tipo «Quonset» para alojar a los hombres solos sin su núcleo familiar. Cuatro galpones oficiaban como alojamiento y el restante, como comedor con una capacidad para 240 personas. Los galpones se habilitaron en septiembre de 1948 pero no solucionaban el problema habitacional familiar. Es por ello que en febrero del mismo año se inicia la construcción de 100 casas, de bajo costo, en el predio de Arroyo Pareja, que terminaron de construirse en agosto de 1949. En 1950, con el material sobrante de las 100 casas, se construyeron 8 viviendas económicas más. Al año siguiente se agregan 70 casas prefabricadas de madera tipo Lamadrid.

Durante 1950 se inició la pavimentación del Barrio Obrero de Puerto Rosales y la reparación de los caminos internos del puerto. Al año siguiente se amplió la pavimentación, construyendo caminos de las calles entre las casas prefabricadas.

## LA INMIGRACIÓN LLEGA AL BARRIO PUERTO ROSALES

### PRIMEROS INMIGRANTES ITALIANOS DE POSGUERRA

A partir de 1945 y durante 15 años ingresaron por el puerto de Buenos Aires alrededor de 900.000 inmigrantes, la mayoría provenientes de Italia. De los contingentes que llegaban y en contraste con las primeras olas migratorias —constituidas generalmente por hombres solos— en este caso se destacaba la presencia de familias completas, mujeres, niños y adultos mayores. En algunos casos viajaban en familia, en otros, el hombre tomaba la delantera y más tarde llegaban sus familiares. En las primeras oleadas se observaba un porcentaje numeroso de agricultores mientras que, en las inmigraciones de posguerra, más de la mitad se registraron como obreros o jornaleros. Mayormente de origen siciliano, la mayoría se ubicó en la industria o en la construcción.

En junio de 1947 llegó el primer contingente de inmigrantes italianos. Arribó al puerto de Buenos Aires el buque Santa Fe al que le seguirían otros cinco buques de características similares. Las seis embarcaciones incorporadas a la Marina Mercante Nacional fueron construidas en 1945 en los astilleros de Estados Unidos para el traslado de tropas. Los inmigrantes, que se incorporarían rápidamente a las fuerzas de trabajo y producción argentina, fueron agasajados en el Hotel de los Inmigrantes de Buenos Aires con la presencia del Presidente de la Nación y el embajador italiano, en una emotiva ceremonia de bienvenida.

El 27 de junio de 1947 llegó en tren a Grünbein el primer contingente de inmigrantes italianos de la posguerra, el que posteriormente se trasladó a la Base Naval. Fueron recibidos por autoridades y público en general.

Eran doce familias y un hombre soltero, todos técnicos capacitados en aviación civil y militar. Las doce familias eran las de Emilio Bassetti, Eduardo Bizzi, Gino Marzona, Enzo Bassett, Rodolfo Buzza, Antonio Delora, Orlando Chiarello, Raimundo Chiodi, Virgilio Cardoni, Carlos Tognoti, Franco Galli y José Luoni, con sus respectivas esposas e hijos. Estos precursores eran muy jóvenes, con mucho entusiasmo y empuje. Los más pequeños eran Pietro Luoni, de apenas cuatro meses y Elisa Chiodi, de dos años de edad. Arribaron a las viviendas que les habían asignado en Arroyo Pareja, barrio designado como Puerto Rosales a partir de su incorporación al patrimonio nacional.

Hacia julio de 1947, los inmigrantes instalados alcanzaban un total de 80 personas. Posteriormente, continuaron arribando a la zona otros grupos de inmigrantes que fueron dando identidad al barrio de Puerto Rosales. La colectividad italiana local, nucleada en la Sociedad Italiana Unión y Progreso organizó un evento para agasajar a los nuevos vecinos.

## EL CRECIMIENTO DEL BARRIO

### EL BARRIO

Un organizado plano nos muestra la distribución asimétrica de las viviendas, que eran de madera y tenían una pequeña pero cómoda cocina, un comedor, dos dormitorios y un baño. Contaban con un patio cubierto con alambre tejido y tamariscos. Para las familias numerosas existían algunas casas con más habitaciones, de las cuales una era para el encargado (personal militar).

Las casas de material tenían cocina a leña y contaban con algo similar a un termotanque. La pileta para lavar la ropa se encontraba en la parte exterior. El clima era tan hostil, a diferencia del actual, que el frío, sumado a las lluvias, formaba escarchas. Las estructuras habitacionales no tenían alambrados, sino que estaban separadas por tamariscos bien cortados (cuidados por los mismos habitantes de las viviendas) y rodeados de eucaliptos. En general, en el interior de las viviendas no había heladeras eléctricas, algunas de ellas contaban con una heladera de hielo similar a lo que hoy conocemos como *freezer*. Éstas funcionaban con enormes trozos de hielo comprados al hielero que pasaba vendiendo por la zona.

El barrio tenía una presencia importante a la vista, todos aquellos que relatan anécdotas, lo describen como un lugar hermoso en donde primero se encontraban las casas de material, luego las de madera y las viviendas viejas, que estaban más cerca de la playa. La numeración iba de casa 1 a casa 228. Posteriormente agregó el 1000, quedando registradas como casa 1001 a casa 1228.



Imágenes 2 y 3. Detalles de las viviendas del barrio Puerto Rosales. Fotografías provistas por el Archivo Histórico.



Imagen 4. Vista parcial del barrio. Las casas prefabricadas de madera.  
Fotografía provista por el Archivo Histórico.



Imagen 5. Vista aérea del arroyo Pareja. A la izquierda el barrio arbolado.  
Fotografía provista por el Archivo Histórico.

Las viviendas eran provistas por la Armada Argentina, abonando un módico alquiler durante un período de ocho años. Los inquilinos se comprometían a mantenerlas y embellecerlas. Había premios para aquellos que cumplían con ese cometido, para ello, el encargado de la aldea disponía de un Suboficial que realizaba la inspección periódica de las casas, tanto en su exterior como en su interior.

El barrio tenía calles abiertas de asfalto, cada 4 o 5 viviendas se encontraba otra calle. Un lugar profuso rodeado de eucaliptus que daban mucha sombra. Contaban con todos los servicios menos gas natural. La recolección de basura estaba a cargo de la Base Naval. Los recuerdos indican que algunos tenían perros como mascotas pero dentro de su propio predio, no solía vérselos sueltos en la calle. El lugar era alimentado por un tanque de agua, contaba con electricidad (el Sr. Mendizábal estaba a cargo de la usina) y columnas de luz de hormigón en las mismas calles. Tanto la luz como el agua se distribuían por redes subterráneas. Hasta el poblado llegaban los carros con la leche y los helados; camiones militares los proveían de leña.

Completaban el cuadro la escuela, la estafeta postal, el destacamento policial con dos personas trabajando, la enfermería (en donde el enfermero actuaba muchas veces de médico) y una capilla cercana a la playa.

A un costado del barrio, en dirección a las vías que iban a Baterías, se encontraban varios comercios: dos almacenes y dos carnicerías, la peluquería, la mercería y la cooperativa, con instalaciones donde se realizaban importantes reuniones, bailes familiares y fiestas de Carnaval. En oposición hacia donde ahora se encuentra la escuela 24 (nueva escuela que reemplazó a la 227) estaban las casas, los negocios estaban por fuera y se debía atravesar por una pasarela y un puesto militar para realizar las compras. Dentro de Puerto Rosales había un pequeño cuartel, perteneciente a la Base Naval Puerto Belgrano, donde vivían algunos conscriptos. Ellos eran los responsables de realizar el mantenimiento del barrio y la playa y de levantar las hojas que los eucaliptos dejaban en el suelo, entre otras actividades.

Frente a la estafeta se encontraba el que fuera el restaurante y salón de baile de Nicoliche. Era una construcción muy amplia, con techo a cuatro aguas, con mesas, mostrador y puertas vaivén. Las columnas que sostenían el techo tenían espejos. Además, contaba con un alma-

cén y un surtidor de nafta. Detrás tenía unos departamentos y entre ambos, un jardín con una hermosa palmera. El tren paraba y desde allí bajaban los empleados de la compañía francesa para almorzar y cenar.

Frente a la playa se encontraba una casilla similar a la de los colectivos actuales. Desde allí partía, a las 6 am, el tren hacia la estación Barilari. Muchos lo usaban para ir a trabajar a la base y era gratuito. La playa, desde antes de existir el poblado, ya era visitada por turistas que llegaban hasta allí en tren. El balneario contaba con excelentes vestuarios, mesas, sillas y una prolija explanada con escalinatas para bajar hacia la playa.

## ESTAFETA POSTAL

En un principio la estafeta estaba ubicada en las instalaciones de la Cooperativa. Allí trabajaba la Sra. De Canini, luego Gisela y a continuación Carmen Pipitó, quien fue la última habitante de lo que en este libro se ha denominado «La aldea invisible». Carmen era costurera, confeccionaba ropa para el ejército hasta que le ofrecieron trabajar para *Encotel*, donde permaneció desde 1955 hasta 1990 cuando se jubiló. Luego siguió trabajando *ad honorem* hasta que no quedó nadie en el barrio y en 2001, a pedido de la Armada, tuvo que dejar su vivienda.

Hubo sucesivas mudanzas de la oficina postal. De la Cooperativa se trasladó hacia la estación del ferrocarril, al lado de la playa. Luego a un local muy precario, a unas dos cuadras y media. Allí, la gente esperaba afuera y era atendida a través de una ventanilla. Posteriormente la Armada le facilitó una casa precaria, que fue reformada y allí permaneció dicha oficina. Cuando contrataron un cartero, el público sólo ingresaba a entregar su correspondencia, la cual se despachaba en forma simple o certificada. También se hacían giros y encomiendas.



Imagen 6. Estafeta postal. Atrás vivienda de Carmen Pipitó.

## LA ESCUELA 227

Con la necesidad de alfabetizar a los hijos de los muchos inmigrantes que habitaron el Barrio Puerto Rosales se estableció la Escuela Nacional N° 227. Esta escuela se fundó el 20 de abril de 1953 en un edificio que anteriormente funcionaba como hotel, a pocos metros de la playa. Fue inaugurada por autoridades de la Base Naval Puerto Belgrano y padres, siendo Silvano Montivero su primer director. En un principio el plantel estaba conformado por siete docentes y 180 alumnos. Recién en 1967 fue bautizada con el nombre de «Fragata Presidente Sarmiento». Contaba con dependencias para la Dirección, la Secretaría y las aulas escolares. Los baños de los alumnos estaban junto a una glorieta cubierta de glicinas. Con el crecimiento de la población, posteriormente se construyeron

tres salones para los grados inferiores. También se habilitaron dos salitas para el Jardín de Infantes y un salón de actos con escenario.

En 1978, a partir de un proceso de reforma educativa, las escuelas nacionales pasaron a ser provinciales. A raíz de este cambio, pasó a llamarse Escuela N°24 «Fragata Presidente Sarmiento».

El 17 de agosto de 1980 se inauguró el nuevo edificio de la Escuela N°24, ubicada a pocos metros del barrio y que aún hoy sigue funcionando.



Imagen 7. Autoridades en la inauguración de la Escuela N° 227 el 20/4/1953.  
Del álbum de la familia Mendizábal.



Imagen 8. Alumnos de la escuela N° 227. Del álbum de la familia Bambaci.

## LA «SAGRADA FAMILIA»

Hacia 1947 el Barrio contaba con una capilla pequeña, al lado de la Comisaría, que albergaba unas 30 personas. La imagen de la Sagrada Familia se completa con una azucena y se encontraba al frente, en el altar, con dos hileras de cinco bancos a cada lado del recinto.

En virtud del fuerte arraigo católico de los inmigrantes, las autoridades de la Base Naval comenzaron a proyectar la construcción de una iglesia dentro del Barrio. Con materiales provistos por la Armada y con la colaboración de los vecinos que actuaron como obreros, comenzó la edificación.

El 8 de diciembre de 1959, en concordancia con el Sacramento de Comunión, una procesión llevando la imagen desde la capilla arribó a la nueva Iglesia, que se denominó «Sagrada Familia». Fue entronizada a un costado del lugar, que contaba con una nave de 10 metros de ancho por 20 metros de largo. La nueva Iglesia tenía capacidad para 200 o más personas y un confesionario. Al frente, un atrio, puerta principal y dos puertas laterales batientes. Al fondo un altar con una cruz y a los costados del mismo, una sacristía y un baño. El Padre Ibáñez llevó a cabo la ceremonia. También se encontraban el Padre Sosa, autoridades civiles y militares, la banda de música de la Base Naval y numerosos vecinos.



Imagen 9. Comunión en la Iglesia «La Sagrada Familia». Con presencia de Monjas del Hospital Naval. Del álbum de la familia Mendizábal.



Imagen 10. Iglesia «La Sagrada Familia». Cuando el barrio ya había sido desmantelado. Del álbum de la familia Bambaci.

## LA COOPERATIVA INDUSTRIAL LIMITADA

Los inmigrantes italianos crearon la Cooperativa Industrial Limitada. Constituida legalmente, con personería jurídica y un Consejo de Administración, cumplía funciones laborales y sociales. Estaba instalada a un costado del barrio en una amplia estructura que había pertenecido a la administración de las empresas francesas.

La producción abarcaba diferentes rubros. Se fabricaban rollos de alambres que se utilizaban para cercar el Barrio, para usar como contención alrededor del balneario para prevenir el ingreso de aguavivas, para cercos que separaban las viviendas o para rodear el tanque de agua. Se reparaban vagones que ingresaban por atrás del edificio hasta donde llegaban las vías. Tomaban pedidos de trabajo de diferente índole, como fabricar cortinas para las ventanillas de los trenes o construcción de cabriadas, entre otros.

Daban trabajo generalmente a aquellas personas que lo necesitaran. Los que trabajaban en la Base Naval, realizaban tareas en la cooperativa por la tarde, si sus necesidades económicas así lo ameritaban. Lo más relevante para los referentes de la Cooperativa era el factor humano.

En lo social, tenían instalaciones que se alquilaban para reuniones familiares. Además, se hacían distintos eventos, como los actos escolares, los bailes de la primavera y de carnaval. Proveían a sus asociados de un carnet identificador.

Contaban con un cine-teatro. Con un proyector propio instalado en una cabina sobre el entepiso, permitían a los vecinos disfrutar de películas en pantalla cinemascope. Los actores que intervenían en las obras de teatro, generalmente estudiantes, se preparaban tras bambalinas y luego ingresaban al escenario. El público acomodaba las sillas y se instalaba en la parte inferior o la parte superior a la que denominaban «gallinero».

Tenían un bar que contaba con una arcada y una barra. En el exterior había un escenario natural con una pérgola con ramas de palmera, mesas y asientos de material (como los que había en la playa) y un círculo de cemento donde se bailaba.

Casi todos los italianos tocaban instrumentos musicales, así que los eventos eran acompañados con música y baile.



Imagen 11. Jóvenes del barrio en el año 1965. Del álbum de la familia Bambaci.



Imagen 12. Primera Comunión. Año 1955 en el salón de la Cooperativa. Del álbum de la familia Bambaci.



Imagen 13. Otro cumpleaños de 15 en la cooperativa. Mario Acuña, Oreste De Grazia, Armando Quiroga y Hugo Caramelli. Año 1963. Del álbum de la familia Mendizábal.



Imagen 14. Cumpleaños de 15 de Yolanda Dipascual. En el Salón de la Cooperativa. Del álbum de la familia Mendizábal.



Imagen 15. Cumpleaños de 15 de Dorita Acquaroli. En la Cooperativa. Del álbum de la familia Mendizábal.

## JUEGOS Y ESPARCIMIENTOS

En aquella época, los niños se divertían con muñecas de tela confeccionadas con ojos hechos de botones y en la mayoría de las ocasiones realizadas por sus propias madres. Jugaban con cocinas fabricadas por ellos mismos, con latas de picadillo, huecos en la tierra y ramas arriba que imitaban las hornallas. Además, el día posterior a los bailes que se organizaban en la Cooperativa juntaban tapitas de cervezas o gaseosas y jugaban a las figuritas. Quienes en aquella época eran niños, hoy adultos, relatan que muchas veces se quedaban bañándose en el agua hasta las 2 am y que cuando la marea estaba baja, solían buscar pescados que quedaban en las redes para sacarlos. El tanque, distribuidor de agua, era un sitio de encuentro, un lugar altísimo donde ellos, sin que sus padres o madres los vieran y como una enorme travesura se subían hasta allí para cazar palomas.

En el barrio se formó el equipo de fútbol infantil «El Trébol» (nombre de la empresa de colectivos local). Tenían camisetas de color naranja con un trébol verde. Solían competir en las canchitas del Club Rosario Puerto Belgrano, en Punta Alta. Los niños también jugaban a una especie de hockey, utilizando «palos» que recogían en la zona y con una pelota de trapo o goma. Cuando se asfaltó el barrio, patinaban por las calles. Además, había dos equipos de sóftbol, deporte que se había puesto de moda porque lo practicaban en el Colegio Nacional de Punta Alta. Las figuritas «Bicicleta» y «Crack» les permitieron conocer a los jugadores de fútbol. En el barrio jugaban a la arrimadita, espejito, cara o cruz.

## OTRAS CARACTERÍSTICAS DEL BARRIO

Para la atención sanitaria tenían un enfermero en forma permanente que hacía muchas veces de médico. Cuando era necesario, el paciente era trasladado hasta el Hospital Naval. Todos los relatos coinciden en que el barrio era muy cuidado y sus habitantes muy unidos y solidarios.

El Barrio Puerto Rosales estaba rodeado por un alambrado. Con un pase se salía en dirección a Punta Alta, ya que como se mencionó anteriormente, del lado de afuera estaban los comercios.

Cada casa tenía un amplio terreno. Los frentes eran floridos: malvones, conejitos, violetas y otras especies adornaban el lugar. Siguiendo las costumbres de los inmigrantes italianos, la mayoría cultivaba en el fondo. Las quintas ofrecían tomates, maíz, papas, habas, lechuga, acelga, perejil y otras hortalizas, y también gallinas y patos para consumo familiar.

## RECUERDOS DE ANTAÑO

En relación a los oscurecimientos, fenómeno relacionado a ejercicios militares, relatan que se les solicitaba a todos los habitantes de las casas tapar muy bien las ventanas. Todos debían estar recluidos. Los soldados se encargaban de controlar que nada de luz se filtrara. A partir de 1951, los oscurecimientos se volvieron frecuentes. Sobrevolaban aviones con la larga manga alumbrada desde tierra, con reflectores y se podían ver las balas trazadoras rozando esa manga. Había dos acorazados que al probar los cañones algunas veces rompían los cristales de las casas.

En el año 1955 hubo una gran tormenta que azotó a la ciudad. Los relámpagos se reflejaban en el oleaje que se podía ver desde las mismas casas. Esta tormenta destruyó la mitad de las casillas de maderas y también la explanada de piedras que era utilizada para bajar a la playa. Luego de dicho fenómeno las casillas se repararon. Intentaron reconstruir la escollera pero el daño de la tormenta fue tan grande que fue casi imposible. La Base Naval se hizo cargo de los arreglos, al igual que de los baños que estaban a disposición de los visitantes de la playa. La tormenta también arremetió contra algunos postes de luz y personal naval, junto a algunas personas que vivían en el barrio, los supieron apuntalar hasta que llegó ayuda de la central eléctrica de la Base.



Imagen 16. Bice (Alicia) Satti de Mendizábal en su automóvil Ford Duran 1927. Año 1955. Del álbum de la familia Mendizábal.



## DESTINO FINAL DE LAS CONSTRUCCIONES

Las casas desocupadas fueron asignadas al personal militar y a sus familias; con el tiempo se fueron deteriorando. La Armada decidió no continuar con su mantenimiento, entonces paulatinamente el personal militar allí residente fue reubicado en otros lugares.

Como ya se mencionó en otro capítulo, en 2001 y por requerimiento de la Armada se mudó la última habitante: Carmen Pipitó, nacida allí en Arroyo Pareja. Comenzó entonces un plan de reubicación de algunas de las casas: éstas fueron desarmadas y hoy se las puede ver instaladas en diferentes zonas de Pehuen-có, Punta Alta y barrios aledaños. Otras instalaciones no aptas para el traslado fueron derrumbadas. Inclusive aquellas construcciones que estaban fuera del diseño del barrio Puerto Rosales, como los comercios que se encontraban entre éste y las vías que iban a Baterías y también aquellas dependencias que fueron construidas con muy buena calidad por la Compañía Francesa. Con el tiempo, desaparecieron los cableados subterráneos que proveían electricidad. La Iglesia no fue derribada, pero poco a poco desaparecieron aberturas, mármoles y otros elementos.

## VISIÓN ACTUAL DEL PREDIO

Desde la vista satelital que ofrece la web, la parcela denominada 455y, según plano del Municipio de Coronel Rosales, permite observar aún el trazado de sus calles, custodiadas por la profusa arboleda que quedó como símbolo de las semillas dispersas por los visionarios que ocuparon ese espacio en distintas épocas. Las fotografías tomadas por antiguos habitantes dan cuenta que aún existe el asfalto, algunas columnas y las ruinas de la iglesia. Y allí, como fiel vigía a través de los tiempos, el inmenso tanque de agua, herrumbrado, pero aún de pie.

## EXPEDIENTE SOBRE EL DESTINO DEL LUGAR

Con la sanción de la Ley 11535 del 4/5/1993, bajo la presidencia de Carlos Menem, se ratificó el Convenio de transferencia del puerto de Coronel Rosales desde la Nación a la Provincia de Buenos Aires. En el Anexo I de dicha Ley se especifica la delimitación jurisdiccional del Puerto Coronel Rosales, que incluye las parcelas 455z, Sec,P; parcela 455ab y 455y de la

sección rural, según el plano 113-75-74. Entendemos como parcela 455y precisamente el predio donde estaba ubicado el Barrio Puerto Rosales.

El 6/12/2012 la Subsecretaría de Actividades Portuarias del Ministerio de Producción de la Provincia de Buenos Aires vuelve sobre el tema y dicta la Resolución N.º 711, que entre sus considerandos manifiesta «Que la Delegación Portuaria Coronel Rosales aún no ha procedido a tomar efectiva posesión de los predios denominados como 455y, 455z y 455ab». Por ello encomienda al Delegado Portuario de Coronel Rosales la toma de posesión de dichas parcelas, a fin de concretar lo dispuesto por la Ley N.º 11535 del año 1993.

En febrero de 2013 se notifica al Jefe del Estado Mayor General de la Armada sobre la Resolución N.º 711. Todo lo actuado hasta entonces forma parte del Expediente 22400-20873/12 de la Dirección de Operativa Portuaria del gobierno de la Provincia de Buenos Aires.



Imagen 18. Parcela 455y del plano 113-75-74 del Municipio Cnel. Rosales. (Expediente 22400-20873/12). Documentación del Puerto Rosales.

## INOLVIDABLE ARROYO PAREJA (PUERTO ROSALES)

### LA IMPORTANCIA DE LAS REDES SOCIALES

Muchos vecinos del barrio Puerto Rosales han continuado con su amistad a través de los años. El 23 de junio de 2014, a partir de la iniciativa de Mirta Mendizábal, se formó un grupo en Facebook denominado «Inolvidable Arroyo Pareja–Puerto Rosales». Se convocaron a través de las redes sociales y se integraron no sólo los residentes de Coronel Rosales sino aquellos que se radicaron en otras ciudades a través de los años.

Sus *posteos* denotan el increíble recuerdo que tienen de su niñez y juventud en el Barrio: los valores inculcados por sus ancestros, el culto al trabajo de sus familias y a la solidaridad existente en la comunidad. Se intercambia acerca de cómo todo ello en su conjunto les permitió crecer como personas, echar raíces en la ciudad de Punta Alta y alrededores. También se conversa sobre volar hacia otras latitudes y concretar sus sueños. Se comunican a través de las redes, se alientan, se regocijan con las buenas noticias y se consuelan cuando algo no tiene un final esperado.

Sus integrantes se reencontraron personalmente en una emotiva reunión el 27/11/2005 y se organizan para reunirse periódicamente. Vuelven a verse y se funden en largos abrazos en los que rememoran aquella infancia, aquella juventud que los refresca con recuerdos de una etapa que marcó su existencia y permanece por siempre.



Imagen 19. Los jóvenes de entonces en el reencuentro del 27/11/2005. Del álbum de la familia Bambaci.

## NUEVOS SUEÑOS

Muchos anhelos florecen cuando los antiguos pobladores rememoran sus vivencias: anhelan volver a caminar esas calles que aún permanecen delineadas por el asfalto. ¡Pensar que aún hay tiempo! La comunidad todavía puede hacer algo: que los niños de Coronel Rosales recorran el predio, que esa parcela cuyas calles asfaltadas llegan hasta el mar vean la mirada infantil imaginando esas casas rodeadas de árboles, con jardines florecidos y niños jugando en las calles. Que perciban la música y las fiestas que alegraban a las familias y los alejaban de los recuerdos de la guerra europea, que sientan esa voluntad de trabajo de aquellos que con mucho esfuerzo pero con dedicación y espíritu emprendedor, ayudaron a erigir el puerto militar y el puerto comercial y aportaron muchísimo al crecimiento de la ciudad de Punta Alta. Añoranzas de que La Aldea Invisible deje de serlo y con ese cúmulo de sentimientos arraigados que perduran, el «Inolvidable Arroyo Pareja–Puerto Rosales» a través de sus miembros, establezca y construya un hito en una parcela, que marque ese acontecimiento único en la zona para que sea un punto de partida hacia el desarrollo de un nuevo emprendimiento.

Muchos sueños tienen los integrantes del grupo. ¡Muchos!

## ANECDOTARIO

Qué mejor que transcribir algunos de los tantos comentarios que brindaron los miembros del grupo «Inolvidable Arroyo Pareja–Puerto Rosales» para recrear lo que se vivía en el barrio Puerto Rosales en las décadas del 50 y 60.

«Al principio las calles eran de tierra. Luego fueron asfaltadas. Entonces los chicos hurgaban en las uniones para brea y la usaban como chicles. Masticaban y masticaban esa sustancia viscosa y negra y decían que así obtendrían más blancura en sus dientes».

«Los servicios fúnebres se realizaban en las casas particulares. El luto era indispensable. Vestimentas negras. Las mujeres con sus mantillas del mismo color. Los hombres con cinta negra en el ala del sombrero y en el brazo. Luego llegaba el carruaje negro con herrajes dorados y caballos negros.

Cuando la pequeña Alicia Botana falleció, con apenas un año, desde la casa trasladaron el cajoncito blanco hasta la iglesia. Los niños

vestían guardapolvos blancos y llevaban el cajoncito. Los cascos de los caballos —blancos— venían patinando por el asfalto. El carruaje también blanco, con herrajes plateados, trasladó a la niñita hasta su morada final, en el panteón circular del cementerio de Punta Alta. Los cascos de los caballos aún resuenan hoy en la mente de aquellos que entonces eran muy chicos, cuando por primera vez tuvieron contacto con la muerte».

«Don Marconcini había estado en la guerra; su estado físico lo delataba, en su caminar inclinado y su rostro algo disperso. Los niños corrían detrás de él. ‘Un molinito, Don Marconcini... un molinito’. Entonces él se agachaba bajo los eucaliptus y tomaba unas ramitas, y fabricaba en un instante los molinitos, para la alegría de los chicos del barrio».

«Alfredo Giménez venía como arrastrando su pierna por la tierra y el asfalto de aquellos días. Bajo su brazo los diarios y su voz... ‘diarioooooo... diarioooooo’... No lo amedrentaba ni la lluvia. Caminaba empapándose totalmente. Los diarios mojados seguían bajo su brazo. Giménez fue un personaje muy conocido en Punta Alta, cuando recorría la zona de Humberto I e Irigoyen vendiendo golosinas».

«Don Zapico llegaba en su camioneta repleta y recorría las calles del barrio vendiendo las verduras y dejando sus recetas. ‘Ponga a hervir los alcauciles. Luego los escurre y los saltea en aceite de oliva. Por otro lado, mezcla ajo, perejil, queso rallado y huevos; los agrega al salteado y ¡se chupa los dedos!’».

«Los de ‘La Marchina’ proveían el hielo. Bloques gigantes que traían los mayores en su hombro y colocaban en las viviendas, en recipientes o en heladeras. Solían durar un día y eran fraccionados a fuerza de cincel o cuchillas».

«Había un cuartel donde residían los conscriptos, asignados al mantenimiento del Barrio. Como había muchas moscas y mosquitos, especialmente en verano, iban en un jeep que esparcía un humo para combatir los insectos. Los niños del lugar corrían tras el jeep para ingresar en la nebulosa del humo blanquecino. ‘Qué rico olor’... decían. Travesura infantil que desconocía el peligro que corrían al aspirar el insecticida».

«Tomasito llegaba al barrio a alborotar las siestas. ‘Es que no había un helado de crema tan rico como el de Tomasito’. Abría el recipiente y tomaba una oblea rectangular. Colocaba el helado encima y cerraba con otra oblea».

«Don Leiva fabricó una radio. Los niños iban a cantar a su casa. Así nació ‘La Pandilla Rosaleña’. No duró mucho esa diversión tan sana. Parece que lo pescaron a Don Leiva por la frecuencia de la radio y no pudo seguir con tan grato emprendimiento».

«Del lado de afuera, antes de entrar al barrio, había una especie de casa. Allí concurrían los niños a realizar actividades scouts. Don Pallarela y la señora de Depetris eran los instructores».

«En el sector del ‘campito’ que atravesaban para acortar camino había dos casas con amplísimo terreno. En una vivía Don Posado, que era policía. Un gran tanque de agua se encontraba frente a la casa. La otra casa tenía una especie de enrejado. Allí vivía un pescador que llamaba la atención, pues la piel era muy pero muy curtida —seguramente por el contacto con el sol y la sal— llevaba botas blancas. Tenía una lancha ‘del año de Matusalén’. Los niños le gritaban ‘¡viejo Vidal! ¡viejo Vidal!’, y el pescador los corría por el campito y ellos llegaban agitadísimos al barrio, felices de su travesura».

«En el tiempo en que la escuela estuvo cerrada por ampliaciones, los niños eran enviados a la escuela de Baterías. Para ello, utilizaban ‘la chancha’, un coche motor que iba por las vías ferroviarias hacia aquella Base».

«Antes de que estuviera la iglesia nueva, la señora de Barreiro daba catequesis en un salón grande frente a la playa, donde también se daban las misas. En una oportunidad, cuando los chicos iban a tomar la comunión, la misa se celebró en el salón de la cooperativa, que era más grande. Fue un día con lluvia torrencial. Con asombro las familias del barrio vieron llegar a varios jeep de la Base Naval, que los trasladó desde su domicilio hasta la cooperativa y de esta manera no mojaron su vestimenta. Muchas familias celebraron con asado, hecho por los mayores en los patios de las casas resguardados con paraguas».

«Don Miguel Scafetto era el jefe encargado del barrio. Vivía en una casa muy grande, tipo colonial, distinta al resto, a media cuadra del cuartel, en la última calle del barrio».

«Muchos adolescentes trabajaban en aquellos tiempos. Recuerdan que contaban con bicicletas que tenían un canasto enorme en la parte delantera. En una de esas bicicletas se iba a buscar bolsas de afrechillo, maíz, trigo —para abastecer a un almacén— a lo de Zapico y Capuleto, en calle Colón al 100. La gente del proveedor cargaba las bolsas después de que el joven se sentara. Lo mismo le pasaba a otro muchachito que acarreaba cajones de pescado. Tenían que hacer mucho esfuerzo y equilibrio para que no volcara la bicicleta hacia adelante».

«La iglesia original se llamaba ‘La Sagrada Familia’. Mientras los mayores limpiaban la capilla los niños aprovechaban a probar el vino de misa que estaba atrás del altar».

«El matrimonio Meijide no tenía hijos. Eran muy solidarios con los vecinos, cuando éstos tenían algún problema serio que resolver. Él tenía un taller en Punta Alta y una enorme moto chopera Wilson que llamaba mucho la atención. Se dedicaban a viajar mucho en esa moto».

«La chica del 15, así la llamaban porque llevaba una medalla con ese número en el cuello, escribía el horario de la pleamar en la pizarra».

«Docentes del barrio daban clases a los conscriptos analfabetos».

«La catequesis se empezaba a los 6 años. Entre las catequistas de diferentes períodos se encontraban las señoras de Barreiro, Depetris, De Grazia, De Nápoli y Mendizábal. Instruían a través de un librito que tenía 97 preguntas. El 8 de diciembre se tomaba la primera comunión».

«Había una peluquera española. De pequeña yo tenía muchos rulos. Como la gente me pedía un día que quedé sola me corté los rulos para regalarlos. Cuando llegó mi mamá y me regañó, le dije que me lo había cortado la española. Nadie me creyó, por supuesto».

«Un día estaba sentada con un animalito en la mano y vino un señor y me pegó y el bichito voló. Yo lloraba porque él mató a un animalito

de Dios. Me llevaron a la enfermería y mi madre no durmió en toda la noche por si subía una raya roja por el brazo producto de la picadura de mi animalito: un alacrán».

«Con la dirección de la señora de Blanco y Marta Pueblas en el órgano cantamos un tedeum en latín en la capilla nueva. Era muy lindo escuchar cantar al padre Alejandro».

«Fuimos muy felices en ese barrio. Todo era amistad verdadera y solidaridad; un mundo aparte diríamos. Casi no salíamos del barrio porque teníamos todo, amigos, diversión. Se respetaban los horarios de descanso y después salíamos a jugar. En verano íbamos a reservar la mejor mesa junto al mar para ir a comer un asado con la familia».

«Desde la escuela salíamos para llegar hasta el mar. Llevábamos flores en nuestras manos. Las esparcíamos en el agua en homenaje a los 77 tripulantes fallecidos del Rastreador Fournier que naufragó en el Estrecho de Magallanes el 22 de setiembre de 1949, y de otras víctimas que se cobró el mar. Hoy, más de 70 años después, muchos de nosotros aún conservamos esa costumbre».

## CONCLUSIÓN

Lo que empezó siendo un trabajo para recaudar testimonios de adultos que transcurrieron su infancia y adolescencia en Arroyo Pareja/ Puerto Rosales —especialmente en las décadas del 50 y el 60— y así transcribir en papel lo que de su memoria colectiva nos llamaba la atención, terminó siendo un enorme trabajo de investigación. Nos transportamos en el tiempo empezando por las primeras exploraciones marítimas que llegaron al sitio y la que de la mano de un piloto español llamado Fernández Pareja le dio nombre al lugar. Conocer a los pueblos originarios, sus costumbres y sus luchas, sabiendo que después de que fueron conquistados, se realizaron los primeros asentamientos que luego dieron espacio a las futuras sociedades.

Tan importante es Arroyo Pareja que fue imposible alejarse de la creación del puerto y el debate constante entre asentarlo en la Bahía Blanca o en La Plata, atravesando decisiones políticas, decretos presidenciales y pujas de poder entre los habitantes y los comerciantes.

Arroyo Pareja, Puerto Belgrano y Puerto Rosales, infinidad de veces son confundidas como si fuese el mismo sitio y una de nuestras tareas fue diferenciarlas para luego adentrarnos en lo que realmente nos llevaba la investigación. Las inversiones francesas y el puerto comercial —que sólo fue concretado en una mínima expresión— junto a la búsqueda de un nuevo balneario cuando el puerto pasó a jurisdicción nacional y el hermoso lugar turístico que tanto llamaba la atención en la zona no tenía acceso para los ciudadanos comunes, impulsó a las autoridades municipales a buscar nuevos espacios, llegando así a un pequeño paraje llamado Pehuen- Có, hoy centro turístico zonal.

También nos encontramos con la inmigración de italianos de posguerra, pieza fundamental en la creación del barrio. Sus necesidades habitacionales le dieron forma y sus descendientes son muchos de los que hoy adultos son testigos de este trabajo desde el anecdotario.

La aldea invisible sigue siendo una deuda pendiente para la ciudad, un barrio —Puerto Rosales— que forjó parte de los cimientos de Coronel Rosales y que muchos desconocen.

Nos despedimos con la enorme convicción de que para saber hacia dónde vamos, debemos saber desde dónde venimos y creemos que nuestro pequeño granito de arena ha sido dejar en papel lo que como sociedad nos debíamos.

Como cierre, las palabras de Juanita Vilches, proveniente de una familia argentina que con mucho esfuerzo (especialmente después del fallecimiento del papá) fue un eslabón importante en esa comunidad. Juanita destaca una semblanza de lo que significó para ella esa infancia y adolescencia barrial en el marco de integración con la comunidad— en su mayoría de origen italiano— y refleja con precisión los numerosos pensamientos similares que recibimos de los integrantes del Grupo «Inolvidable Arroyo Pareja—Puerto Rosales».

«Allí quedó parte de mi infancia y toda mi adolescencia; pero sólo quedó lo temporal. Conmigo vinieron los recuerdos, las vivencias, las situaciones de vida, los aprendizajes; las marcas que dejan la infancia y la adolescencia para formar la personalidad. Los recuerdos y las anécdotas son muchos, muy variados. Algunos están muy nítidos en mi memoria, otros tengo que hacer un esfuerzo para recordarlos. Pero lo que sí quedó como fórmula de vida es el sentido de familia, la solidaridad, la dignidad del trabajo, el esfuerzo por superarse, la capacidad para disfrutar, el respeto a la naturaleza y el valor del amor y la amistad».

