

El viñedo entre las máquinas

Mauricio Corbalan y Pio Torroja¹

A la salida de una alcantarilla que cruza por debajo del muro que divide México de Estados Unidos, intentando entender qué pasaba en la cuenca del Río Tijuana, conocimos a Alejandro Meitin. La extraña expedición era parte de una conferencia sobre escenarios futuros del urbanismo global²; Alejandro vive en Punta Lara y es miembro fundador de Ala Plástica³, estaba allí porque trabaja desde hace tiempo en otro escenario complejo, tan local como global, la Isla Paulino. La isla está a 15 minutos de lancha de Berisso, ¿pero dónde?

Salimos de la Buenos Aires y antes de tomar la autopista localizamos la isla en el navegador satelital. Isla Paulino es un territorio delimitado por el canal de acceso al puerto de La Plata, el río Santiago y el Río de La Plata. Ningún punto característico, sólo línea de costa y verde oscuro. Subimos por la rampa de la autopista y cruzamos el Riachuelo. A un lado el dique de inflamables y las playas de contenedores de Exolgan. Operaciones logísticas de escala global infiltradas por asentamientos precarios y monoblocks.

A los pocos minutos estamos cruzando el arroyo Sarandí, una antigua zona de quintas. Pasamos los rellenos sanitarios del Ceamse. Mientras van apareciendo bañados, esporádicas zonas sembradas, alguna vaca; del otro lado, nuevos barrios cerrados y asentamientos, galpones. A lo lejos los cascos urbanos de Quilmes, Berazategui y otras localidades. Los territorios que van desde el Riachuelo hasta Ensenada, fueron siempre tierras sometidas a las crecidas del río, despoblados e intransitables.

El ferrocarril Buenos Aires al Puerto de la Ensenada (BApE) construido por William Wheelwright e inaugurado por Sarmiento en 1872 tenía su estación central a metros de la Casa Rosada, pasaba por La Boca, cruzaba el Riachuelo, seguía por Quilmes y luego alcanzaba el puerto de la Ensenada. Quedaba así conectado el lugar donde Wheelwright pensaba que Buenos Aires tendría su puerto de aguas profundas, con la Aduana Taylor. La autopista Buenos Aires La Plata replica ese trazado.

En la autopista vemos montículos y terraplenes que anuncian la construcción de un tercer carril, exclusivo para el tráfico de camiones entre la reciente terminal de contenedores del Puerto de La Plata y el área metropolitana. Paralelo a la autopista corre un polducto de YPF que pasa desapercibido, apenas señalizado por unos carteles de color naranja. La autopista termina abruptamente en una rotonda en el borde del área urbana de La Plata. Hacemos un

¹ Los autores se encuentran trabajando junto con el colectivo Ala Plástica, en un proceso cartográfico de la Cuenca del plata denominado "Nodo Sur" - www.nodosur.org.

² Ecuador Político es una conferencia transfronteriza itinerante organizada por el Center for Urban Ecologies del departamento de artes visuales de la UCSD y organizaciones territoriales locales como Casa Familiar en California y Alter Terra en Tijuana. - <http://www.politicaequator.org/>

³Ala Plástica (La Plata), es una organización artístico-ambiental que desarrolla su actividad principalmente en el área del Estuario del Río de la Plata (Argentina) desde 1991 - <http://vimeo.com/user3938165>

pequeño desvío por el barrio de Tolosa, el más castigado por la inundación del 3 de abril de 2013. En las fachadas de las casas vemos marcas como de carbonilla a un metro de altura.

La noche previa a la inundación, mientras una lluvia torrencial desbordaba el arroyo El Gato y anegaba vastas zonas del centro de la ciudad; la refinería de YPF-Ensenada también se inundaba . El agua subía y se llevaba consigo combustible hasta llegar a los hornos de coque, lo que produjo explosiones y un incendio. Una mezcla de agua de lluvia, hollín, coque y efluentes cloacales bajaba por las calles e impregnaba las paredes de las casas.

Atravesamos el bosque y tomamos la Avenida del Petróleo Argentino. Aquí comienzan los barrios de Berisso. Entre los árboles se suceden depósitos de combustibles, tuberías que acompañan y se elevan de vez en cuando como pórticos donde convergen crudos de distinta procedencia. Variedades pesadas que se extraen del Golfo de San Jorge y otras que se producen en la parte occidental del país, se descarga crudo "liviano" en Puerto Rosales, traído en buques tanque desde Nigeria. Este mix de crudos pasa a través de 900 kilómetros de oleoductos hasta aquí, al centro de refinación de La Plata y se transporta convertido en gas oil y naftas por el poliducto de YPF, que antes casi perdemos de vista, hasta la dársena de Inflamables de Dock Sud.

La refinería de YPF es la planta industrial más grande de la Argentina, un tercio del combustible que se consume en el país es procesado allí. Su importancia estratégica en el abastecimiento nacional quedó evidenciada después del incendio, cuando pasó de procesar 24 millones de litros diarios a 4. Esa relevancia logística fue la que hace 59 años hizo que la flota de mar al mando de Isaac Rojas amenazara con bombardearla durante los sucesos de septiembre de 1955, "(...)la próxima operación va a ser sobre las destilerías de petróleo de La Plata, y si usted no presenta la renuncia, seguiremos hasta la destrucción de los tanques de Dock Sud(...)"⁴. Esto tuvo un efecto disuasivo que para algunos es el motivo por el cual Perón optó por no resistir.

Avanzamos en paralelo al canal Este, donde en algún tiempo, como nos recuerda Alejandro, la gente "pescaba y nadaba, porque el polo (petroquímico) era más chico y no se sentía tanto". Antes de llegar al embarcadero que nos llevará a la isla, doblamos, ya en el centro de Berisso, por la Avenida Montevideo hacia la izquierda y llegamos a la calle Nueva York, que tiene 6 cuadras de largo. Desde este punto vemos las grúas pórtico naranjas de la nueva terminal de contenedores, traídas ya ensambladas desde China por barco y emplazadas en el mismo lugar donde antes estaba el frigorífico Armour. A la izquierda y en paralelo al canal del puerto todavía están los edificios en ruinas del frigorífico Swift.

Los trenes de carga traían 11 mil cabezas de ganado por día provenientes de distintos establecimientos ganaderos distribuidos por la Pampa Húmeda. El ganado en pie descendía directamente de los vagones y era subido por la "manga" hasta la parte superior del

⁴ Memorias del Almirante Isaac F. Rojas. Conversaciones con Jorge González Crespo, Planeta 1993.

frigorífico, allí comenzaba el proceso de faena entre charcos de sangre donde los obreros tenían que traer sus propios cuchillos.

La dimensión y la intensidad de esa matanza organizada hoy parecen irreales en este barrio silencioso y vacío. Cada tanto vemos un barco que entra en el puerto y a las grúas que hacen prácticas con un solo contenedor que sube y baja. El ir y venir de vacas, la salida y entrada de los obreros, la llegada y la partida de los barcos, conformaban una máquina de movimiento de apariencia perpetua.

A mediados de 1945 una flota compuesta por 36 barcos llegó al estuario del Río de La Plata. Un portaaviones y varias naves de guerra la acompañaban. Una parte de la flota se internó en el canal de acceso y al llegar a Río Santiago se dividió: 6 barcos fueron a cargar al Swift y otros 6 al Armour. Cuando las naves artilladas se arrimaron a los respectivos muelles, todo el personal de cámaras frías y estiba de los dos frigoríficos fue llamado de urgencia al toque de sirena. Se dispusieron turnos extraordinarios para el embarque de congelados de carne para el frente europeo. La presión y el apuro expuso un punto débil de la patronal y del sistema, los obreros decidieron suspender los embarques; Cipriano Reyes, líder del sindicato de la carne, ex anarcosindicalista, organizó la huelga desde Isla Paulino. "(...) con un buen mimeógrafo y una máquina de escribir nos ubicamos en el rancho del monte, donde instalamos nuestra secretaria de Prensa y Propaganda." Los gerentes de los frigoríficos acusaron de sabotaje a los huelguistas que reclamaban mejores condiciones laborales y elementos de seguridad en el trabajo: provisión de botas de goma y zuecos de madera. Cipriano Reyes comentaría que la huelga se prolongó hasta culminar, sin organización previa, en los sucesos del 17 de octubre, "Una reacción espontánea ... te arma una manifestación en minutos, con tanto obrero dispuesto"⁵.

Armour cerró en el 69, Swift en el 83. El Armour fue demolido en 1980. Casi todos esos obreros y sus familias eran inmigrantes de países europeos marginales y algunos de medio oriente. Muy pocos hablaban castellano. Esas historias aún se ven reflejadas en la lista de colectividades que participan de la fiesta del inmigrante que se realiza en Berisso. En 1907 se fundó la Sociedad Albanesa. En 1909 los lituanos crearon la Sociedad Mutual Varedienes, en 1931 se formó la sociedad Mindaugas de la misma nacionalidad. Los griegos fundaron en 1911 la Fraternidad de los Chios Adamandios Corais. En 1913 surgió la Unión Polaca. En 1917 se fundó la Sociedad Islámica. En 1918 se fundó la Sociedad Italiana, en 1924 la Sociedad Ucraniana Prosvita. La Sociedad Armenia se fundó en 1924, la Bielorrusa "Vostok" en 1928, la Búlgara en 1932 con el nombre "Kiril y Metodio".

En los conventillos y pensiones de la calle Nueva York vivían 7000 personas, todos los obreros de los frigoríficos pasaban por allí, pero también los marineros y estibadores, la gente de los fondines, los comerciantes y sus proveedores. En esas fondas comenzó a tomarse en cantidad el vino que se hacía en el monte, desde la isla de Paulino hasta la playa de la

⁵ Yo hice el 17 de octubre, Cipriano Reyes. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1984.

*Balandra: se trataba del “vino de la costa”. Eran viñedos de uva “Isabella”, una cepa híbrida, que nació del cruce entre la *vitis vinifera*, que es europea y la *vitis labrusca*, que es americana; se montaban en parrales junto con canales hechos a pala para desaguar y regar. El sistema les permitió acoplarse al régimen del Río de La Plata, que con cada inundación traía el agua y también materia orgánica que iba enriqueciendo el suelo. Entre el año ‘40 y el ‘60 había más de doscientas quintas que cubrían cuatro mil hectáreas; se llegó a producir un millón de litros de vino por año. En el año 2000 la producción rondaba los dosmil litros y quedaban sesenta quintas en las que sobrevivían algunos viñedos. Lo mismo pasó con las frutas y las verduras, era toda producción local del monte que abastecía a uno de los núcleos industriales más densos del país.*

El puerto, los nuevos tablestacados, las grúas, las mejoras en el centro de Berisso y acostumbrados a que todo es ciudad, nos distraen de que estamos cruzando hacia los bajos, hacia esa zona litoral donde el río y el continente se mezclan regularmente. Dicen que en la creciente del ‘40 el agua cubrió totalmente el suelo de la isla y que quedaban a la vista nada más que algunos techos y las copas de algunos árboles, y que el recreo de Pagani, que dio nombre a la isla, fue arrastrado y “volteado”.

Paulino Pagani, inmigrante llegado de Lombardía, fue capataz en la construcción del puerto y se asentó como muchos otros de los que a pala hicieron el canal en sus márgenes. El canal dividió la isla Santiago en dos: la nueva Santiago y la Paulino ; Después de la inundación del ‘40 el suelo quedó lleno de la sal traída desde el mar por la sudestada, y se perdió por años la producción de las quintas, lo que hizo que muchos hijos y nietos de los primeros isleños se fueran. Hacer la isla, o el puerto “a pico y pala”, parece una metáfora pintoresca del carácter trabajador de tiempos pretéritos, pero la humanización de las cuencas es un trabajo intensivo sobre lo local que repercute y se monta en ciclos globales o sistémicos y es allí donde pone el ojo Rodolfo Walsh cuando cuenta la génesis de la civilización del delta del Paraná: “...uno de aquellos cavadores pasó a la inmortalidad, abriendo a pala los seis kilómetros que separaban al Guazú del Paraná de las Palmas. Por esa vía irrumpió la fuerza monstruosa de los ríos. En la actualidad, la zanja Mercadal da paso a buques de ultramar.”⁶

Cuando aún divisamos las grúas y se pueden entrever las chimeneas de la destilería, resulta inverosímil imaginar que uno está entrando en el extremo sur de la selva que comienza en Brasil, Paraguay y Bolivia y sigue por Argentina y Uruguay, bajando por toda la Cuenca del Plata. Tendríamos que haber salido desde el muelle “Haroldo Conti” en Montevideo y Génova, pero salimos desde el muelle provisorio que montaron al final de la calle Génova por la ampliación del puerto.

⁶“Los Inventores de ríos” de Rodolfo Walsh. de "El violento oficio de escribir" Obra periodística (1953-1977)- Editorial Planeta, 1995.

Conti escribió el que sería su último texto en la isla. “Tristezas del vino de la costa”⁷ es un artículo melancólico, quizás porque anunciaba el fin de su autor, quizás porque la caída del esplendor de la isla y de la vida industrial de Berisso que él retrató no dejaba entrever que la misteriosa Paulino es también incierta, proteica e irregular como intuimos desde el muelle.

Cada vez que llegamos al muelle que da al centro de la isla parece la primera. Hay un par de quioscos, una parrilla, una hostería, algunas casas, unos baños públicos y un puesto sanitario cerrado. Todavía están las vías de la Decauville de las que habla Conti.

Esta vez en lugar de seguir hacia el Río de La Plata, el camino que hacen los pescadores, vamos caminando en la dirección opuesta, hacia el centro de Berisso. Vamos hacia la casa de Andrés Aguiar, miembro fundador de la cooperativa de productores locales, uno de los “nuevos”. Caminamos por un sendero de tierra de unos 70 centímetros de ancho, por el que nos cruzamos muy cada tanto con alguien. A un lado la costa, árboles, cañas y plantas; al otro, las quintas con sus “jardincitos” y sus casas, casi todas de madera y chapa puestas en paralelo o transversales a la costa, muchas con galerías orientadas al norte.

La primera vez que caminamos por este sendero, hace tres años, había 3 ó 4 metros de costa; hoy hay partes donde el borde cae a pique al agua y en algunas partes está interrumpido. “Los prácticos...” dice Andrés, explicándonos con esas dos palabras que se escuchan mucho en la isla, que refieren a los pilotos locales que maniobran la entrada de los grandes buques. Entran y salen en lanchas que con su oleaje provocan el derrumbe de la línea de costa.

Las quintas son parcelas de unos 60 metros de ancho por 120 de largo. Detrás de las casas hoy quedan algunas huertitas ocasionales, como la de Miguel Ruscitti, con sus tomates cuyas semillas se vienen conservando desde que su padre comenzó como “mediero” o peón en la isla allá por el ‘51 en la quinta de algún paisano de Abruzzo. En ese entonces las huertas llegaban hasta el canal Zunda, por donde se sacaba la producción frutihortícola en botes y barcazas hasta el muelle de la calle Nueva York y de allí se transportaba al mercado de La Plata. Y también ocasionalmente, al menos según Ruscitti, al mercado de Abasto en la Capital.

Pasando las “huertitas”, es frecuente encontrar detrás de ellas, una zona de unos 20 metros de largo por el ancho de la parcela. Se ven frutales, ciruelas, algún duraznero o pomelo, y cada tanto, entre los árboles, respaldos de caño de camas antiguas. Allí están enterradas parejas de antiguos isleños, muchos de ellos nacidos en la isla.

Más allá de los frutales están los viñedos, que son galerías de 2 metros de alto y 2 de ancho por un largo que va de los 50 a los 100 metros. “El Pilla”, personaje histórico de la isla que hoy vive en el “continente”, decía que con su padre tenían 3000 parras y hoy quizás queden 400. Detrás de los viñedos vemos el monte: 350 metros de monte espeso hasta el canal Zunda, que corre paralelo al canal de acceso al puerto y que ya no se usa para sacar la producción.

⁷ Revista Crisis N°36, abril 1976.

En 2012 avanzamos cien metros pasando los viñedos, tuvimos que dar un largo rodeo y atravesar pajonales, ceibales, árboles caídos, restos de antiguas construcciones de madera y chapa podridas envueltas en ramas y flores. Allí vimos los “recintos”, unas especies de polders bordeados por unos taludes de 5 ó 6 metros de alto, 50 hectáreas muy visibles desde google maps, donde los trabajos de dragado de la ampliación del puerto descargan el refulado que sacan del fondo del Río Santiago y el canal de acceso. Estos recintos se veían como lagos de los que solo emergían las copas de los árboles. Marcos Marini, productor local, miembro de la cooperativa y de la Asamblea Salvemos el Monte de Berisso, nos guiaba. Su miedo no era tanto la destrucción del monte como la posibilidad de que esa tierra se transforme en un loteo para un barrio cerrado. Su quinta llega hasta uno de los taludes. Hoy, agosto 2014, el monte avanzó sobre los recintos y se cubrió de vegetación en parte, pero el efecto de la remoción de los barroes del fondo del Río Santiago es un poco incierto: contienen años de vuelcos de aceite y petróleo. Sin embargo, esta es una preocupación menor comparada con la posibilidad de que sobre estos recintos se construya un camino entre la extensión del espigón X que protege el canal de acceso y se adentra unos 5 km. en el Río de La Plata. Esa extensión contendría un muelle para carga y descarga de cereales, según aparece en las diapositivas de la presentación del plan estratégico del puerto publicada en Internet⁸. Su uso intensivo afectaría las condiciones de equilibrio del monte y la isla.

Más allá de los “recintos”, en pleno monte, se dice que hay algún caserío, “gente que quedó incluso fuera de las villas, y terminó en el monte, gente que no es de acá, que no son isleños”. Para los isleños, y esto incluye a los llamados “viejos” y a muchos de sus hijos y nietos lo que importa es ser considerado “un isleño” mucho más que ser dueño de la tierra. Si uno es isleño significa que “vive” en la isla, produce la tierra o lleva adelante un almacencito, alquila cuartos o tiene un lugar para acampar en algún lado. De todas maneras las quintas se “compran” y se “venden”, aunque hay que aclarar que en la isla “comprar” y “vender” tiene implicancias diferentes a las que tienen en el continente. El texto de Conti lo relata muy bien, es muy preciso y bastante actual pese a sus 38 años: lo que se compra y vende son viejos papeles de derecho de arrendamiento que daba la compañía “Dock de Tránsito”, de capitales holandeses. La compañía aparentemente era propietaria de las tierras y cobraba rentas anuales hasta la inundación del ‘40 en el recreo de Pagani. “Después no aparecieron más ... parece ser que la Compañía traspasó los terrenos al Estado. A partir de aquí el derecho se torna confuso y en resumen los isleños, hasta que aparezca algún avivado, se rigen por la costumbre.”⁹

Es un tema delicado y esquivado, no es difícil adivinar que es imposible comprar una quinta si uno es un completo extraño. Se necesita tener algún vínculo con la isla o con los isleños. Andrés comenzó a pensar en instalarse en la isla cuando estuvo haciendo temporadas de

⁸ Presentación del *Consortio Puerto La Plata* para los alumnos de la facultad de arquitectura y urbanismo UNLP- 12-07-11 - cátedra Lopez Rocca Etulain - <http://es.slideshare.net/AugustoAvalos/puerto-la-plata-facultad-de-arquitectura-zal-120711-catedra-lopez-rocca-etulain>

⁹ Idem nota 6.

bañero en la playa del río, pero sobre todo porque el hecho de que su madre haya sido maestra en la escuela de la isla en los '70, lo hace un poco parte del linaje "isleño". De todas maneras las imágenes de una comunidad cerrada pero feliz, con su "época de esplendor" no nos permiten ver la totalidad. En una entrevista Marcos muestra otra cara de la cosa; "...el tema de la isla es complicado, siempre estuvieron peleados todos con todos acá.. para que te des una idea, se prendían fuego las casas entre hermanos, entre primos"¹⁰. En la isla fueron instalándose los efectos progresivos de una desarticulación entre hombres, industrias y monte, poco quedaba de la trama de mutuales, fraternidades y asociaciones que los ensamblaba. Para muchos fue sorprendente ver a casi todos los vecinos reunidos en una tallarinada en la escuela cuando la Asociación de productores locales empujó para que se hiciera la primera fiesta del isleño en julio de 2013. Marcos y Andrés, con sus treinta y pico son los "nuevos" y están intentando de diferentes maneras reconstruir la compleja maquinaria de la isla para hacerla aparecer en los mapas, en la medida en que esto sea útil para su supervivencia. Si nos forzamos a hacer un ejercicio de imaginación, con la ventaja y la imprecisión que nos da la distancia, podríamos decir que un futuro posible de la isla estaría en una mezcla de la conservación de los usos y las costumbres - su enigmático régimen de pertenencia y propiedad, su simbiosis con el río y el monte, su vino, con la transformación de la isla entera en una especie de procomún que abra procesos nuevos e incalculables.

En la isla no hay red eléctrica, no hay agua corriente, ni tendido de gas. No hay policía. Cruzando el canal hay un puesto de Prefectura que controla la entrada al puerto. Tampoco hay una salita médica, hay un pequeño pabellón con baños y una salita municipal multiuso cerca del muelle, en general desierta. La escuela no tiene más alumnos, pero sin embargo funciona, se usa como base para campamentos estudiantiles de verano.

En 2001 se instalaron 33 paneles solares que se ven sobre las casas o sobre unos postes de metal, todavía se puede seguir el link de la noticia en diario El Dia Edición Internet donde Miguel Ruscitti dice que en las épocas de prosperidad de la isla había algunos molinos aislados que generaban energía eólica... eso se terminó en la década del '70, cuando de los 200 residentes permanentes que eran, solo quedaron 15 familias. "A partir de allí empezó nuestra lucha por conseguir el cableado eléctrico. Pero las gestiones fracasaron una y otra vez, porque el transformador más cercano de donde derivaría el cableado estaba saturado y estábamos muy lejos de cualquier otro transformador".

Sin embargo esa lucha por la red eléctrica, por estar dentro de la red, que parece disparada por un instinto primitivo, una especie de instinto de supervivencia, puede cambiar de signo.

Hacia meses que no veníamos a la isla, sabíamos que después de los tiempos de conflicto con el puerto que alcanzaron cierto efecto en los medios locales y de la ciudad de la Plata, se había llegado a un estado de indiferencia mutua entre el puerto y la isla. El puerto hace que escucha y sigue con sus cosas, los isleños van desganados a las reuniones sabiendo que el tablestacado, una obra para la defensa de la línea de costa, no se va conseguir; que otra vez

¹⁰ Entrevista a Marcos Marini, agosto 2013 en <http://islapaulinopdi.blogspot.com.ar/2013/08/marcos-marini.html>

están desapareciendo del radar de las grandes máquinas tecno-económicas contiguas. En el momento de mayor tensión mediática, digamos entre 2012 y 2013, los actores comenzaban a diferenciarse y el juego de posiciones, riesgos y potencialidades se hacía más visible; la isla, los isleños, los productores, el monte, los ambientalistas, los medios, la universidad, el puerto, el municipio, el juzgado, etc. La isla podía perder todo - el plan de ampliación del puerto estaba en pleno proceso de difusión y rosqueo, superpuesto a las leyes provinciales y nacionales de protección del monte - o constituirse en un actor *glocal*. Mitad local, mitad global; un poco metido en la trama de operaciones globales portuarias, una especie de cuello de botella por el que tendrían que pasar ciertas decisiones del puerto y al mismo tiempo territorio autogestionado y monte parlante, terruño improbable, símbolo de otras formas de producción.

La isla Paulino, lejos de su *parva muerte*, sugerida por Conti en el subtítulo del artículo, no es solo un lugar donde “fantasmean” quejumbrosas historias de lugares y personas, sino que, plegada al monte y a la cuenca del Plata, es independiente de las empresas de hombres y mujeres aun cuando se haya aliado ocasionalmente en ellas.

Andrés nos cuenta que hubo una reunión con la gente del puerto; ellos repentinamente les ofrecieron pasar un cable bajo el canal, darles electricidad, “promesas urbanizadoras” nos dice. La lucha de gente como el tano Ruscitti podía ganarse; pero las cosas tomaron otro rumbo. Los isleños se miraron, hubo algún amague de aceptación; se dijo que no, “hoy la isla no quiere luz”, no quiere terminar como Santiago, llena de bolichitos, clubes náuticos y turismo desgastante, o quizás saben que la posibilidad de conexión que propone el puerto es el principio del fin de una autonomía relativa y muy frágil.