

ASOCIACIÓN URUGUAYA DE HISTORIA ECONÓMICA (AUDHE)
TERCERAS JORNADAS DE HISTORIA ECONOMICA
Montevideo, 9 al 11 de julio de 2003.

SIMPOSIO N° 25

**Inmigración, Asociacionismo y Cooperativismo: un tríptico exitoso y necesario en
ambas orillas del plata, siglos XIX Y XX.**

Coordinadores: Prof. Celia Gladys López
Prof. Elida Inés Ríos

LUCES DE AYER... SOMBRAS DE HOY...

**La sucursal de Concepción del Uruguay de la Barraca Americana, su instalación y
clientela en las colonias Judías. – (1.907 – 1.928)**

AUTORES: Prof. Mario Ruben Ramírez
Prof. Flavia Elizabeth Portela
Prof. Roberto Eduardo Martínez

**INSTITUCIÓN: Instituto de Historia – Universidad Autónoma de Entre Ríos
(U.A.d.E.R)**

E-MAIL: marioramirez@terra.com.ar
flaviaport@yahoo.com.ar
rob_mart_2002@yahoo.com.ar

ORIGEN DE LA FIRMA

En el año 1870 la provincia de Entre Ríos era gobernada por el General Justo José de Urquiza; quien mantenía transacciones comerciales con la firma A. B. Morton & Sons de Baltimore (U.S.A.). La firma americana vendía a Urquiza productos de Estados Unidos y este exportaba frutos del país.

En Entre Ríos, Ricardo López Jordán a través de una revolución tomó el gobierno provincial el 11 de abril de 1870 luego del asesinato de Urquiza y dos de sus hijos. La provincia quedó envuelta en una lucha interna que le trajo muchos perjuicios.

Mientras tanto en el río de la Plata, el Capitán John G. Hufnagel, al mando de un buque con mercaderías de la firma A. B. Morton & Sons, esperaba para comercializar con Urquiza. Al conocerse la noticia se debatió entre regresar cargado a Baltimore o comercializar los productos en otra plaza.

En esos días visitó Montevideo el ‘reconocedor’ belga Eugenio Plottier^{**}, conocido del Capitán Hufnagel, que residía en Paysandú. En una reunión en la capital Oriental donde analizaron la situación entrerriana. Plottier aconsejó remontar el Río Uruguay hasta la ciudad de Paysandú y vender el cargamento del ‘Alfred’ en esa plaza¹.

Siguió los consejos de su amigo y una vez concluida esta actividad, John Hufnagel con amplias facultades para decidir asuntos comerciales y Don Eugenio Plottier se entrevistaron y dieron inicio a una pequeña empresa. Luego de la aprobación de los hermanos Franklin y Dudley, contó con el apoyo incondicional de la firma Morton & Sons. Así nació lo que en poco tiempo se transformó en la prestigiosa “Barraca Americana” que embriagó con su progreso ambas márgenes del río Uruguay.

Su instalación física fue un tema conflictivo. Luego de varios debates, se tuvo en cuenta la situación que vivía la provincia entrerriana² y las dificultades que presentaba el puerto de Concepción del Uruguay³. La razón social Hufnagel, Plottier & Compañía con el nombre de fantasía ‘Barraca Americana’ se estableció en Paysandú, donde abrió sus puertas en calle 33 Orientales y 8 de Octubre hacia fines de 1870⁴.

INSTALACIÓN DE LA SUCURSAL CONCEPCIÓN DE URUGUAY

En el último cuarto del siglo XIX la firma Hufnagel, Plottier & Cía. experimentó ejercicios positivos. Motivó la instalación de sucursales en Concordia (1.892), Amberes (1.895) y en Baltimore, al disolverse la firma A. B. Morton & Sons, esta última sucursal a principio del siglo XX fue trasladada a Nueva York⁵.

A principio del siglo XX tanto Argentina como la República Oriental del Uruguay se encaminaron a un crecimiento económico. La República Oriental del Uruguay luego de

* La función era de intermediario entre el comerciante exportador y el saladerista, en la compra – venta de los productos saladeriles, en especial cueros salados. El Reconocedor quedaba encargado del cumplimiento del contrato entre ambas partes.

** Eugenio Plottier, casado con Rosalía B. de Plottier. Previo a instalarse en Paysandú, apenas cumplida la mayoría de edad partió de Bélgica rumbo a México enviado por su tío; que era copropietario de una importante empresa. Al poco tiempo partió rumbo al río de la Plata para probar suerte.

¹ Folleto Conmemorativo; “Barraca Americana S.A. 1870 – 1945”; Tip. Baccaro; Paysandú; Agosto de 1945; Pág. 4

² Folleto Conmemorativo; “Un siglo Construyendo – Barraca Americana S.A.”; 1970

³ Rousseaux Andrés Rene; “Historia del Puerto de Concepción del Uruguay – Entre Ríos”; Tomo I; Artes Gráficas Yusty; Concepción del Uruguay, 1995; Capítulo V; Pp 67 - 72

⁴ Folleto Conmemorativo; “Un Siglo Construyendo – Barraca Americana S.A.”; 1970

⁵ Idem.

las peleas internas entre Blancos y Colorados. Llegó a la presidencia José Batlle y Ordóñez, 1 de marzo de 1903, con un ideal de salvar al país entre todos, como expresó antes de ser electo Presidente: “Un esfuerzo así crearía un gran espíritu de cordialidad entre los partidos tradicionales, y no sería imposible hacerles comprender que en vez de enemigos enconados, dispuestos a negarse el agua y la sal, deben considerarse como verdaderos aliados, para la obra del progreso moral y material de la República, de cuyos beneficios, gozarían ambos en una verdadera comunión patriótica”⁶

A este gobierno se opuso Aparicio Saravia, dirigente rural y caudillo del partido Blanco, con ideas basadas en un modelo agro-exportador. Fue derrotado en la batalla de Marsollier el 10 de septiembre de 1904. Con esta derrota y la muerte de Aparicio Saravia, la oposición quedó dispersa y sin oposición a las reformas impulsadas por el Presidente José Batlle y Ordóñez.

El proyecto batllista que apuntó a un capital nacional, con medidas proteccionistas y una estatización de los servicios.

En Argentina en el apogeo del proyecto agro-exportador; tuvo mayor impulso luego que el Presidente Figueroa Alcorta sofocó la revolución radical de 1905. Muchas obras se llevaron adelante en distintas provincias, en especial el desarrollo de los ferrocarriles.

La provincia de Entre Ríos era gobernada por el Dr. Faustino Miguel Parera* (1907-1910). Durante su período se amplió el ramal ferroviario; quedó unido Buenos Aires con Entre Ríos a través del Ferry boat.

El acceso al puerto exterior de Concepción del Uruguay era a través de un puente ferroviario sobre riacho Itapé. Esto ocasionó muchas dificultades en la operación normal de los buques de ultramar⁷.

Los constantes reclamos de los vecinos y la importante ubicación geográfica de la ciudad, interesó a las autoridades políticas para la construcción de un puerto nuevo con dársena interior sobre el riacho Itapé.

En la zona ribereña había solo quintas y bosques, la apertura de calles y el atractivo del puerto nuevo, cautivó a empresas que vieron con futuro la instalación de sus empresas⁸. Como dijimos anteriormente la Barraca Americana tenía instalada una sucursal en Concordia (E.R.) con el mayor volumen de ventas. Gracias a la habilidad de su gerente Héctor Baltar que incorporó materiales de construcción y la agencia Ford. Las modificaciones la llevaron al primer lugar en ventas, superando con frecuencia a la casa central en Paysandú.

Finalizadas las obras de la dársena interior del puerto de Concepción del Uruguay. Hufnagel, Plottier & Cía. comenzó una operatoria muy fluida a través del puerto y combinó con el ferrocarril para abastecer a la sucursal Concordia.

El primer buque consignado para la Barraca Americana ingresó el viernes 7 de junio de 1907 a dársena interior. Fue el ‘Glendovey’ de bandera inglesa con 16 pies de calado y transportó en sus bodegas 1.000 toneladas de pino tea y spruss. El representante de esta primer operación fue el agente marítimo Francisco V. Hanza. La embarcación culminó la descarga en la casa central y a su regreso cargó huesos con destino a Nueva York.

⁶ Reportaje diario El Tiempo, Montevideo 23/01/1903, en De La Vega, Julio Cesar; Diccionario Consultor Político; tomo verde; Editorial Librex; Buenos Aires, 1989; pp 27

* Nació en Paraná en 1857 y falleció en Buenos Aires en 1926. Desde 1890 a 1915 ocupó distintos cargos provinciales y nacionales, Ministro de Gobierno del Gobernador Macia 1895-98, Gobernador de la Provincia de Entre Ríos entre 1907 y 1910; fundó varios Bancos Agrícolas.

⁷ Rousseaux Andres Rene; ob. cit; pp 67-72

⁸ Periódico La Juventud; Números varios; enero de 1907

Al Considerar que el primer buque que tocó los nuevos muelles fue el ‘August’ de bandera noruega a mediados de marzo de 1907. La firma desde un primer momento estuvo dispuesta a operar en el nuevo puerto⁹.

Pocos días antes de la llegada del primer embarque circuló la versión periodística sobre la posibilidad de la instalación de un depósito de la razón social Hufnagel, Plottier & Cía. Operación que se concretó el 28 de mayo de 1907 entre la firma y el agrimensor Juan Leo* en la suma de \$ 12.000 m/n¹⁰. La escritura fue labrada por el Escribano Rafael Paradelo** el sábado 7 de diciembre de 1907¹¹.

En las primeras semanas del año 1908 la firma consiguió el permiso del Ministerio de Hacienda para la construcción de un viaducto; que partía de los terrenos de la misma y llegaba a la cresta del piedraplén del puerto. El ancho era de 5 metros y la altura de 7,50 metros. En su extremo se había instalado un guinche a vapor. Por sus laterales se disponían dos vías del ferrocarril para facilitar las tareas de carga y descarga¹².

Entre octubre y noviembre de 1909 comenzaron los primeros movimientos para la edificación de los depósitos. Se desmontaron diez metros de malezas para dar acceso a los ferrocarriles a una altura de 6,50 metros sobre el cero del río y una inversión valuada en \$ 8.000.- m/n. Luego se amplió a unos \$ 12.000.- m/n.

La construcción comenzó en el último mes de 1909. Compuesta por dos depósitos gemelos de 12 metros de frente por 40 metros de largo y una altura de 7,50 metros, unidos por una galería de 12 metros de ancho. Al frente sobre calle 3 del Este (hoy Máximo Álvarez) se construyeron los cimientos para la instalación del aserradero.

Predomina la arquitectura de estilo inglés; con gruesa mampostería, ladrillos de máquina importados de buena calidad y las estructuras de entresijos con perfilera metálica de gran porte¹³.

El movimiento interno, carga y descarga, contaba con tres vías férreas tipo Decauville*** que partía de la galería y se extendía por las instalaciones.

La construcción de la obra fue adjudicada al arquitecto Santiago Giacomotti, mientras que la dirección técnica estuvo a cargo del ingeniero Windmüller. Al principio se utilizaron 32 empleados, número que se incrementó con el avance de la obra¹⁴.

Simultáneamente al avance de las obras la firma operaba un buen volumen de mercaderías a través del puerto. Sobresalía el comercio de maderas de pino tea y spruce, destinado al comercio local y en especial para abastecer la sucursal Concordia.

Otro de los rubros explotados por la firma fue el combustible. El primer embarque llegó a bordo del buque ‘Lastenia’ con 2.000 cajones**** de kerosene, con destino al consumo local y abastecimiento del interior de la provincia.

⁹ Periódico La Juventud; N° 1108; 17/03/1907

* Nació en Lyon (Francia) el 24/09/1842. Llegando a la Argentina en la década del ‘60, el General Urquiza lo designó para organizar el departamento topográfico de la Provincia. Realizó el primer plano de la ciudad de concepción del Uruguay en 1865 titulado ‘Principio de Urbanización de la Capital’. Fue Presidente Municipal entre 1903 y 1904. Falleció el 29 de Julio de 1924.

¹⁰ Idem; N° 1157; 28/05/1907

** Fue Presidente Municipal de Concepción del Uruguay en el año 1890.

¹¹ Idem; N° 1.236 -- Fecha 07/12/1907

¹² Idem; N° 1269; 25/2/1908

¹³ Folleto “El Patrimonio Histórico de la Provincia de Entre Ríos”; Gobierno de la Provincia de Entre Ríos; Consejo Federal de Inversiones; Colegio de Arquitectos de Entre Ríos.

*** Tipo de transporte ferroviario de trocha angosta y carros pequeños, utilizados generalmente para el transporte de mercaderías entre distintos depósitos.

¹⁴ Periódico La Juventud; N° 1572; 16/04/1910

**** Cada cajón contenía 2 latas de 20 litros cada una.

La firma a partir del lunes 1 de agosto de 1910 utilizó los depósitos para almacenar maderas y artículos de corralón. Por decreto municipal del 1 de septiembre de 1910, el Ejecutivo Municipal habilitó a la firma para almacenar los siguientes artículos:

Maderas en general	Tierra romana
Baldosas para piso,	tierra Pórtland
techos lisos y enlosados (azulejos)	Yeso
tejas de canaleta	Tiza
alambre de toda clase	Aguarrás
Kerosene	Nafta
carbonato de cal para la industria	pez de resina
sulfato e hidratos impuros (soda cáustica y común)	calcio en general y galvanizados
tirantes de hierro macizos	Bujes
carbón de piedra	punta de Paris y estoperoles
tornillos en general	arandelas y bulones de hierro

Los rubros autorizados fueron: ferretería, carpintería, construcción, derivados del petróleo y químicos.

Argentina por esos días centraba la producción y exportación en los productos primarios, la industria era rudimentaria. Esto fue muy bien aprovechado por la firma, que comercializaba los productos importados a excelentes precios. Gracias al organizado circuito de fletes marítimos, para que sus barcos nunca naveguen en lastre.

El lunes 19 de septiembre de 1910 con la autorización final del Ministerio de Hacienda de la Nación, quedó inaugurada formalmente la sucursal. El primer encargado fue Emilio Santa Fe, con una asignación mensual de \$ 160.- m/n¹⁵.

La sucursal Concepción del Uruguay tuvo un tráfico de barcos de distintos tipos y portes muy considerable; la mayoría transportó maderas de pino.

Un importante hecho menciona la prensa el día 13 de diciembre de 1910, informa la llegada de la barca italiana "Hemey" con 1.600 toneladas de maderas. Mientras que en espera para comenzar la descarga se encontraba el buque "Aniello" de igual origen, con un cargamento de 1.500 toneladas de maderas varias¹⁶.

Muy importante, para la firma Hufnagel, Plottier & Cía., fue el miércoles 28 de diciembre de 1910. Cuando de Buenos Aires llegó el vapor "Heraldo" con máquinas de última generación, importadas de Alemania. Para instalar y dar vida al moderno aserradero a vapor que contaba con usina propia¹⁷.

EXPANSIÓN DE LA SUCURSAL

Hacia 1913 el movimiento comercial fue intenso, favorecido por la paz que reinaba en Europa y alterado por el inicio de la primera guerra mundial.

¹⁵ Idem; N° 1630; 20/09/1910

¹⁶ Idem; N° 1666; 13/12/1910

¹⁷ Idem; N° 1673; 29/12/1910

Los barcos de gran porte fueron una constante en el puerto de la 'Histórica'. El vecindario se conmovió el martes 25 de marzo de 1913, con el incendio de la nave estadounidense 'Penebscot' que se aprestaba a zarpar con 800 toneladas de huesos, valuados entre los \$ 32.000 y \$ 35.000 m/n. Las pérdidas fueron enormes, en especial, para la empresa naviera que no había asegurado el buque. En tanto que Hufnagel, Plottier & Cía, mas previsores, disponían de una póliza de seguro para la mercadería transportada. La mercadería fue rescatada por buzos especializados y adquirida en remate judicial por la Barraca Americana, a razón de \$ 27 m/n la tonelada. Mientras que el casco de la nave fue dinamitado el 21 de diciembre de 1915, por ser imposible reflotarlo¹⁸.

A pesar de los problemas ocasionados por la guerra. Fue el período donde la firma realizó la mayor inversión inmobiliaria, el 24 de octubre de 1916 adquirió cuatro manzanas de tierra alrededor de la antigua plaza Urquiza, valuadas en \$ 60.000 m/n al Ingeniero Julio Henry. Inmediatamente comenzaron los trabajos de nivelación de los terrenos a las ordenes del señor Daniel Tramontín¹⁹.

En 1916, Ford Motor Co. le otorgó la categoría de agente oficial a la Barraca Americana. La prioridad fue contar con un salón de exposición y venta acorde a la firma que representaban. Así fueron aprobados los planos presentados por el gerente de la firma Arturo Hill el día 11 de enero de 1917, ante el municipio local²⁰.

La nueva edificación tuvo un amplio salón de exposiciones con grandes y elegantes vidrieras, destinadas a la exposición de los nuevos modelos de automóviles. Además disponía de dos salones de 35 metros cada uno para depósito de automóviles y herramientas. La inauguración fue a mediados de 1917 con la exhibición de 20 automóviles Ford de distintos modelos²¹.

Con la imperiosa necesidad de contar con una mejor utilización de los terrenos ubicados en la zona norte de la antigua plaza Urquiza. La firma solicitó la compra de una fracción de la calle 4 del este (hoy Zubiaur) para unificar las manzanas y construir un gran depósito frente al puerto. El municipio autorizó la venta con la sanción de la ordenanza N° 400 de fecha 26 de septiembre de 1917 y promulgada por el ejecutivo municipal el 1 de octubre del mismo año²². La escritura de venta fue firmada el sábado 10 de noviembre de 1917 con la presencia del presidente municipal Juan Piñón (h) y un representante de la firma. La transacción se realizó en \$ 6.345,23 m/n²³.

El movimiento edilicio siguió en forma parcial, pero nunca con el gran movimiento que tuvo entre 1916 y 1917, hasta que por falta de presupuesto a partir de 1923 se paralizó la construcción de nuevas obras.

PRIMEROS PROBLEMAS SOCIALES

1912 Encontró a la Argentina en una etapa de profundos cambios políticos, fue sancionada la ley 8.871 (ley Sáenz Peña) que declaró el voto universal, secreto y obligatorio. Esto calmó a los partidos opositores, en especial la Unión Cívica Radical, que luchaban por elecciones claras y transparentes.

El primer y devastador conflicto armado convulsionó a Europa y el mundo. Esto trajo un cambio en la economía mundial, lo que llevó a Argentina a abandonar la ley 3.871 de

¹⁸ Idem; N° 2001, 22/03/1913; 2002, 29/03/1913 y 2407, 23/12/1915

¹⁹ Idem; N° 2547; 19/12/1916

²⁰ Archivo Municipalidad de Concepción del Uruguay; cajón N° 248; Asunto 18; Expediente, libro II N° 10.858; folio 174; fecha 11/01/1917

²¹ Periódico La Juventud; N° 2631; 19/07/1917

²² Honorable Concejo Deliberante; Municipalidad de Concepción del Uruguay (Entre Ríos); Ordenanza N° 400

²³ Periódico La Juventud; N° 2678; 13/11/1917

1899 que convertía la moneda según el artículo 1º "Toda la emisión fiduciaria actual de billetes de curso legal en moneda nacional de oro al cambio de un peso moneda nacional de curso legal por cuarenta y cuatro centavos de pesos moneda nacional de oro sellado."²⁴

El conflicto bélico mundial debilitó la oferta de capital extranjero. El agro argentino tuvo una mala cosecha en el período 1913/14. Para compensar el desequilibrio ocasionado en la balanza de pagos, recurrió a la exportación de oro.

Los acontecimientos obligaron al gobierno a sancionar las leyes N° 9477 del 6 de agosto de 1914; N° 9481 de fecha 8 de agosto de 1914 y 9.506 del 30 de septiembre de 1914, donde se suspendió la convertibilidad por treinta días prorrogables; esta situación se mantuvo hasta que por decreto del 25 de agosto de 1927 se volvió transitoriamente a la convertibilidad.

La Barraca Americana sufrió en carne propia la disminución del mercado internacional y el empobrecimiento de las potencias europeas.

El nuevo sistema electoral consagró Presidente a Hipólito Yrigoyen. El nuevo mandatario se mantuvo neutral al conflicto, a pesar de que Alemania hundió tres barcos mercantes de bandera Argentina.

En cuanto a la política interior; al principio el trato con los obreros era muy bueno y fluido. Al no lograr la sanción de leyes fundamentales para los proletariados. Tuvo que enfrentarse a huelgas prolongadas y algunas concluyeron en forma trágica*. Influenciadas principalmente por los pensamientos sindicalistas, socialistas y anarquistas que agitaban a Europa; en especial la revolución bolchevique dirigida por Lenin en 1917.

Las huelgas en Concepción del Uruguay fueron una constante. Las negociaciones entre la patronal y el sindicato duraban semanas, hasta llegar a una solución, que, en muchos casos era traumática. Con este panorama la Barraca Americana experimentó varios períodos de huelgas y negociaciones.

El primer movimiento que afrontó Hufnagel, Plottier & Cía. fue en las primeras horas del lunes 7 de febrero de 1916. Los obreros afectados al embarque de maderas, se declararon pacíficamente en huelga. Los jornaleros solicitaron un resarcimiento económico, que según ellos, sufrieron la reducción del salario y desde 1913 no habían recibido ningún aumento. Esta actitud no logró paralizar las actividades de la firma, que continuó su funcionamiento con operarios contratados de la ciudad de Concordia (E. R.), a razón de \$ 3,50 m/n diarios.

Para lograr una solución al conflicto gremial. Se reunieron en la Jefatura de Policía el señor Hufnagel y su gerente Arturo Hill en representación a la Barraca Americana y una delegación de gremialistas; ofició como mediador el Jefe de Policía Salduna. La patronal justificó las razones de mantener inalterable los sueldos y dejaron expreso que todo peón estaba autorizado para volver a trabajar, en las condiciones anteriores y sin temor a represalias.

El partido Progresista guiado por Mario T. Puchulu intentó sacar provecho político de esta huelga y ofreció trabajo a sus afiliados para reemplazar a los huelguistas. Al llegar los partidarios a la Barraca Americana, se encontraron que la firma desconocía la propuesta. Esto resultó un verdadero bochorno para el partido Progresista.

La prensa local hablaba de una huelga pacífica. Aunque esta situación tensa llevó a que se temiera alguna agresión o que la tomaran. Por esos días la firma estuvo custodiada por Gendármenes armados con Remington.

²⁴ Panettieri José; "Devaluaciones de la moneda (1822 – 1935); Biblioteca Política Argentina N° 22; Centro Editor de América Latina; Buenos Aires, 1983; Pág. 15

* Principales acontecimientos: Semana trágica, estalló en la segunda semana de enero de 1919 con la toma de los talleres metalúrgicos Vassena. Otro hecho destacado fue la Patagonia Trágica o Rebelde desde octubre de 1920 a diciembre de 1921. En ambos acontecimientos se vivieron hechos de violencia y muerte.

El conflicto tomó mayor dimensión y se adhirieron la mayoría de los empleados portuarios. Después de largas reuniones, acordaron ambas partes resignar algunas pretensiones y el conflicto llegó a su fin.

Retornó la calma entre la patronal y los obreros, la actividad de la firma volvió a ser normal y sin muchos sobresaltos. Hasta que se dictó el pliego de condiciones del sindicato de Estibadores y Marítimos Unidos de la Federación Obreros Marítimos. Exigía entre otras medidas: jornadas de 8 horas; horario especiales para invierno y verano; mejoras en las horas excedentes; remuneración especial tareas diferentes a la habitual; los trabajadores tenían que asociarse a la Federación. Son algunos puntos de un extenso pliego que debían firmar los patrones.

La firma Hufnagel, Plottier & Cía. respondió con una amplia solicitada, donde expuso los puntos exigidos por la Federación de Obreros Marítimos (F.O.M.). Se dirigió a la opinión pública con las siguientes palabras: “Dejamos así librado al pueblo quiera juzgar si nuestra casa; que ocupa peones sin fijarse a que sociedad corresponden ni a que filiación política pertenecen, con tal de que sean aptos y competentes para el trabajo, proceda con mas igualdad y liberalidad que la F.O.M. con sus condiciones inconsultas – Barraca Americana – Hufnagel, Plottier & Cía.”²⁵

La firma fue condenada a un severo boicot. Esta situación llevó a utilizar otros puertos libres de problemas con los empleados portuarios. Tal como ocurrió con el velero ‘Alpena’ procedente de Norteamérica, para evitar el puerto local descargó en Montevideo y el resto en Paysandú.

Por el mes de abril de 1918 se llevaron adelante varias reuniones en la Jefatura local; entre tres representantes de la F.O.M., el gerente de la firma Arturo Hill y el Jefe de Policía. Acordaron la redacción y firma de un nuevo pliego de condiciones laborales.

A pocos días de la trágica huelga del 8 y 9 de enero de 1919 en los talleres metalúrgicos Vassena de Buenos Aires, que dejó un enfrentamiento armado con muertos, heridos y grandes destrozos. En el seno de la Barraca se gestó un movimiento que se inició el sábado 25 de enero a las 6:00 a.m., cuando el personal se declaró en huelga. Solicitaron a la firma el cumplimiento del contrato por parte de la firma y la incorporación de un delegado.

Empleados y patrones entablaron un fluido diálogo y llegaron a un acuerdo y al normal funcionamiento de esta importante firma comercial.

Este período de huelgas que tuvo que afrontar la firma. Llevó a los dirigentes a tratar diplomáticamente con los empleados, para mantener el diálogo y negociar soluciones con los delegados sindicales.

CAMBIOS EN EL COMERCIO

Un inconveniente directo de la guerra fue la decisión de la Ford Motor Co., de suspender la fabricación de automóviles para dedicarse exclusivamente a la de camiones, municiones y demás material bélico. En consecuencia la firma Hufnagel, Plottier & Cía. lanzó un aviso en los medios periodísticos donde informó la situación transitoria, e instaba a los posibles compradores de autos Ford para que hagan su reserva²⁶.

Superada la crisis y con una popularidad en aumento por los vehículos Ford; un numeroso contingente de agricultores, hacendados, y vecinos caracterizados, a mediados de 1919, fueron testigos de la aparición y pruebas realizada en campos vecinos por el tractor

²⁵ Periódico “La Juventud N° 2630; 04/04/1918

²⁶ Aviso publicitario, Periódico La Juventud; N° 2604 al 2654; 08/10/1918 al 08/02/1919

Fordson. Maravilló a los presentes con su avanzada tecnología, maniobrabilidad y bajo consumo de combustible²⁷.

El comercio de pos guerra, para Hufnagel, Plottier & Cía. comenzó con uno de los accidentes mas grande que haya ocurrido en el puerto de Concepción del Uruguay. Enfilaba el vapor 'Comercio de Montevideo' consignado al agente marítimo Juan Briozzo, rumbo al puerto, con 246.000 litros de nafta y kerosene, valuados en \$ 80.000²⁸. Cuando a las dos menos cuarto del lunes 6 de mayo de 1918, se escuchó una gran explosión y saltaron por el aire cajones de combustible.

Una vez culminado el gigantesco incendio, los buzos comenzaron a reflotar la mercadería que había naufragado. Se logró recuperar aproximadamente el 14,5 % del total transportado²⁹. Por resolución de abril de 1920, el Juez Dr. Salvador I. Sartorio ordenó que la mercadería rescatada fuese adjudicada a sus propietarios³⁰.

El problema de más larga data que encontramos se refiere a la falta de vagones de ferrocarril para transportar la mercadería. Esto fue una constante que se vivió desde 1907 en adelante cuando llegó el primer embarque para la firma, y la descarga se vio dificultada por el faltante de los mismos.

A principios de 1920 encontramos un incesante intercambio epistolar entre el gerente de la firma Arturo Hill y el gerente de la Entre Ríos Railway Co. el General Harrison. El primero solicita, previo pago del alquiler, la provisión de vagones para el transporte de mercaderías desde el puerto a los depósitos de la Barraca, tal como se venía haciendo hasta ese momento. Con la negativa del aprovisionamiento de los vagones del ferrocarril, se perjudicó notablemente el proceso de descarga y posterior traslado de la mercadería al interior de la provincia³¹.

A principio de la década del veinte la Barraca Americana era, sin duda, la mas poderosa y mejor instalada de las empresas de la ribera. Disponía de seis manzanas de terreno con un alto porcentaje edificado, representaba a las principales marcas norteamericanas, e integraba una gran red de sucursales de América y Europa.

El traslado del tráfico comercial hacia Argentina, y el endeudamiento de la casa central de Paysandú; llevó a sus directivos en 1922, bajo un mismo directorio, a realizar una profunda modificación. Como mencionamos anteriormente, agrupó las sucursales uruguayas bajo la dependencia de Montevideo, y las de Argentina y Ultramar de Buenos Aires. A este último grupo perteneció la sucursal de Concepción del Uruguay.

Esta filial, desde su ubicación privilegiada y por su cercanía al puerto, fue uno de los engranajes fundamentales para mover el circuito económico del litoral, en especial el abastecimiento de la sucursal Concordia, que se había transformado en la principal proveedora de ganancias³².

Hufnagel, Plottier & Cía. en su expansión del circuito comercial a través de los años fue nombrando representantes en ciudades vecinas. En 1911 nombró en Gualeguaychú a Francisco L. Gavazzo³³, posteriormente Gavazzo y Reboratti³⁴. A mediados de la década del '10 tenía agencias en Basavilbaso, Curuzú Cuatía (Corrientes) y Apóstoles (Misiones)³⁵. A fines de enero de 1918 la firma instaló a cargo de J. B. Márquez una

²⁷ Periódico La Juventud; N° 2707; 21/06/1919

²⁸ Ídem; N° 2644; 07/05/1918

²⁹ Ídem; N° 2658; 15/06/1918

³⁰ Ídem; N° 2839; 29/04/1920

³¹ Archivo de la Lic. Lidia Memies.

³² Periódico La Juventud; N° 2.969; 09/04/1921

³³ Ídem; N° 1819; 26/12/1911

³⁴ Ídem; N° 2662; 25/06/1918

³⁵ Ídem; N° 2600; 15/01/1918

agencia de automóviles Ford en la ciudad de Villaguay³⁶. A estos agentes se sumaron otros representantes en distintas localidades.

Uno de los factores que posibilitó dicha expansión fue la mentalidad visionaria de sus dirigentes, que de manera permanente anexaban al comercio productos revolucionarios por sus adelantos.

En marzo de 1923 durante una presentación de los tractores Fordson, llevada a cabo en los campos del señor Leopoldo Cabral, localidad de Caseros, para publicitar y entretener a los presentes se instaló un aparato radiotelefónico, que emitió una conferencia y un concierto de la Radio Sud Americana de Buenos Aires. La emisora fue instalada sobre un automóvil en 30 minutos³⁷.

En la Agencia Ford de la Barraca Americana, se había instalado un equipo radiotelefónico, que transmitía diariamente los últimos acontecimientos ocurridos en la metrópoli y donde se escuchaban las noticias que llegaban telegráficamente antes de su aparición en los principales periódicos. La empresa no solamente comercializaba los aparatos terminados, sino que también garantizaba a través de su servicio de reparaciones y repuestos de los productos que representaban.

Luego de pasar por difíciles momentos económicos en 1924, se produjo una reestructuración y se suprimió el cargo de Gerente. El señor Arturo Hill pasó a desempeñarse en el directorio como director suplente. La gerencia fue ocupada por el socio Luis Federico D. Hufnagel, quien se radicó con su señora Babette P. de Hufnagel en la propiedad ubicada en calle 8 de Junio 176 (frente a Subprefectura de zona). Era descendiente directo del Capitán John G. Hufnagel; esto nos demuestra el prestigio con que contaba la sucursal.

La firma siguió marcando su presencia en la ciudad durante las décadas siguientes, con momentos de esplendor y críticos ocasos. En ese camino fueron enajenando los terrenos que poseían alrededor de la antigua plaza Urquiza, quedándose solamente con el edificio original. Este comenzó a ser vendido en lotes en el año 1972, el último remanente que quedaba fue vendido a favor de Eduardo Carlos Ivoskevich el 05 de marzo de 1984. De esta forma desaparecía de esta ciudad la razón social Hufnagel Plottier & Cía. Ltda., quedando erguida con algunas reformas, gran parte de la edificación que cobijó a la gran firma sanducera.

CARTERA DE CLIENTES

De la voluminosa y heterogénea clientela que operaba a crédito en la Barraca Americana hallamos 3.652 fichas. Quedará sembrada la incógnita por saber si ese era el total de compradores, o existieron otros que escaparon a nuestro alcance.

Del fichero rescatado, según el contenido de las fichas, realizamos la siguiente clasificación: informes, manifestación de bienes, solicitud de crédito y edictos judiciales.

Los informes pormenorizados del fichero abarcan el período entre 1922 - 1935. Si ubicamos esta época con respecto a la cronología general de la Barraca Americana, corresponde al principio de la división administrativa de las sucursales dependientes de: Montevideo y Buenos Aires.

Cuando un cliente aspiraba formalizar una compra a crédito, la firma requería información comercial a distintas personas y entidades de confianza.

De un total de 3.652 fichas analizadas, que corresponden a 1.787 clientes, se aprecia un detalle minucioso del capital, prestigio y responsabilidad de cada cliente. La distribución de los mismos es la siguiente:

³⁶ Ídem; N° 2601; 17/01/1918

³⁷ Ídem; N° 3249 y 3251; 08/03/1923 y 13/03/1923

Lugar	Cantidad		Porcentaje
ENTRE RÍOS	1.694	Clientes	94,80%
MISIONES	4	“	0,22%
BUENOS AIRES	53	“	2,97%
SANTA FE	7	“	0,39%
CORRIENTES	20	“	1,12%
MENDOZA	1	“	0,06%
CORDOBA	1	“	0,06%
REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY	1	“	0,06%
SIN DATOS	6	“	0,34%
	1.787	“	100,00%

Como era de prever Entre Ríos, con la radicación del 94,80 % de los clientes dominaba casi exclusivamente el comercio de la Mesopotamia.

La firma Hufnagel y Plottier con inversiones millonarias en la provincia se afianzó con la instalación de las sucursales de: Concepción del Uruguay y Concordia y un depósito en Puerto Holt (Ibicuy).

El gran desarrollo comercial sobre la costa del río Uruguay, fue impulsado por el aporte de los distintos grupos de inmigrantes. Destacabanse los colonos de la J.C.A. (Jewish Colonization Association), que a partir de la década del '20 se incorporaron como clientes principales de las sucursales Concordia y Concepción del Uruguay.

Más tarde, la crisis de la economía del '30 y la inestabilidad política en la República Argentina conspiraron contra el progreso inicial. Uno de sus directivos, para el 75° aniversario de la firma, reflejó claramente la situación de la sucursal Uruguay en los siguientes términos: “Posiblemente las cosas se hicieron demasiado bien, es decir que se invirtió más dinero en edificios y maquinarias que lo que habría sido necesario, como se comprobó más adelante. Pero en los primeros años de su funcionamiento el considerable vuelo que tomó el negocio por esa vía parecía justificable.”³⁸

El movimiento comercial de la Barraca giraba en torno a la costa del Uruguay, distribuyéndose por departamento de la siguiente manera:

DEPARTAMENTO	CANTIDAD		PORCENTAJE
URUGUAY	833	Clientes	49,17 %
COLON	208	“	12,28 %
VILLAGUAY	200	“	11,81 %
OTROS DEPARTAMENTOS	160	“	9,45 %
GUALEGUAYCHU	112	“	6,61 %
CONCORDIA	98	“	5,79 %
TALA	83	“	4,90 %
	1.694	“	100,00 %

³⁸ Folleto Conmemorativo; “Barraca Americana S.A., 1870 – 1945”; Tip. Baccaro; Paysandú, Agosto de 1945, pág. 15

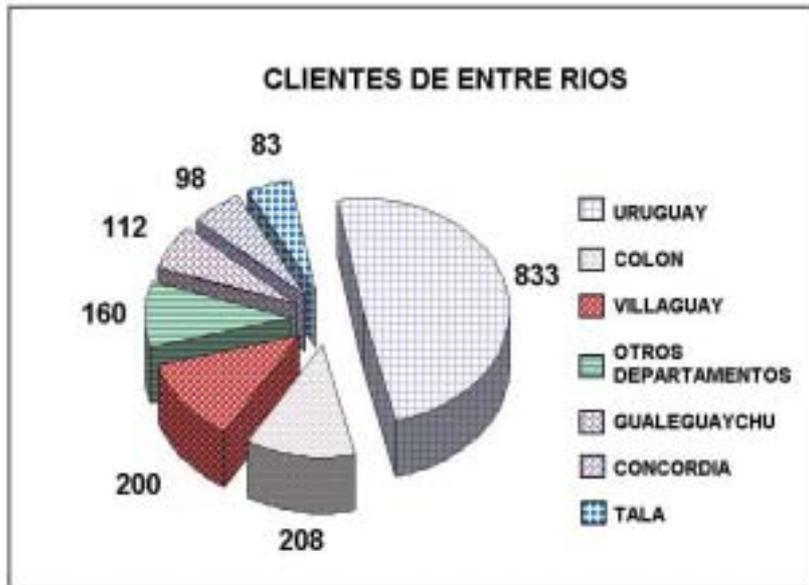


Gráfico de clientes por departamento

En relación a la actividad laboral de la clientela de la firma y haciendo un análisis comparado de la misma, podemos concluir que fue muy heterogénea. Al unificarla por rubros encontramos que un 50 % fue acaparado por la actividad agropecuaria y comercial. Es de destacar por un lado, el buen número de clientes en la rama profesionales y oficio. Por el otro, llama la atención que en la categoría empleados y obreros solo se registran 93 clientes. Esto, tal vez, nos indica el bajo poder adquisitivo que en esos momentos tenía este sector. También encontramos a un 16,51 % que carece de información referida a la ocupación laboral. Se puede conjeturar un aumento en determinados sectores, pero nunca superior a la actividad agropecuaria y comercial. Para una mejor comprensión se detalla el siguiente gráfico:

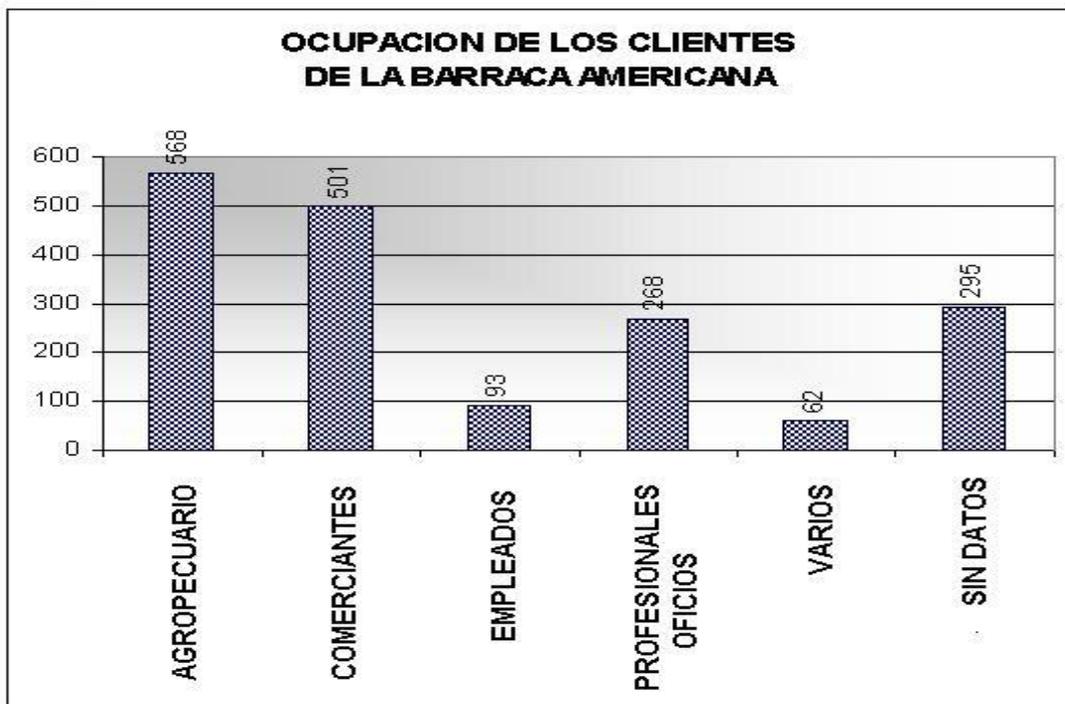


Gráfico de clientes de la Barraca Americana según su ocupación

RUBRO	CANTIDAD	PORCENTAJE
AGROPECUARIO	568	31,79%
COMERCIANTES	501	28,04%
EMPLEADOS	93	5,20%
PROFESIONALES Y OFICIOS	268	15,00%
OTROS	62	3,47%
SIN DATOS	295	16,51%
	1787	100,00%

Otro motivo que despierta nuestro Interés, es aquel que surge a partir de los datos proporcionados por los informantes. Ante el cuantioso número de solicitudes de créditos, la firma apeló a estas personas dispuestas y capaces de datar el estado patrimonial, responsabilidad y disponibilidad de pago de los futuros compradores.

Nuestro estudio, básicamente se remonta a la persona de Benito Tieffenberg, cuya labor nos llenó de curiosidad. Él centró su atención en los departamentos Villaguay, Uruguay y Colón. Esto nos permite reconstruir un mapa económico de la actividad agropecuaria, desarrollada por los colonos de la J.C.A. (Jewish Colonization Asosiation).

¿QUIÉN FUE... BENITO?

Como hemos mencionado en párrafos anteriores referente al origen, gran parte de la cartera de clientes cautivada por la Barraca eran Judíos.

Entre 1925 y 30 desarrolló una intensa labor informativa Benito Tieffenberg, destacándose una sorprendente minucia sin dejar dato librado al azar

Pocos son los datos que se obtuvieron respecto al señor Tieffenberg. El periódico La Juventud de Concepción del Uruguay resaltó, en una de sus páginas, la Asamblea del Centro Israelita – Argentino de esta ciudad. En la misma Benito Tieffenberg es electo como vocal para integrar la comisión que en su momento presidió Nissin Bitbol³⁹.

El sábado 8 de septiembre de 1928, el Centro Social Israelita – Argentino procedió a la inauguración del flamante salón de la calle Ameghino 142, que aún posee. En la programación del evento, uno de los números artísticos anunciados es el de los jóvenes Lisa y David Tieffenberg; quienes aparecen interpretando en piano y violín “Kal Nidrei”. Esto nos lleva a presumir que pueden ser hijos de Benito Tieffenberg⁴⁰.

El 30 de abril de 1936 el mismo Centro Israelita, presentó a la Barraca Americana una manifestación de bienes. En la misma incluye el balance general del activo y pasivo del cuatrimestre, desde el 1 de noviembre de 1935 hasta el 29 de febrero de 1936. Allí en lo referente al activo en el apartado “Cuentas a Cobrar”, señala que Benito Tieffenberg “Pagará a la vista \$ 80,-”⁴¹

Don Benito, abundó en detalles cuando informaba sobre la actividad y el capital que desarrollaron los colonos Judíos, evidentemente innecesario para los informes que se brindaron en la época.

En sus 140 intervenciones dejó plasmada una imagen detallada de la situación y capital de 137 clientes que pertenecían a la J.C.A.

Al comienzo de sus actividades como informante de la Barraca Americana, allá a inicios del '25, su trabajo era muy limitado. Las fichas de clientes que operaban a crédito contienen básicamente la cantidad de tierra, situación con la Jewish, responsabilidad y si

³⁹ Periódico La Juventud; N° 3.795; Fecha 08/01/1927.

⁴⁰ Idem; N° 4.034; Fecha 06/09/1928

⁴¹ Archivo de Clientes de la Barraca; Manifestación de Bienes; orden N° 10.

era socio de alguna cooperativa. A partir de septiembre de 1925 los informes son más jugosos. No solamente detalla tierras, sino que además, enumera el capital total del cliente con una descripción profunda de cada uno de los elementos y el valor monetario de los mismos. Ésta modalidad de informe no fue utilizada por mucho tiempo. Para 1926 la categorización es diferente hace hincapié en la: ganadería, agricultura, mejoras e implementos de tracción a sangre y mecánica.

Haciendo un mapeo de los clientes informados por Tieffenberg, observamos la siguiente distribución:

Ciudad	Departamento	Clientes
Basavilbaso	Uruguay	25
Domínguez	Villaguay	23
La Capilla	Villaguay	22
Las Moscas	Uruguay	12
Villa Clara	Villaguay	12
Pueblo Cazés	Colón	10
La Clarita	Colón	9
Ubajay	Colón	5
Villa Mantero	Uruguay	3
Colonia Emilio Gouchon	Colón	2
Hambis	Colón	2
Pedermar	Concordia	2
Urquiza	Uruguay	2
Arroyo Barú	Colón	1
Colonia San Antonio	Colón	2
Villa Elisa	Colón	1
Gilbert	Uruguay	1
Rocamora	Uruguay	1
Santa Anita	Uruguay	1
Colonia Carmel	Villaguay	1
Total Clientes		137

En resumen, si se los agrupa por Departamentos se detecta que Villaguay contaba con 58 clientes, Uruguay 45, Colón 32 y Concordia 2.

Otra característica sobresaliente, es que informó sobre compradores radicados en 20 localidades. Particularmente se manejó con las ciudades de Basavilbaso, Domínguez y La Capilla. Principales focos del desarrollo social y asentamientos de las cooperativas judías. Estas sumaron el 51,09 % de los informes, por lo que nos lleva a pensar que fue un personaje muy influyente dentro de la Jewish.

ANTECEDENTES DE LA JEWISH COLONIZATION ASOCIATION

Antes de introducirnos en la obra que realizó Benito Tieffenberg presentamos un panorama histórico de la J.C.A.

La generación del '80 entre sus postulados tuvo como prioridad el ingreso de inmigrantes, en especial colonos que sepan labrar la tierra.

Los gobernadores de Entre Ríos estuvieron expeditos a promocionar este tipo de empresas. Desde muy temprano el General Urquiza comenzó la obra de fundación de la Colonia de San José (1857); luego de su trágico final la tarea fue continuada por sus descendientes.

Entre 1890 y 1936 ingresaron a la zona del río Uruguay grupos judíos, traídos por el Barón Maurice de Hirsch*, titular de la Jewish Colonization Association. Los contingentes se agruparon en dos prosperas colonias: Clara fundada en 1891 y Lucienville que tuvo su origen en 1894; ambas dedicadas principalmente al trabajo agrícola.

Colonia Clara ubicada en el Departamento Villaguay y en menor escala en el Departamento Uruguay, se conformó con diversos asentamientos agrícolas:

Leven	Achiras	Barreros
Rachel	Rosh Pina	Barón Hirsch
Perlisa	Ida	Carmel
San Miguel	Los Talas	Kiriat Arba
Sonnenfeld	Eben Harosha	Desparramados
Colin	Espinillo	Balvanera
La Capilla	Feinberg	Belez
Domingo Calvo	Barón Guinzburg	San Vicente

La expansión de los ferrocarriles trajo prosperidad a la colonia. Contaban, con estaciones los pueblos de: Domínguez, Las Moscas, Clara, Pueblo Cazés, La Clarita, Palmar, San Salvador, Jubileo y General Campos.

Además tenía anexadas las colonias menores: López Berro, Palmar Yatay, Santa Isabel, San José y San Antonio.

La colonia Clara y sus colonias menores tenía 153.833 hectáreas. Correspondían 80.265 hectáreas a la colonia madre, o sea el 52,18 % del total de la superficie.

Colonia Lucienville, en cambio estaba ubicada en el Departamento Uruguay, contaba con 43.234 hectáreas. La formaban los asentamientos rurales de Aquerman, Novibunco I, II, III y IV.

Al igual que Colonia Clara, transitaba el ferrocarril por los pueblos de Basavilbaso, Gilbert, Escriña, Libaros, Villa Mantero y Rocamora⁴²

De la documentación existente se infiere que se adoptaron dos sistemas para la formación de colonias. Uno agrupaba cuatro casas y el campo anexo para el cultivo, el otro eran aldeas erigidas sobre una calle central y campos alejados. El primero de los sistemas predominó en Colonia Lucienville y el segundo en Colonia Clara.

Desde sus comienzos, tanto las aldeas rurales como los centros urbanos, compartieron la preocupación por afianzar sus costumbres. Para ello contaron con un amplio servicio de culto; sin descuidar la educación ni la asistencia sanitaria e higiénica de sus miembros.

El Fondo Comunal de Villa Domínguez, ya para 1908, tenía una modesta biblioteca. Con la fundación del Club Barón Hirsch (30 de mayo de 1911) aquella pasó a formar parte de su patrimonio. En su sede se llevó a cabo la faz práctica de la vida institucional. El colono asistía acompañado de su familia a las asambleas que se realizaban anualmente. Ellas fueron escuelas formadoras de futuros integrantes de los Consejos y el lugar donde cada socio hizo valer sus derechos. Estaban presididas en su mayoría por hombres de prestigio

* Nació en Munich (Alemania) 9/12/1831, sus padres fueron Josef von Hirsch y Caroline Wertheimer de Hirsch. El 24 de agosto de 1891 fundó la Jewish Colonization Association (J.C.A.). Su sede estaba en Londres. En 1889 comenzó las tareas de colonización en Argentina. Murió a los 64 años el 21 de abril de 1896 en Hungría, su sepultura se encuentra en París.

⁴² López Celia Gladys; "La nacionalización de las escuelas hebreas en Entre Ríos; informe Vilchez"; Revista Cambios y Continuidades; Nº 1; U.A.D.E.R.; Concepción del Uruguay; Noviembre de 2001

como: don Miguel Sajaroff*, Miguel Kipen, Marcos Wortman, Marcos Pustilnik, Isaac Kaplan**, entre otros.

El índice demográfico, luego de las amargas experiencias iniciales, se mantuvo relativamente estable. Se registraron los mayores picos en los años 1895-1902 y 1908.

Para 1912, en Clara la cifra alcanzó los 743 colonos, que, multiplicados por cinco o seis componentes de cada grupo familiar, totalizaban 4.700 personas aproximadamente.

En Lucienville, en tanto, tenemos como años picos a 1898 y 1912, con 245 colonos, aproximadamente 1.220 personas.

En ambas colonias preponderó la actividad agrícola sobre el resto de las demás. Se logró un gran desarrollo a través de un sistema ventajoso de comercialización de los productos agropecuarios, manifestado por los distintos informantes de la Barraca Americana. La presencia de las cooperativas Lucienville y Fondo Comunal⁴³ favorecieron dicho crecimiento.

UNA MIRADA BAJO LA LUPA

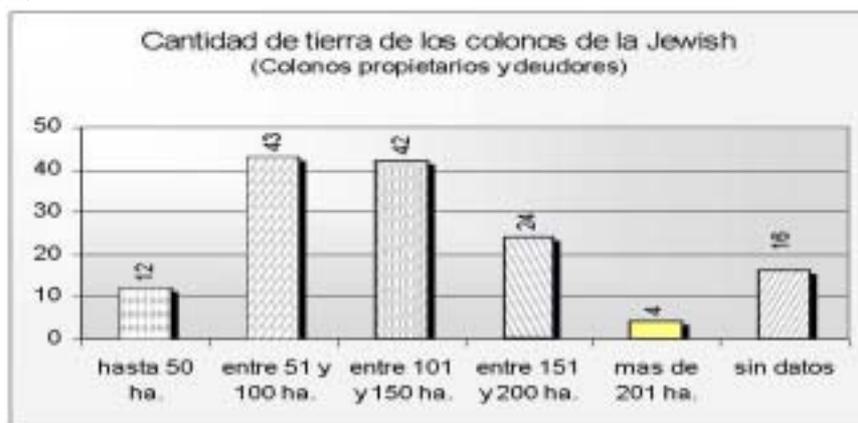
Al observar los informes de Benito Tieffenberg nos fuimos familiarizando con la situación que vivían los colonos judíos. Para ello partimos de la base que nos brinda su ubicación geográfica.

Según su residencia tres son los departamentos que aglutinan a los clientes informados; Villaguay, Uruguay y Colón; con la excepción de dos clientes que pertenecen al departamento de Concordia.

La actividad principal era de tipo agropecuaria. Sin embargo varios eran los rubros que complementaban esta actividad, como carpintería, herrería, panadería, depósito de frutos, ramos generales y sastres. Estos rubros agrupados suman tan solo el 9,56 %; siendo que el 90,44 % se dedicaba a las tareas agropecuarias.

Como mencionamos Don Benito, informó 140 fichas. Con respecto a la tierra, tomamos tanto a los colonos propietarios como a los que tenían un saldo con la Jewish. Quedaron reflejados 124 informes, solo 16 fichas no cuentan con la cantidad de tierra.

Al juzgar por estos detalles, si los agrupamos cada 50 hectáreas, la mayoría contaba entre 50 y 200 hectáreas; hay 12 compradores por debajo del mínimo y tan solo 4 con más de 200 hectáreas.



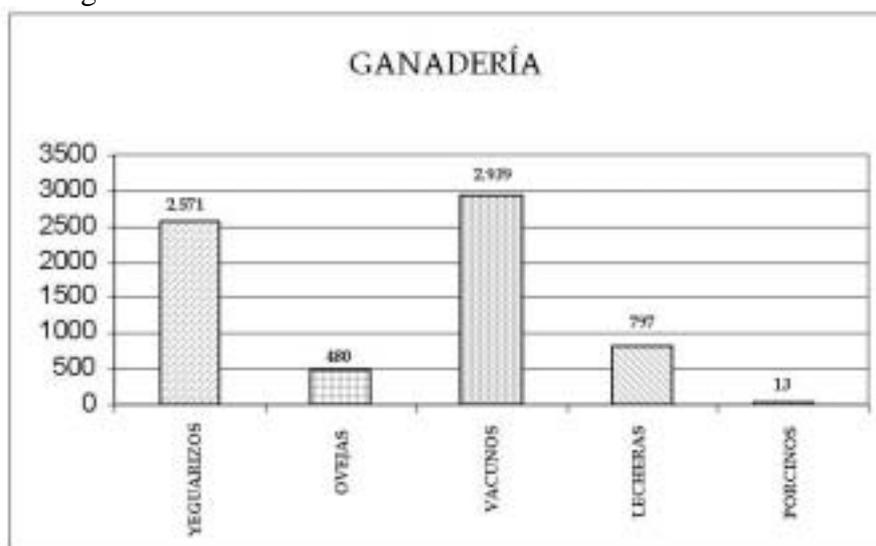
* Oriundo de Crimea, Rusia; llegó a la Argentina en 1918 con el título de ingeniero agrónomo. Se instaló en Colonia Leven, hombre visionario, doctrinario del movimiento cooperativo para que los colonos comercialicen directamente por medio de la cooperativa.

** Llegó a la Argentina en 1825, instalándose en Colonia Clara; junto a Miguel Sajaroff y Miguel Yarchó fundaron el Fondo Comunal. Fue director de la publicación "El Colono Cooperador", funcionario de varias cooperativas, y gerente de la Fraternidad Agraria.

⁴³ Archivo de fichas de la Barraca Americana.

Al analizar las tierras que poseían, los clientes judíos, no quedan dudas porque la actividad agropecuaria sostiene un elevado porcentual.

Esta ocupación fue desarrollada principalmente en la parte agraria. Sin descuidar la ganadería en ningún momento.



La mayoría de los agricultores labraban la tierra con implementos de tracción a sangre. Lo demuestra la gran cantidad de yeguarizos que se contabilizan. En algunos casos llegó a equiparar o superar la cantidad del ganado vacuno.

Curiosamente las lecheras están discriminadas del resto del ganado vacuno. Al realizar un análisis más profundo encontramos que:

Lecheras	Cientes
1 a 10	25
11 a 20	15
21 a 30	8
31 a 40	3
41 a 50	2

Esto nos lleva a pensar que un núcleo de colonos, emprendieron algunos tambos familiares. Posiblemente en algunos casos se elaboraron derivados, como queso, manteca, crema, etc.

No se descarta que las lecheras solo fuesen utilizadas para el consumo familiar.

A simple vista llama la atención que en una colonia Judía, donde no se consume carne de cerdo por principios religiosos*, se hallan 13 porcinos que integran la ganadería. Si nos detenemos en una perspectiva mas profunda, se justifica debido al origen del apellido alemán y francés de ambos clientes.

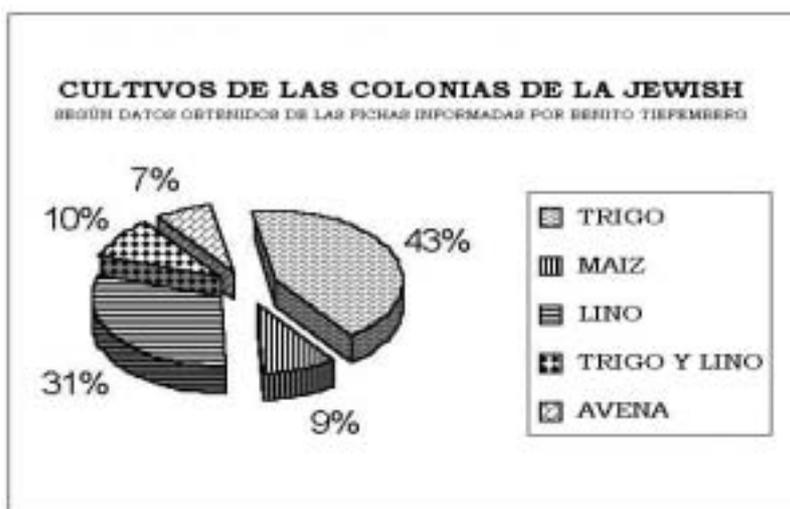
Es oportuno advertir en estos informes las 14.950 hectáreas, y el rol que jugaron en la economía y desarrollo de las colonias judías. Para ello examinaremos la cantidad de tierras cultivadas, con qué y cual era el destino de los mismos.

No se puede determinar en forma exacta la cantidad de tierra ocupada por la ganadería. Del total de hectáreas se localizaron 5.959 que fueron destinadas a la agricultura. No obstante se detecta que 61 clientes con 8.991 Has. no fue determinado su ocupación y uso.

Don Benito detalló la distribución de los cultivos de las 5.959 Has. informadas, esto representa el 39,86 % de las tierras que abarcó.

* La Biblia, Levíticos 11:7 "También el cerdo, porque tiene pezuñas, y es de pezuñas hendidas, pero no rumia, lo tendréis por inmundo."

En un gráfico de torta representamos un puntilloso detalle:



De los datos referidos concluimos que hay dos cultivos que sobresalen, trigo con 43 % y maíz un 31 %. Dichos cultivos se alternan anualmente para lograr un mayor rinde del terreno cultivado. Para esto consultamos la época de siembra de cada cultivo; el trigo se siembra alrededor de octubre y el maíz a fines de mayo.

Luego siguen otros cultivos de menor importancia, el lino con 9 % y avena un 7 %. A estos hay que adicionar un 10 % de trigo y lino que no están discriminados.

Otro aspecto que se estudió sobre la base de estos informes, son los elementos de labranza que correspondían al patrimonio de estos 103 colonos informados. Estos eran personas que se dedicaban casi en su totalidad a la labranza.

Elemento	Cantidad	Promedio por colono	Precio Promedio
ARADO	163	1,583	\$ 193,44
CARRO	154	1,495	\$ 353,26
RASTRA	123	1,194	\$ 63,55
SEBRADORA	76	0,738	\$ 179,47
DESGRANADORA	60	0,583	\$ 52,50
RASTRA DISCO	60	0,583	\$ 226,88
SEGADORA	45	0,437	\$ 483,33
DESNATADORA	39	0,379	\$ 150,42
ESPIGADORA	30	0,291	\$ 825,00
CORTADORA DE YUYOS	11	0,107	
COSECHADORA	7	0,068	\$ 4.725,60
BALANZA	5	0,049	
TRILLADORA	5	0,049	\$ 8.000,00
MOTOR	2	0,019	
TRACTOR	1	0,010	

Esta tabla hace un muestreo de las herramientas que utilizaron los colonos para el desarrollo de la actividad agropecuaria.

Las principales herramientas son el arado y la rastra, hay un promedio de 1,583 y un 1,194 por colono respectivamente. En menor escala, las sembradoras con un promedio de 0,738 también desempeñaban un papel preponderante. De igual manera los carros fueron de vital

importancia, por su utilidad para transportar lo producido. Es así que en promedios generales había un 1,495 por colono.

Hoy da nostalgia ver decorados parques y paseos públicos, con estos elementos que pertenecieron a una época próspera y floreciente en nuestra zona, gracias a la explotación agrícola-ganadera.

Para alcanzar un valor monetario de los implementos, de aquel entonces, adquirimos como base un promedio de los precios advertidos en las filiales de Benito Tieffenberg. Esta valoración se tuvo en cuenta, por no poseer en todas el costo especificado.

Muchos son los estudios que se pueden concretar de esta opulenta descripción patrimonial de cada cliente.

Al correr vista hacia los inmuebles, nos hace suponer que cada colono era propietario de su casa. Al menos, no se asientan clientes en calidad de locador o locatarios.

En las 140 fichas que elaboró este prestigioso informante, hay un 71,43 % que contienen información acerca de los inmuebles de los clientes. Entiéndase que dentro de esta categorización no solamente se tomaron como parámetro de análisis, las casas edificadas; sino que incluimos otras construcciones y mejoras como los galpones, pozos y molinos. Elementos que favorecieron de manera considerable para la explotación y desarrollo de la actividad agropecuaria.

Si se tiene en cuenta la cantidad de los mismos, podemos imaginar que los 86 galpones y los 84 pozos eran una constante brisa de progreso que embellecían el paisaje regional.

Es llamativa la aparición de un solo tanque australiano en los citados informes. Consideramos que la principal utilidad fue dar de beber al ganado, o quizás, se trate de un colono adelantado a su época que instaló un sistema de riego artificial.

Los informes que realizó Tieffenberg no escapan a la abundancia que vivía nuestro país. Esto queda de manifiesto en los artículos de confort, como lo fueron los medios de transporte que utilizaron los colonos para su desplazamiento, de manera personal o como herramienta de trabajo.

Distribuidos entre los 137 clientes hay 90 sulkys, por razones obvias son mayoría, al ser un medio de transporte más modesto. Con un costo promedio de \$ 209,00 m/n. En cambio, el automóvil representaba un artículo de ostentación y lujo. Solamente se encontraron 8 automóviles con un valor promedio de \$ 1.251,67 m/n.

Realmente no debieron resultar fáciles los primeros años en las colonias de la JCA. Sin embargo, aquel grupo humano supo aprovechar las posibilidades que le brindó el inhóspito medio geográfico. Tuvo que sortear las dificultades aparejadas por varios factores, como el idioma con sus dialectos, usos y costumbres propios de cada grupo familiar, para su posterior desarrollo económico y sociocultural. Éste fue tan amplio y próspero, que permitió a los judíos tener autonomía, tantas veces soñada en sus países natales.

CONCLUSIÓN

Cuando decidimos llevar a cabo la investigación sobre la Barraca Americana de Hufnagel, Plottier & Cía., surgió en nosotros una insaciable necesidad por conocer detalladamente los secretos guardados en aquellos fríos muros, aun firmes como los ideales que defendieron sus fundadores, que formaban parte de aquel colosal edificio que duerme tranquilamente en una de las riberas del Río Uruguay.

Este trabajo exhibe una faceta de la historia regional Argentina, que quizás reposa latente en el recuerdo de nuestros ciudadanos locales, a la espera de una mirada que la rescate de aquel sueño profundo en el cual ha caído. Una mirada paciente y analítica que le de vida.

Si caminamos por la Avenida Paysandú y observamos dentro del paisaje portuario tan imponente edificación nos cuesta creer que fue uno de los motores principales que dio vida a esta ciudad con su pujanza y progreso.

A través de este trabajo, intentamos reconstruir una mínima parte de la historia no solo uruguayense, sino también entrerriana, tan desconocida y no por eso menos importante. Construimos un mapa comercial que data particularmente de lo que fue la economía de nuestra zona entre los años 1925 y 1930, y su incidencia en todos los aspectos vitales de la ciudad. Tomamos como centro principal las colonias Judías, que por aquellos días eran ejemplo de progreso en la región.

La sucursal Concepción del Uruguay de la Barraca Americana por varias décadas tuvo un incesante movimiento comercial. Las mercaderías a través del transporte fluvial, ferroviario y terrestre llegaron a los principales centros urbanos de la provincia y a importantes puertos del mundo.

Los integrantes de la sociedad, nunca bajaron los brazos y lucharon en momentos muy difíciles por los que atravesó la empresa. Por medio de soluciones muy bien elaboradas, siempre lograron salvar la empresa de los avatares y cambios que ofrece la economía argentina.

La importancia de la firma y el importante sector que ocupó en la zona portuaria. Quedó reflejado en la prensa local cuando encabezó una noticia, como "Barrio Plottier"⁴⁴.

No podemos dejar de mencionar el empuje de progreso que tuvieron los integrantes de la firma. Los hijos de don Eugenio Plottier, en especial el Dr. Alberto Plottier, instalaron en la provincia del Neuquen la firma "Los Canales". Luego dio origen a la ciudad de Plottier, ubicada a 13 Km de la capital provincial.

La Barraca Americana ya no tiene sucursales distribuidas en ciudades de Argentina, Bélgica y Estados Unidos. Pero en la República Oriental del Uruguay los descendientes de don Eugenio Plottier mantienen viva a la firma. La casa central está en Montevideo y tiene sucursales en Paysandú y Salto entre otras sucursales menores.

Pretendemos rescatar una empresa que personificó a nuestra ciudad. Sino además, contribuir al cuidado y custodia de nuestro patrimonio para que no muera ceniciento en el olvido.

Sus muros, hoy ecos mudos, dan fe de los sucesos históricos, que tuvo como principal protagonista a nuestra ciudad; que navegaba con firmeza en el mar de progreso desarrollado por el país. Esto demuestra a su vez que, nuestra historia local no solo la montaron hombres de bronce con la mirada perdida en el horizonte, sino que fue una labor de aquellos hombres trabajadores, siempre dispuestos, que lucharon para hacer de ésta una nación íntegra y consolidada..

**Hoy solo nos queda el recuerdo,
hoy solo quedan sombras del Ayer...**

BIBLIOGRAFÍA

- Folleto "El patrimonio histórico arquitectónico de la Provincia de Entre Ríos"; Gobierno de la Provincia de Entre Ríos, Consejo Federal de Inversiones. Colegio de Arquitectos de Entre Ríos.
- Folleto Conmemorativo; "Barraca Americana S.A., 1870 – 1945"; Tip. Baccaro; Paysandú, Agosto de 1945.
- Folleto Conmemorativo; "Un siglo construyendo – Barraca Americana S.A."; 1970

⁴⁴ Periódico La Juventud; N° 2646; 25/08/1917

- HISTORIA DEL SIGLO XX, Tomo I, Salvat Editores S.A., Barcelona, 1996 .
- LA SANTA BIBLIA, ANTIGUO Y NUEVO TESTAMENTO. Casiadoro de Reina, ABS American Bible Society, New York 1960.
- LÓPEZ CELIA GLADYS; “La nacionalización de las escuelas hebreas en Entre Ríos; informe Vilchez”; Revista Cambios y Continuidades; N° 1; U.A.D.E.R.; Concepción del Uruguay; Noviembre de 2001.
- MILAN Agustín Hugo; “Plottier tiene su historia”; en página web de la Municipalidad de Plottier; 9 de Julio de 2002.
- PANETTIERI José; “Devaluaciones de la moneda (1822 – 1935)”; - Biblioteca Política Argentina; N° 22; Centro Editor de América Latina; Buenos Aires, 1983.
- ROSAS José María; ‘Historia Argentina’; Tomo 9; Editorial Oriente.
- ROUSSEAU, Andrés Rene, “Historia del Puerto de Concepción del Uruguay Entre Ríos”; Tomo I; Artes Gráficas Yusty; Concepción del Uruguay, 1995.
- VAPNARSKY Cesar – “Pueblos del Norte de la Patagonía” – Editorial de la Patagonia.
- WRIGHT Iones y NEKHOM Lisa – “Diccionario Histórico Argentino” – Emecé Editores – San Pablo (Brasil), 1994.

Fuentes documentales:

- Archivo de Clientes de la Barraca, C. del U. 1925 – 1930.
- Archivo de fichas de la Barraca Americana.
- Archivo de la Lic. Lidia Mernies
- Archivo Municipalidad de Concepción del Uruguay.
- Honorable Concejo Deliberante; Municipalidad de Concepción del Uruguay.
- PERIÓDICO LA JUVENTUD, números varios, 1907 - 1913 y 1915 - 1930.

Fuentes Orales:

- E-mail Sr. Gustavo Plottier Pilotto, Portugal.
- Entrevista al Prefecto Mayor (R.E.) Andrés René Rousseaux, el 07/01/2002.
- Testimonio oral del personal de la Barraca Americana, sucursal Paysandú.
- Testimonios de ex empleados de la Barraca Americana, Sucursal Concepción del Uruguay.