

PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Diputados...

DECLARA LUGAR HISTÓRICO NACIONAL AL CIRCUITO DE NAUFRAGIOS DE LA COSTA DEL TUYÚ QUE VA DESDE LA RÍA DE AJÓ HASTA EL FARO QUERANDÍ

Artículo 1°.- Declárase Lugar Histórico Nacional, en los términos de la ley 12.665, al territorio costero marítimo y fluvial comprendido entre la desembocadura al Río de la Plata de la Ría de Ajó en el Partido de General Lavalle (36°19'14.7"S 56°54'28.5"E) y el Faro Querandí en el Partido de Villa Gesell (37°27'52"S 57°6'51"E) en la provincia de Buenos Aires, por ser el circuito de naufragios de la costa del Tuyú.

Artículo 2°.- La autoridad de Aplicación implementará la señalización de los lugares establecidos en el artículo 1° d la presente ley.

Artículo 3°.- La Comisión Nacional de Monumentos, Lugares y Bienes Históricos, dependiente del Poder Ejecutivo Nacional, instrumentará todo lo ateniende al cumplimiento de la presente ley.

Artículo 4°.- De forma.

Fundamentos

Sr Presidente:

El presente proyecto promueve los valores identitarios de la Región del Tuyú, en la provincia de Buenos Aires, buscando reconocer el patrimonio material e inmaterial que aportan los barcos hundidos en nuestro litoral marítimo.

PECIOS DE LA COSTA PUNTA RASA – VILLA GESELL

Nuestro litoral atlántico es un verdadero yacimiento arqueológico debido a los numerosos naufragios de todas las épocas que cobija en las profundidades y costas.

El Partido de la Costa, además de dos faros centenarios (San Antonio y Punta Médanos), tiene en sus playas una gran cantidad de pecios. Si bien las noticias periodísticas han publicado muchísimos siniestros, aunque algunos sin posición exacta, son nueve los que están expuestos en las playas o en las aguas.

De norte a sur del Cabo San Antonio los naufragios son: el mercante inglés *Her Royal Highness* (1883); *B/P Brasur* (1995); *B/P Esquina* (1989); *Barco de la Galleta* (innominado y sin fecha); mercante argentino *Mar del Sud* (1924); mercante alemán *Margaretha* (1880); mercante argentino *Vencedor* (1936); mercante alemán *Anna* (1891); mercante alemán *Karnak* (1878).

El vapor mercante argentino *Triunfo*, encallado y hundido frente a Punta Médanos en 1941, no emerge y ofrece peligro a la navegación. Independientemente del naufragio múltiple que fue la tragedia de Santa Rosa de 1946, que dejó en estas playas restos de embarcaciones como *Pucará* y *El Halcón* y hasta los cuerpos de algunos pescadores y los tantos accidentes acaecidos en la zona de Punta Rasa hacia el norte y el sur.

A esto hay que sumarle los restos hallados al sur de San Clemente del Tuyú en la sudestada de febrero de 1993 que fue tapado

nuevamente, aunque le han “desguazado” algunas partes; los dos cascos chicos existentes a la altura de Santa Teresita ya no visibles; y los restos que emergían frente al castillo Solimar en Aguas Verdes que luego de un temporal en la década de 1970 desaparecieron para siempre.

Muchos barcos naufragaron y/o encallaron entre 1825-2013, algunos de ellos vinculados a nuestra historia nacional o regional, que comercializaban con los importantes saladeros de don Pedro Luro en General Lavalle, como la barca *Marianna Carlotta*, o que hacían viajes desde Capital Federal hacia los puertos del sur llevando mercaderías y pasajeros, o como también *Paraná y Armonía*, por mencionar algunas.

En un minucioso relevamiento de hemeroteca, se pudieron descubrir muchos siniestros con ubicación hoy imposibles de probar: “a media milla del Tuyú” y otros que solo se indicaba “naufragando en los mares del sur”.

No debe olvidarse que, hasta la inauguración del Canal de Panamá en agosto de 1914, el paso obligado entre los océanos Atlántico y Pacífico era el estrecho de Magallanes, y por esa razón el tránsito obligado marítimo en nuestra costa era muy intenso. Además, el valor histórico en sí mismo de estos pecios, se incrementa inevitablemente con el intercambio cultural, social y de colaboración y ayuda que se da entre tripulantes y habitantes de la región, sea que ayudan en las tareas de rescate, descarga, hospedaje, etc.

Estos pecios son sin dudas monumentos de la historia viva y como se repite hasta el cansancio, deberían tener señalética referencial histórica indicando además su posible peligrosidad en el caso de los que están ocultos en las aguas, cumpliendo así una tarea turística, cultural y preventiva.

Esta idea, como la de implementar un circuito turístico de los naufragios, se plantea desde hace muchísimos años a las autoridades correspondientes del Partido de La Costa sin ser nunca respondida,

como también la necesidad de crear un museo del mar, de faros y naufragios en alguna de las ciudades costeras que no tenga alternativas culturales. Esto ayudaría a tener un museo de diferentes temáticas favoreciendo así la vinculación cultural entre todo el circuito de naufragios.

Entre Mar de Ajó y Mar del Plata hay muchos siniestros, entre los cuales uno de los más difundidos fue el torpedero *Corrientes* de la Armada Argentina, el 3 de octubre de 1941 (Latitud 37°34'7"S, Longitud 56°44'0"W). El siniestro se produjo en el ejercicio de maniobras y provocó la muerte de varios tripulantes.

En esta zona, la mayoría de los accidentes ocurridos entre 1950 y 2015 son embarcaciones de pesca marplatenses: *Mariluz* (1995), *San Jorge I* (2015), *Santo Stéfano* (1976), *San Gabriel* (1950), entre otros, y por esa razón, teniendo en cuenta la necesidad de reconocimiento a los hombres de mar, esos pecios deberían ser considerados como patrimonio cultural marítimo.

En cuanto a los faros en la zona de referencia, *San Antonio* en Punta Rasa (puesto al servicio de los navegantes el 1° de enero de 1892); *Punta Médanos* (erigido a seis millas al norte de la punta homónima el 9 de julio de 1893); y *Querandí* (emplazado a treinta y ocho kilómetros al sur de Villa Gesell el 27 de octubre de 1922), no solo son referentes de los navegantes, sino de los pueblos que los circundan. Estos tres faros han sido declarados como Monumentos Históricos Nacionales.

La titánica tarea del traslado de las partes y ensamble de las mismas, a fines del siglo XIX, supone un esfuerzo magnífico digno de ser destacado. Han marcado soberanía en lugares alejados de Buenos Aires y por esa razón bueno sería rendir homenaje a los torreros, civiles primeros y luego militares que custodiaron desde mediados del siglo XIX nuestros mares del sur.

Además, no solo es válido el encuadre marítimo, sino que toda la región territorial entre Punta Rasa y Villa Gesell, parte del gran territorio del Monsalvo que en 1839 dividiría Juan Manuel de Rosas a instancias de la Revolución de los Libres del Sud, es también digna de ser reconocida como lugar de patrimonio histórico por la cantidad de acontecimientos de nuestra historia que allí se han desarrollado: revoluciones, guerras, combates, malones y excursiones jesuitas, que otorgan a la región un incalculable valor.

Pero también, en épocas más actuales, a inicios del siglo XX, cuando se intentó mitigar los estragos de las inundaciones en la provincia de Buenos Aires, hicieron historia los ingenieros Karl Nyströmer, Píladés Cappagli y Leonardo, Onofre y W. Cooper, dotando a los campos bonaerenses de una red impresionante de canales, desagües y hermosos puentes de hierro que, como verdaderas obras de arte, merecen ser declarados como bienes históricos. Estos reconocidos ingenieros mencionados, además dejaron en nuestro país importantes obras como el palacio de Obras Sanitarias, la torre de toma de agua en la costanera y la Asociación Dante Alighieri, todos en la ciudad de Buenos Aires, por citar solo algunos legados.

Los naufragios del Tuyú han impreso una significancia cultural a la región, y su población ha generado una importantísima producción social de sentidos. Los barcos hundidos están presentes de diversas maneras en la comunidad actual. No se puede pasar por alto que la actual localidad de Mar de Ajó era conocida antes de su fundación formal como paraje La Margarita, nombre que los lugareños la habían dado en referencia al buque alemán *Margaretha*, hundido en la bajada al mar de avenida Libertador. Muchas de las primeras mujeres nacidas en esas playas durante los tiempos iniciales han sido bautizadas con ese nombre en referencia y honor del barco y del lugar.

Locales comerciales de diversos rubros y muchas residencias particulares han sido bautizadas con los nombres de los barcos hundidos, como un apropiamiento de los pobladores hacia esos

monumentos que marcan la historia regional, aunque en la mayoría de los casos no están visibles. Los barcos viven en el sentir de las comunidades del Tuyú, viven en los cuentos de los pobladores y en realidad cotidiana.

Penosamente, no están contenidos en las currículas de historia regional de las escuelas públicas, y en ocasiones someras, son abordados como material de estudio en algunas escuelas privadas que los incorpora desde un enfoque turístico cuando se dicta la materia como asignatura optativa.

Quien ha realizado un trabajo esclarecedor al respecto es la historiadora de naufragios Adriana Pisani, quien lleva más de 30 años estudiando estos siniestros y ha recopilado información y noticias, las cuales conjugó con entrevistas y documentación oficial para transformarlo en un libro llamado La Fantasía del Naufragio, el cual lleva ya siete ediciones.

La licenciada Pisani, quien ha colaborado activamente en la confección de este proyecto, fue reconocida por la Honorable Cámara de Diputados de la Nación por su trayectoria profesional como historiadora y por sus trabajos de investigación de la Región del Tuyú y la cuenca del Salado mediante la resolución OD 618-2014.

Por todo lo expuesto, solicito a las señoras diputadas y a los señores diputados que me acompañen en la aprobación del presente proyecto de ley.