

INDUSTRIAS DE LA CIUDAD DE SAN LUIS

de fines del S. XIX a mediados del S. XX



PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

“MEMORIAS Y PRÁCTICAS EDUCATIVAS”

Recuperando la producción del Proyecto de Investigación

“Patrimonio Cultural y Didáctica” (2000-2015)

Facultad de Ciencias Humanas - Universidad Nacional de San Luis

¿QUIÉNES SOMOS?

Somos docentes e investigadores de la Facultad de Ciencias Humanas de la UNSL. Formamos parte del Proyecto de Investigación "Memorias y Prácticas Educativas: del saber construido sobre el pasado de la Ciudad de San Luis al material didáctico impreso" (2016-2019), que es continuidad y recupera la producción del Proyecto de Investigación "Patrimonio Cultural y Didáctica" (2000-2015).

En todos estos años nos han acompañado docentes y alumnos de la universidad, docentes de las escuelas de la ciudad, historiadores, fotógrafos, arquitectos, periodistas, comunicadores sociales, diseñadores gráficos... Hemos utilizado diferentes fuentes de información: recorridos con registros fotográficos y filmicos de la Ciudad, periódicos de época, archivos fotográficos familiares e históricos, producciones escritas de historiadores locales y nacionales, entrevistas a especialistas, entrevistas a vecinos de la Ciudad... Hemos participado de numerosos eventos científicos a nivel local, provincial, nacional e internacional en los cuales presentamos lo producido en nuestra investigación... Hemos elaborado una variedad de materiales didácticos para ser utilizados en los distintos niveles del Sistema Educativo... Todo lo cual nos han ayudado a re-crear el pasado local desde una perspectiva original.

¿QUÉ PRESENTAMOS?

En esta oportunidad, presentamos una serie de materiales impresos que dan cuenta de la producción de conocimiento en torno a hitos arquitectónicos de la Ciudad de San Luis: las viviendas (de distintas clases sociales), los comercios e industrias, los cementerios públicos, las estaciones de ferrocarril, la salud y los boliches.

Estos materiales tienen la finalidad de informar al público en general sobre una etapa de la Historia Local y de ser un recurso didáctico para ser utilizado en las escuelas de la Ciudad de San Luis.

Producción de conocimiento:

*Alicia Lartigue
Graciela Yáñez*

Compilación:
Graciela Yáñez

LA ACTIVIDAD INDUSTRIAL Y MANUFACTURERA EN LA CIUDAD DE SAN LUIS

Para Adolfo Dorfman es "toda actividad o labor productiva que transforma materias, que modifica sus propiedades de manera tal que las hace aptas para el consumo bajo una forma distinta a la que tenían antes de entrar en el proceso de elaboración"

La actividad industrial puede llevarse a cabo de manera artesanal o en serie, en pequeña o gran escala, en talleres en los que trabajan desde el núcleo familiar hasta una cantidad importante de empleados. Dorfman afirma que "no puede ser, ni es, homogénea en todas sus manifestaciones. Existen ramas industriales de variada índole, desde las que modifican poco la materia prima que reciben hasta las más complejas (...). Dentro del panorama industrial debemos considerar aspectos de desigual constitución y características, elementales y complejos, anticuados y modernos".

Hacia comienzos del siglo XX, la preeminencia de la actividad ganadera y el desarrollo de la agricultura en San Luis, involucraba una importante cantidad de personas y demandaba, entre otros, de medios de transporte para acercar la mercadería hacia la ciudad o hacia otros puntos de la región y de la fabricación de artículos de cuero para la movilidad y el transporte (caballos, carretas, etc). Es así como puede evidenciarse el surgimiento de una serie de industrias, entre las cuales se hallaban algunos talleres manufactureros con una importante cantidad de empleados, que pudieron comerciar sus productos en la región de Cuyo, fundamentalmente.



FABRICA DE CARROS Y CARRUAJES



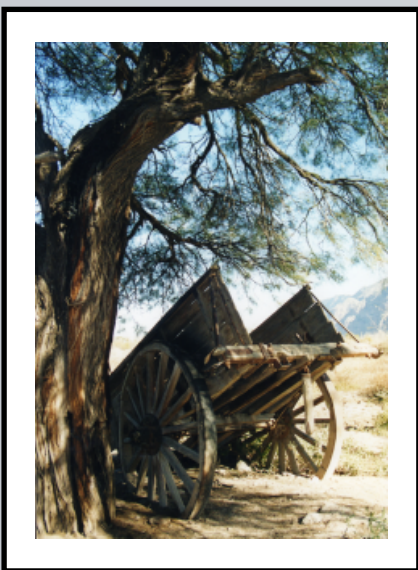
TALABARERIA LA PUNTANA

FABRICA DE CARROS Y CARRUAJES DE ALBERTO FAVIER Y CIA



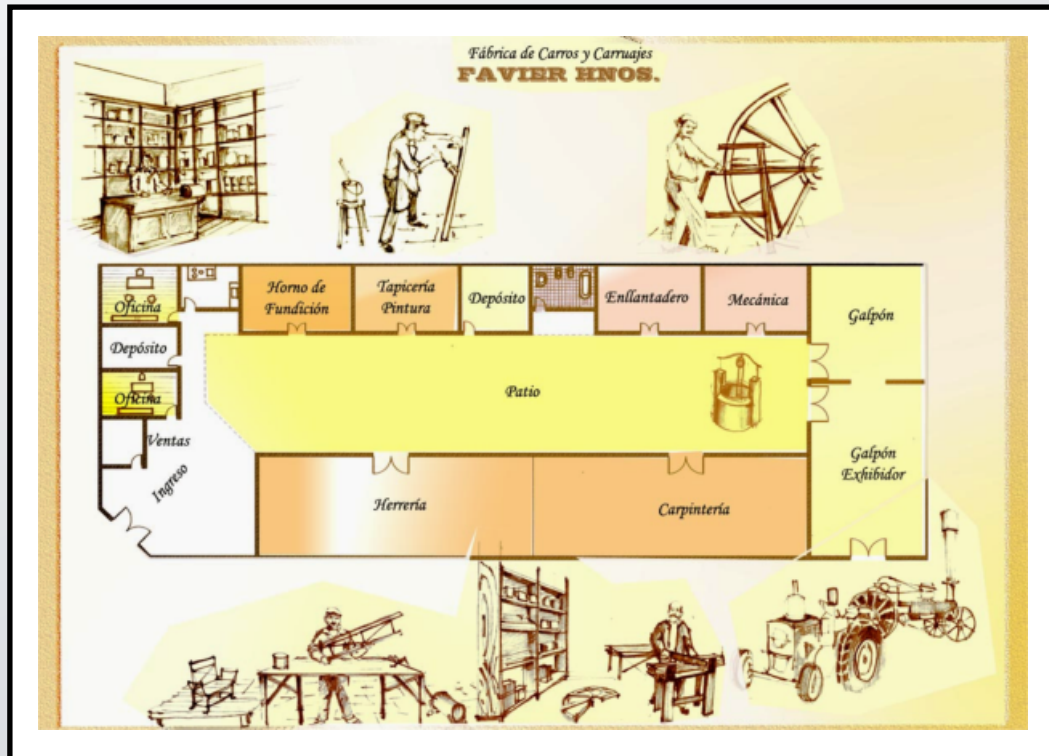
Su fundación es en el año 1896, su primer dueño fue Don Lorenzo Marcet, luego pasó a la firma de Favier, Perret y Cueto y finalmente a Alberto Favier y Cía, que eran sus hermanos: Carlos, Rafael, Gabriel y Eduardo (...) Alberto se dedicaba a la administración y los hermanos estaban en la Carpintería y Herrería (se hacen cargo) en el año 1926 ó 1927. De frente tenía 25 metros y de fondo debía haber tenido como 70 metros. Por la calle Junín, era más de media cuadra (...) la entrada estaba en la esquina de Junín y Maipú. (Tito Favier)

Este taller manufacturero se dedicó a la fabricación y reparación de vehículos de tracción a sangre -en sus comienzos-, y posteriormente a la fabricación de carrocerías de camiones y arreglo de maquinarias agrícolas. En él se fabricaban y reparaban



...carros, sulky -que era el utilizado para todo andar-; breyque -tirado a caballo- lo usaba mucho el ejército, el chofer pasaba a buscar a los soldados por sus casas; americana que era un coche de lujo de paseo; coches de plaza; carretela ó jardinera -la usaban los vendedores ambulantes- (...) tirado por uno o dos caballos según su peso y el poder adquisitivo del dueño; carroza fúnebre y últimamente la carrocería para camiones. (Tito Favier)

EL MERCADO DE LO PRODUCIDO LO CONSTITUÍAN PRINCIPALMENTE PRODUCTORES AGROGANADEROS DE LA ZONA Y TRABAJADORES DE LA CIUDAD. POR SER UN TALLER MANUFACTURERO, HABÍA UNA DEPENDENCIA DIRECTA ENTRE PROVEEDOR Y CONSUMIDOR.

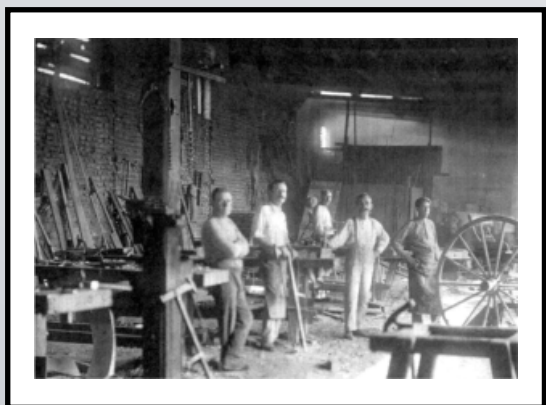


El taller estaba organizado espacialmente en forma de U con dependencias administrativas, sanitarias, depósito, dos grandes galpones y diferentes sectores donde se desarrollaba la actividad: herrería, carpintería, enlantadero, tapicería y pintura. En una habitación estaba el motor a vapor.

Había un solo motor que era a vapor. Eran 25 caballos de fuerza. Y movía todo...ahora, la transmisión iba un metro y medio bajo tierra donde entraban unas correas largas que movían una polea que tenía un eje de 10 mts. de largo y que hacía funcionar las máquinas. Eso movía todo, todo. (...) Había que estar al lado viendo el termómetro para que se cargara o apagara y no se fuera a reventar o para que no se acabara el gas (...) Se echaba leña, se prendía fuego y así empezaba a subir la temperatura. Cuando llegaba a una cierta temperatura ya estaba en óptimas condiciones para poner en funcionamiento las máquinas. Y cuando se trabajaba con el motor había que levantarse a las cinco de la mañana para prender la caldera y para empezar a la hora que salía el sol.

Al estar mecanizado, el trabajo se separaba en ciertas fases del proceso de elaboración total que se desarrollaban en cada uno de los sectores del taller

(en la carpintería) se hacían las ruedas, la carrocería de camiones, todo. Lo que no se podía hacer se pedía a Mendoza, a Buenos Aires, a Rosario, por ejemplo los ejes de las americanas, que eran unos ejes a aceite muy caros que usaban los coches de lujo, los coche de plaza, las... que eran coches que usted los enaceitaba y tenía para tirar un año en cambio con los otros con grasa, que tenía que estar cada quince días... (de la carrocería de camiones) desde los largueros, de ahí para arriba, todo desde el piso, los cajones, los costados, el buche que lleva arriba... (usaba) garlopas... había garlopas, barrenadoras, sierra sinfin, cepilladoras...

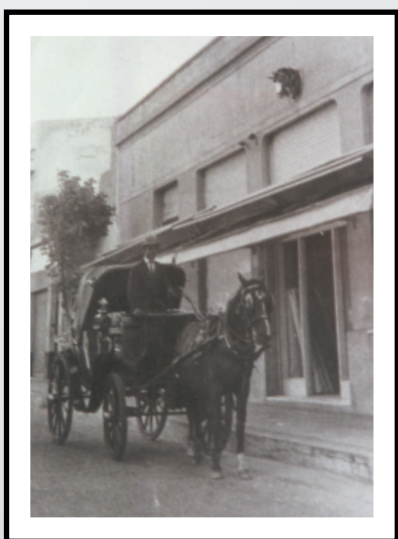


... y allí se empezó a reemplazar las carretelas por las chatas a motor (...) poco a poco se fue viniendo abajo con la salida de los camiones (...) hicieron a un lado el carro para comprar un camión. (Además) los camiones venían todos carrozados. El fabricante pobre se perjudicaba porque habían grandes fábricas de carrocería por ejemplo en Rosario, en Buenos Aires, en Mendoza, que le hacían carrocerías a largo plazo y nosotros no lo podíamos hacer. Así es la cosa... (Tito Favier)

En la década del '40 ya circulaban por las calles de la ciudad mayor cantidad de automóviles y los vehículos usados tradicionalmente para el transporte de las mercaderías habían cambiado. La evolución de la industria automotriz y las trabas para capitalizarse e invertir en avances técnicos, propias de un establecimiento de escaso capital como era el de los hermanos Favier, constituyeron algunas de las razones por las cuales la firma debe cesar su actividad. Incidieron además, otros condicionantes relacionados al sector con el cual comercializaban la mercadería tales como las características climáticas de la región que produjeron grandes sequías en los años 1937 y 1938. Estas sequías trajeron aparejadas la paralización de las labores agropecuarias arruinando cosechas y campos de pastoreo. Todos los comercios relacionadas a ellos sufrieron quebrantos.

TALABARTERIA LA PUNTANA DE ROSENDO SUAREZ

Una actividad manufacturera -ubicada en la zona de transición entre la industria propiamente dicha y el comercio- que se desarrolló en nuestra ciudad estrechamente ligada a las labores del campo fue aquella que desarrollaban los talabarteros. Esta industria ya contaba con un gran desarrollo desde la segunda mitad del siglo XIX, tal como lo relata Dorfman en su "Historia de la industria argentina", y ya hacia finales de siglo se ocupa casi exclusivamente de proveer de todos los artículos necesarios para el transporte y la movilidad.



La Talabartería "La Puntana", que comenzó a funcionar en 1922 y cerró sus puertas en marzo del año 2003, estaba situada en la calle Colón 1049. El edificio, de estilo italianizante, tenía una puerta central sobre la que había una cabeza de un caballo que tenía un foco que se prendía cuando caía el sol. Muchos vecinos de la ciudad lo usaban como guía para orientarse. A ambos lados se ubicaban las vidrieras que cerraba con cortinas de metal. La parte delantera de la edificación cumplía las funciones de comercio y en la parte posterior, detrás de la casa de familia, se encontraba el taller.

En el local se manufacturaban y vendían toda clase de monturas: americana; de pato; inglesa; de monte para los campos del norte; de pampa para los campos del sur; estribos para cada tipo de monturas; bastos; arneses para sulky; riendas; cabezales; pecheros y además se realizaban arreglos a los coches de plaza. Muchas de estas monturas eran usadas tanto por personas que desarrollaban sus tareas en el campo como por aquellas que practicaban polo en el Club Hípico del Bajo Chico y las canchas del GADA. Algunas fueron llevadas a países como España, Estados Unidos y Alemania. Respondiendo a nuevas necesidades generadas por el ingreso de otro tipo de vehículos...



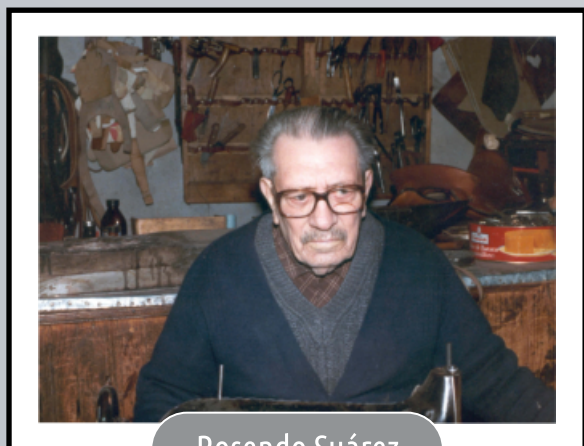
En el taller trabajaban don Rosendo y sus empleados. Ellos aprendieron el oficio junto a su patrón.

...había seis empleados porque las monturas, los arneses, todo eso, exigía mucha mano de obra, entonces él con los seis empleados trabajaban en el taller. Que los hizo él, porque en realidad ninguno de ellos sabía el oficio. (José Suárez)

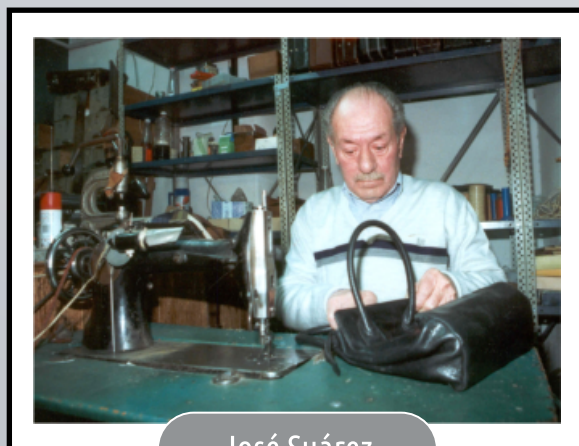


... adhiere al negocio la tapicería que no existía, entonces él hacía capotas, tapizados. Ud. ve acá (mostrando una foto) a los coches de plaza se le hacían las capotas, los tapizados. (José Suárez)

Y tapicería también, todo se pedía... en aquel tiempo había poquitos autos, cuando más habría unos diez autos, los Belgrano Rawson, creo, el gobernador; así poquito mire, unos Rubi, gente de campo, los Vergés sabían venir también. Lo que se trabajaba mucho era en cuestión de apero, para carros, aperos para la gente de andar a caballo. Todo eso se iba...elaborando. (Guevarita)



Rosendo Suárez



José Suárez

El trabajo se organizaba siguiendo el modo de producción de manufacturas artesanal, pues cada empleado se dedicaba a una especialidad. Existía una cierta jerarquía entre ellos que dependía del conocimiento mostrado en el oficio. El aprendiz se desempeñaba en donde se lo requería, de acuerdo a las necesidades. Todo esto implicaba también un pago diferencial.

Ahí estaba el que fabricaba las monturas, el que hacía... el otro que hacía las monturas para cabalgatas de las mujeres porque era una montura distinta y mi hermano era el que hacía las cuestiones de guarniciones y aperos, Teófilo... Y estaba Lucero, un muchachito de ahí que era el tapicero que teníamos. Yo era aprendiz y después era oficial de segunda (hacía) de todo...había que remendar pecheras, o julgo, o carteras para la escuela, de todo y ayudarle al tapicero. Y si me necesitaban en el taller, iba al taller allá, pero donde más estaba era en el negocio con don Rosendo



Debido al carácter artesanal de la actividad, las herramientas utilizadas tenían una baja tecnificación. La máquina de coser era el medio de producción más "sofisticado". El resto de las herramientas eran aquellas que facilitaban el trabajo eminentemente manual del talabartero.

Fijese que esta máquina (la muestra) es en la que mi padre aprendió el oficio, era de Ferramola, de mi tío, fijese los años que tiene. Esa máquina sigue trabajando como si fuera nueva. Yo tengo una cabeza de máquina allá, una vez le dije a mi padre "papá, la dejamos descansar a esa máquina y ponemos esta más nueva?. No, usted siga trabajando con esta" y no la toco, tengo la otra y no la saco (...) Nunca le quise poner el motorcito eléctrico, me parece que no me voy a acostumbrar. Tenemos muchas herramientas que son especiales (...) tengo un montón que son francesas y alemanas para cortar el cuero (medialuna y compás con filo), para marcar círculos (compás), sacabocados... (José Suárez)



Lo producido en el taller era colocado casi exclusivamente en el mercado interno, atendiendo la demanda de clientes de diferentes sectores sociales.

...(los clientes) eran (gente) toda del campo, del interior. Ellos traían por ejemplo, carbón lo que ellos hacían el explote, carbón, leña y después pasaban a buscar lo que les hacía falta para el carro, la jardinera, para el caballo. Aquí enfrente de la casa mi padre puso tres argollas grandes con un hierro muy profundo y la gente venía, yo recuerdo bien, y ataba su caballo ahí para que no se fuera. Esta calle era de tierra. (...) Venían los empleados del campo, alguna vez los dueños pero mayormente los empleados porque son ellos los que necesitaban todos estos artículos. El patrón quizás compraba la montura para él, para recorrer el campo él, pero el que trabajaba constantemente el campo todo el día era el empleado, entonces él era el que tenía que comprar las cosas. (José Suárez)

Al igual que los hermanos Favier, en la década del '40 bajó la demanda de muchos de los productos manufacturados en el taller: los automóviles y coches que requerían de los servicios de la tapicería dejaron de circular; el aumento de la suela, materia prima fundamental, elevó el precio de artículos de mucha elaboración como las monturas y la presencia en el mercado de artículos hechos a máquina (riendas y lazos -entre otros-) en establecimientos de mayor envergadura, hizo que resultara poco redituable seguir haciéndolo en el local. Esto estuvo acompañado por el cierre del taller, como hasta ese momento había funcionado, debido a varias razones. Algunas de ellas fueron la promulgación de leyes laborales que modificaban las condiciones de trabajo de los empleados y el interés de su dueño de retirarse poco a poco de la actividad. Todo esto llevó a adecuarse a estos cambios, dedicándose, casi en forma exclusiva a la comercialización de productos industrializados o realizados por otros artesanos de la zona y a la restauración de monturas y reparación de artículos de marroquinería.

UNA INDUSTRIA QUE PERDURO EN EL TIEMPO

Un establecimiento industrial fundado en 1918 y que hasta la primera década del año 2000 siguió funcionando es la **Sodería Costa Hermanos**.



El abuelo es Don Pepino (José) (...) La primera sodería la tuvieron, la tuvieron en la calle... Pringles y Chacabuco, esta empresa tiene más de 80 años, es decir, como fábrica. O sea... 1920... 1930. Mirá, si bien esto es nuevo (la fábrica en el año 2002), el primer libro de bomatología tiene la inscripción número dos. (Jorge Piquillém)



Posteriormente se mudaron a la esquina de Caseros y Ayacucho. Trabajaban en la fábrica José Emilio, Juan Antonio, Carlos y Alejandro produciendo la soda que se consumía en la ciudad y que era repartida a domicilio con carretelas tiradas a caballos.

Hacían soda, únicamente la soda, y la famosa chinchivirra... la... gaseosa. Era una botellita con una bolita (...) pongamos que era una botellita de vidrio así, en donde acá tenía adentro, tenía una bolita. Una bolita como la de los niños y una tapa de goma. Esa bolita cuando ellas la llenaban, porque la gaseosa se hace con jugo concentrado y soda... entonces eso pechaba para abajo cuando entraba y cuando le sacaban el pico la bolita se iba para arriba, entonces la tapaba, conservando el gas, más el capuchón que tenía y se llamaba chinchivirra. Esa es la historia de la gaseosa. (Jorge Piquillém)

La soda, identificada con las siglas CH de Costa Hermanos, fue luego reemplazada por el nombre Din Don y hacia la primera década del año 2000 eran representantes de los productos Ives. A lo largo de todos estos años fue modernizando sus maquinarias a fin de adecuarse a las necesidades de los clientes de San Luis y brindar un producto de primera calidad.



Buena parte de nuestra memoria es espacial. Los diferentes lugares evocan el recuerdo de la vida social que fue vivida ahí. Su ausencia, pérdida o destrucción dificulta la reconstrucción de la memoria. Por eso, estudiar el pasado de un lugar a partir de su arquitectura, permite plantear muchos interrogantes que nos aproximan a una mirada particular de la Historia Local desde la Memoria Colectiva, a partir de la cual es posible construir conocimiento histórico. La arquitectura, con su materialidad, se presenta como un recurso invaluable para explorar, disfrutar, apreciar. Sin embargo, necesita de múltiples voces para desentrañar o "saber escuchar y leer" los testimonios que guarda, y los conflictos y tensiones que oculta su aparente neutralidad.

De este modo, el Patrimonio Cultural Arquitectónico de la Ciudad de San Luis es para nosotros una puerta de entrada al pasado y al presente: con sus luchas, sus desigualdades, sus esperanzas, sus modos de vida. Una puerta de entrada a la vida de otras generaciones, a la propia mirada de nosotros mismos, a las valoraciones que hacemos de lo nuestro, a múltiples procesos que nos atraviesan a sabiendas o no (sociales, culturales, económicos, políticos, históricos, estéticos, arquitectónicos, tecnológicos, entre otros).

Ahora bien, ni el pasado vivido, ni las resignificaciones que hacemos de ese pasado son únicas, ni homogéneas. La Memoria Colectiva no puede eludir las múltiples pertenencias que nos atraviesan: de clase social, de género, de etnia, de grupos, generacionales, regionales,... Los Estados, además, tienden a construir e imponer Memorias e Historias Oficiales. Es lícito entonces, hablar de memorias en plural: Memorias Colectivas.

Por otra parte, el concepto Patrimonio refiere a nuestros orígenes, a la herencia, al legado que recibimos de nuestros padres. En nuestra investigación sostenemos que el Patrimonio Cultural no es un ente dado, absoluto que atraviesa inmutable los tiempos y los espacios. El Patrimonio Cultural es un proceso histórico de asignación de valor a manifestaciones materiales o intangibles de la producción cultural de pueblos, clases sociales, etnias, grupos. Estructurado por y estructurante de la memoria colectiva de diversos sujetos sociales.

En nuestra investigación acordamos un punto de partida para entrar al pasado local: 1880 aproximadamente. De esa época data la composición arquitectónica de los edificios más antiguos que se conservan en la ciudad de San Luis. Continuamos nuestro estudio, en algunos casos, hasta la década del '70, abarcando dos modelos de Estado que han atravesado nuestra historia nacional: El Estado Liberal-Conservador y el Estado Benefactor. De esta manera re-organizamos y construimos un conjunto de categorías que permitieran incluir aquellos bienes arquitectónicos relevantes para dar cuenta de las diferentes memorias de la Ciudad.