

DILEMAS DE FUNDACIÓN Y CONFLICTOS LATENTES EN UNA CIUDAD “TURÍSTICA”

*Gastón Julián Gil*¹

RESUMEN: La ciudad de Mar del Plata experimentó en su fundación una serie de tensiones vinculadas a modelos urbanos en oposición que se expresaron de diversa manera según las épocas. En este trabajo se analiza el modo en que un equipo de fútbol de la ciudad logró expresar los sentimientos y valores del espacio urbano que quedó marginado de las nominaciones legítimas de “lo marplatense”.

PALABRAS CLAVES: Conflicto; identidad; fútbol.

Introducción: dos proyectos urbanos en oposición

La ciudad de Mar del Plata se enfrentó desde su mismo nacimiento como poblado a dos proyectos urbanos de características opuestas. Pensada en un primer momento como una localidad portuaria que permitiera desarrollar un vasto sistema comercial que aprovechara las riquezas agroganaderas de la región, se transformó finalmente en *la* ciudad turística de la Argentina. Si bien la historia oficial de Mar del Plata no plantea el enfrentamiento de estos dos modelos en términos conflictivos, después de casi 130 años de existencia todavía es posible encontrar arenas sociales a través de las cuales se expresan tanto el modelo urbano triunfante como el proyecto excluido del

¹ Antropólogo social. Profesor de Antropología en la Universidad Nacional de Mar del Plata (Argentina). Becario doctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET).

puerto comercial. En este trabajo, el énfasis será puesto en una de estas arenas sociales, el fútbol, a través del cual ese conflicto ha sido revivido por nuevos actores en épocas diversas. En este sentido, la historia del club Aldosivi, ubicado en el puerto de Mar del Plata, permite leer casi continuamente esta oposición de esos modelos urbanos. Pero especialmente, un proyecto empresarial que en 1998 pretendió construir en torno a ese club un referente de la identidad futbolística marplatense, ofrece los elementos propicios para comprender los alcances de este conflicto latente en la ciudad de Mar del Plata.

Por lo tanto, se realizará un análisis situacional de dos dramas sociales que en distintas épocas siguieron el mismo patrón de desarrollo. Se pondrá énfasis en la dimensión conflictiva de esos dos dramas sociales, en los que el modelo triunfante de ciudad impuso en diversas épocas y situaciones una misma cosmovisión en la manera en que se intentaron resolver los conflictos. Este análisis situacional permitirá entender a través de la consideración de eventos accidentales, excepcionales y conflictivos, los comportamientos efectivos de las personas que están involucradas en colectivos amplios (ser marplatense) y restringidos (ser del puerto). De lo que se trata es de encontrar regularidades en las irregularidades (Van Velsen, 1967), considerando los roles y las posiciones adoptadas por todos los agentes involucrados en las disputas, especialmente los destinatarios del cambio y los propiciadores de las propuestas “modernizadoras”. Uno de los dos dramas sociales narra sucintamente un caso en el que se discutió la posesión o no de derechos de propiedad y de ejercer una profesión en un determinado lugar. Aunque no se trató de un caso judicial convencional -fue decidido por el uso de la fuerza por parte del aparato político municipal- existió un proceso de adjudicación en el que el resultado de la disputa apareció como elemento clave para entender la lógica de las partes y, sobre todo, de aquellos que tienen el poder de decisión. En ese marco, la ley surgió como un instrumento de control social y como una institución social que encarna determinados valores (Epstein, 1967: 206).

En el segundo de estos dramas, no se jugaron derechos consagrados por la ley ni patrones de subsistencia. Lo que se

puso en disputa fue la identidad de un sector de la ciudad que tradicionalmente se sintió excluido de las nominaciones legítimas de *lo marplatense*. Se trató de un sector urbano que revivió, a través de un equipo de fútbol, conflictos enraizados en la misma fundación de Mar del Plata.

Mar del Plata: imaginario urbano de una “ciudad feliz”².

Mar del Plata es una ciudad que está ubicada a orillas del Océano Atlántico, sobre el extremo sudeste de la provincia de Buenos Aires, con 39 kilómetros de costa. Es el séptimo conglomerado urbano de toda la Argentina y ha sido casi desde su mismo nacimiento la capital turística del país, para lo que cuenta con una infraestructura de servicios capaz de sostener una duplicación de su población estable en temporada estival. Aunque no es el único destino de los veraneantes argentinos y ha perdido cierto protagonismo frente a la oferta brasileña, uruguaya (Punta del Este) y de las demás ciudades de la costa atlántica (Villa Gesell, Pinamar), no ha relegado su antigua condición.

Mar del Plata nació como un proyecto inmobiliario pensado por el propietario de las tierras en las que se asentó la ciudad, Patricio Peralta Ramos. De hecho fue el primer poblado fundado a partir de tierras particulares y no de tierras fiscales (Núñez, 1997) y rompió con la resistencia de las autoridades de la provincia de Buenos Aires de favorecer la fundación de poblados costeros. Fue así que el 10 de febrero de 1874 se legalizó este poblado, que lejos estuvo de ser la fundación de una ciudad, más allá de que esa fecha sea la que marca el nacimiento de lo que hoy es Mar del Plata. El existente puerto y el crecimiento de la ganadería ovina y el mercado lanar permitieron la fundación de Mar del Plata como pueblo rural y no como una ciudad turística. Así, la ciudad le debió mucho de su desarrollo a su vínculo con el espacio rural que lo rodeaba, pese que pueda pensarse que la ciudad no guardaba una estrecha relación con los

² Popularmente se conoce a Mar del Plata de esa manera, o simplemente “la feliz”.

campos vecinos. La construcción de las estaciones ferroviarias de Chapadmalal, Cobo y Camet, destinadas a movilizar los productos del campo³, son una clara muestra de ello.

La llegada del ganadero Pedro Luro hacia 1877 le dio un gran impulso a la ciudad. Este vasco-francés estaba interesado por la capacidad agrícola-ganadera de la región, para que Mar del Plata se transformara en una ciudad con peso administrativo y político propio que le permitiera incluso aspirar a ser la sede del gobierno provincial cuya capital aun no se definía. Sin embargo, como sostiene Cova ni Peralta Ramos ni Luro llevaron adelante la idea de transformar a Mar del Plata en el balneario elegante de principios del siglo XX, ya que en aquella época “no se podía pensar en el país nada semejante. Cualquier interpretación al respecto es mera fantasía” (1966: 315).

Será recién después de 1880 cuando los hijos de Luro y Peralta Ramos pensaron en transformar a la zona en un balneario para los sectores sociales de élite de Buenos Aires. La llegada del ferrocarril (poderoso agente de desarrollo en el naciente estado argentino) el 26 de septiembre de 1886 sería de importancia vital. La formación de instituciones elitistas como el Jockey Club, el asentamiento de una sede bancaria y la disponibilidad de hoteles fueron creando la infraestructura para el futuro desarrollo de una ciudad que a partir de ese momento fue concebida para ser la Biarritz de Sudamérica. La construcción de hoteles resultó clave para la llegada del turismo, por lo que muchos de ellos ya fueron edificados a mediados de 1880. Ese primer turismo estuvo compuesto principalmente por la clase política y los sectores acomodados de Buenos Aires, conocidos por el hábito de veranear en Mar del Plata como “los locos de la arena”. Poco a poco, la ciudad fue cobrando forma con la construcción de los chalets en la zona de la Perla, donde se instalaron, principalmente, los funcionarios ingleses de la compañía del ferrocarril. Pero en cuanto a su planificación urbanística debe destacarse la concepción del boulevard marplatense, influenciado

³ Hasta 1886 la línea ferroviaria más cercana de Mar del Plata se encontraba a más de 100 kilómetros, en la ciudad de Maipú.

por el diseño urbanístico dominante de la época, resumido en la figura del político y administrador francés Haussmann, quien le dio a París su conformación moderna durante el segundo imperio de Napoleón III.

Mar del Plata actuó por esos años como una atracción difícil de resistir para las élites que vivían a sólo 400 kilómetros, en la ciudad de Buenos Aires. Sin embargo, una serie de reformas infraestructurales (pavimentación de la ruta 2, que une Buenos y Mar del Plata, construcción de lujosos hoteles junto con modestos hospedajes y pensiones, crecimiento de la cobertura de servicios) facilitaron enormemente el acceso de mayor número de turistas y posibilitaron la paulatina desaparición de Mar del Plata como lugar turístico exclusivo de los sectores dominantes. Ya a fines de los cincuenta fue delimitándose la expansión urbana más allá de las zonas céntricas, repletas de edificios y construcciones, por lo que a fines de los sesenta las élites que le habían dado forma comenzaron a abandonar paulatinamente la ciudad. Hoy Mar del Plata, con más de seiscientos mil habitantes, sigue siendo el primer destino turístico del país, aunque ha dejado de ser desde hace tiempo una ciudad meramente turística que depende de lo generado en la temporada estival. Los sectores de élite buscan en estos tiempos otras playas, como el balneario uruguayo de Punta del Este o Pinamar (120 kilómetros al norte de Mar del Plata). Sin embargo, la infraestructura de servicios, hoteles, casinos, teatros, cines, espectáculos deportivos, hacen de Mar del Plata la ciudad más visitada del país en épocas veraniegas. Entre enero y febrero recibe más de tres millones de turistas y contiene los eventos deportivos y artísticos más importantes del país. Aunque su tasa de desocupación es de las más altas de la Argentina (supera el 25%) y algunas de sus industrias más tradicionales (especialmente la pesquera y la textil) están atravesando una severa crisis de años, sigue experimentado un continuo crecimiento de población.

El puerto, la pesca y la historia oculta

Las actividades portuarias en la zona de Mar del Plata son aún más antiguas que la propia fundación de la ciudad, desde el primer muelle en las playas de esta ciudad que llevó el nombre de Puerto de Laguna de los Padres. A partir de la llegada en 1857 del empresario portugués José Coelho de Meyrelles para instalar un saladero, se hizo necesaria una salida portuaria para iniciar las actividades de exportación, especialmente al Brasil. Así fue que a metros del saladero, a los pies de la loma de Santa Cecilia, se construyó un muelle en la zona (hoy céntrica) de Punta Iglesia, cerca del actual muelle de pescadores. Un par de décadas más tarde se comenzaría a pescar en la zona. Esas actividades fueron llevadas adelante mayoritariamente por españoles e italianos. Si bien los primeros puntos de los inmigrantes de esos países que se dedicaban a la pesca eran La Boca y El Tigre, Mar del Plata se fue transformando lentamente en uno de los puntos más elegidos, tanto como morada permanente como temporaria de verano. Las técnicas de obtención de pescado eran por aquel entonces muy rudimentarias. Algunos se ataban una red a la cintura y se adentraban al mar nadando, mientras que los más afortunados podían utilizar pequeños botes. Una vez obtenido el pescado, se lo cargaba en cestas y se lo vendía de forma domiciliaria.

Fue en 1887 cuando se pensó la posibilidad de construir un puerto. Se llegó a formar, con la participación de algunos residentes y veraneantes, la “Sociedad Anónima Puerto Mar del Plata”, con el objetivo firme de explotar la actividad portuense. Una reciente ley del congreso, del 25 de octubre de 1887 le había entregado la concesión de estos menesteres a los vecinos Sixto Fernández, Alfredo Francesconi y Victorio Denicolini. Posteriormente, el proyecto de construir un puerto fue encarado por la firma Taglioni Hermanos, pero fracasó por problemas de financiación y su licencia caducó en octubre de 1909. Se había planificado en la oportunidad la realización de la escollera sur del antepuerto en la actual zona de Cabo Corrientes. Se les había entregado la concesión del futuro puerto por 60 años, y luego pasaría a la Nación. Además, en un principio se le había concedido a esta firma la explotación de una línea de ferrocarril

hasta la ciudad de Azul pasando por Tandil, lo cual fue rápidamente anulado por presión del Ferrocarril, propiedad de capitales británicos.

Pero estas concesiones, no fueron suficientes para que Mar del Plata dispusiera de un puerto importante. Recién en octubre 1909, el Congreso de la Nación sancionó la ley que autorizó al poder ejecutivo para contratar la construcción de un puerto de ultramar, punto fundamental para poder planificar movimientos comerciales importantes. Es que el principal motivo para la construcción de un puerto de esas características no fue para generar la infraestructura para la industria pesquera, sino que se pensaba un puerto de donde fuera posible sacar los productos agrícola-ganaderos de la región, con fines de exportación principalmente. En noviembre de 1909 se aprobaron las bases del concurso para crear un puerto de “aguas ondas”, y el 14 de julio del año siguiente se abrieron los sobres de la licitación, con lo que se aprobó la propuesta de la Sociedad Nacional de Trabajos Públicos de París, bajo responsabilidad de los ingenieros Allard, Dolfus, Sillard y Wiriot, que también habían construido el puerto de Montevideo. La obra total se planificó en las inmediaciones del arroyo Del Barco y contemplaba la construcción de dos escolleras para el antepuerto, el dragado del antepuerto y las dársenas, construcción de muelles de ultramar y de cabotaje, hangares y depósitos, edificios para la Aduana, Prefectura y Servicios Portuarios, una usina eléctrica, una usina frigorífica, la instalación de grúas, vías férreas y vías para grúas, pavimento con adoquines, servicios sanitarios y agua potable, alumbrado, faros y boyas. También se instalaron sobre la playa un número importante de viviendas para el personal, talleres y galpones. Hasta ese momento, el sector elegido estaba bajo la jurisdicción de lo que se llamaba Pueblo de Peralta Ramos, con 2.600 hectáreas de su estancia que comprendía lo que hoy está ubicado ente la Avenidas Juan B. Justo y Mario Bravo, y Tetamanti y el mar. Pero luego de complejos trámites de expropiación de tierras, las obras comenzaron en junio de 1911. Se emplearon en principio 1.100 obreros de la construcción y hasta se pensó en realizar una colonia de pescadores ganándole tierras al mar, pero la idea no prosperó.

El 24 de febrero de 1913 se inauguró oficialmente un sector del puerto, en una ceremonia presidida por el Ministro de Obras Públicas de la Nación, Ezequiel Ramos Mejía. La continuidad de las obras se interrumpió parcialmente durante la primera guerra mundial, dándosele preferencia a la escollera sur y la dársena de pescadores (un muelle de mampostería de 5 metros de profundidad). El alza de los precios en los materiales de construcción llevó a interrumpir las obras, aunque luego se reanudaron. A fines de esa década el puerto quedó habilitado para el embarque de cereales, con lo que pudieron realizarse las primeras maniobras comerciales, fijándose criterios para las operaciones de carga y descarga. Hacia el 17 de diciembre de 1919 quedó lista la dársena de pescadores y tres años más tarde se habilitó el tráfico de pasajeros, pero recién hacia 1929 fue cuando se tomó la decisión política de terminar todas las obras necesarias, es decir, galpones, edificios, grúas, caminos, dragados, vías férreas.

En principio, el puerto no estaba directamente integrado a la ciudad. Para ello resultó fundamental que Mar del Plata se expandiera hacia el sur, en especial con la importancia que iba cobrando la zona de Playa Grande. Aunque debe destacarse que mientras en lugares como Playa Grande se concentraron los grupos de élite con algunas familias aristocráticas a la cabeza, el puerto fue considerado como una unidad externa a la zona balnearia, en una ciudad que recién fue dividida en barrios hacia los años 30. El inicio de las obras para la construcción el puerto, a mediados de 1911 le dio origen, de hecho, a este sector de la ciudad que se desarrolló sin ninguna planificación urbanística. Todo se generó alrededor del campamento de obra, que estaba ubicado desde la actual 12 de octubre y Martínez de Hoz (ex Camino al Faro) hasta lo que hoy es Figueroa Alcorta. Los materiales que se utilizaron eran piedra, chapa y madera. Sin embargo, los pescadores no se asentaron inmediatamente a la construcción del puerto en el lugar. A pesar de que a fines de la primera década del siglo XX habían sido expulsados del centro de la ciudad luego de una larga disputa judicial, tardaron mucho tiempo en establecerse plenamente en el nuevo puerto que ya contaba con la dársena de pescadores que podían utilizar.

El puerto le dio un gran impulso al desarrollo de la ciudad, como también configuró una buena parte de la estructura social marplatense. De la masa migratoria italiana que llegó a nuestro país, un sector importante estaba constituido por pescadores, que encontraron en la ciudad el lugar propicio para asentarse. De ahí que gran parte de la inmigración italiana en Mar del Plata en las primeras décadas de este siglo sea de origen siciliano y calabrés, comunidades que le dieron un gran impulso a las actividades pesqueras. La pesca también alentó en sus primeros años al trabajo golondrina ya que era usual que los pescadores de la Boca y el Tigre llegaran a la ciudad en el verano para vender pescado en los hoteles para veraneantes.

Los pescadores se instalaron originalmente en una zona que hoy forma parte del centro de la ciudad. Durante casi 20 años realizaron sus tareas de pesca en la playa Bristol, donde también vivían, hasta que fueron expulsados. El proceso que conllevó el desalojo de los pescadores de la Playa Bristol fue un largo conflicto que duró cerca de diez años, sin que mediara una orden judicial fundamentada. Haciendo uso de la fuerza pública, la Municipalidad de General Pueyrredón obligó a los pescadores a abandonar el lugar en el que se habían asentado. En el documento *Los pescadores y la Municipalidad de Mar del Plata*, escrito por Fernando Lahille, que asumió la defensa de los pescadores, constan los principales argumentos esgrimidos por la administración comunal. Entre las principales razones para exigir el desalojo se sostenía que la Bristol no era el sitio más adecuado para sus tareas, a lo que Lahille escribió que “los pescadores no necesitan se les indique en donde conviene que pesquen. Mejor que nadie lo saben ellos mismos y no han podido pensar ni un momento en alejarse de la playa del Bristol”, además de que “una municipalidad no tiene el derecho de disponer para intereses privados de las playas de los puertos naturales”.

Pero seguramente, la imposición del estigma de “incultura”, fue el argumento de mayor carga ideológica para expulsar a “gentes indeseables”. Da Orden y Pastoriza (1991: 169) recuperaron el testimonio de un veraneante acerca de las casillas de los pescadores en la desembocadura del arroyo Las Chacras, quien percibió que:

“...llega a la playa convertido en inmensa cloaca, en cuyo margen se levantan las míseras casillas de pescadores, asquerosas, repugnantes, de las que caen continuamente... todos los desperdicios de aquella población que vive en un estado primitivo... como si aquellas instalaciones en que se abriga la población menesterosa tuviera un derecho inalienable de permanencia en el centro mismo de los dos balnearios aristocráticos”.

Otras comparaciones asociaban esos asentamientos a las viviendas precarias de La Boca o los “barrios bajos de Nápoles” (ídem: 169). A todo esto, Lahille indicó que:

“la falta de higiene no es la única acusación que se dirige contra los pescadores. Deben alejarse de la playa aristocrática porque sus trajes de faena son sucios, y porque el lenguaje que usan no es el de las academias. Siempre listos a echarse al agua tienen que ir sin medias y sin zapatos con un simple calzoncillo de lana, y se clama de inmoralidad! Siguiendo por ese camino podría suceder que un día se prohibiera el acceso a las calles de Mar del Plata a toda persona que no tuviese un hermoso vestido, y que no hubiese cursado por lo menos los grados del colegio nacional. Una ordenanza municipal podría determinar la superficie de la piel que cada uno podría dejar en descubierto... en el caso que fuese *repugnante*.”

Finalmente, el litigio llegó a su fin cuando:

“el Comisionado Municipal José Urdinarrain solicitó la intervención de un inspector de policía de La Plata, con un grupo de quince hombres, para efectivizar el desalojo. Entre prórrogas y medidas drásticas combinadas, venció el último plazo para el traslado de los pescadores en octubre de 1908. Algo más de nueve años se había prolongado la tensión entre las dos manifestaciones diferentes de asentamientos urbanos, concluyendo con el inexorable triunfo de la tendencia del balneario ‘elegante’” (Da Orden y PastORIZA, 1991: 169).

Luego de haber sido echados de la zona de playa Bristol, la mayoría de los pescadores se ubicaron sobre la estación de ferrocarril del centro, en el barrio que se llamó Tierra del Fuego, donde hoy está la actual Terminal de Ómnibus. En medio de ese proceso, muchos de ellos abandonaron la pesca, sumándose a los trabajos disponibles para el turismo y cuidando en invierno las casas de los ricos, en lo que para muchas de las personas de edad en el puerto de Mar del Plata es “la historia escondida de Mar del Plata”. Los relatos periodísticos referidos a la época, como un artículo en el *Libro Diamante Histórico y Periodístico 75° Aniversario de La Capital* (1980) en que se narra el abandono de los pescadores a su oficio en términos aporéticos y casi como una selección natural y un renunciamento racional hacia la actividad más legítima y próspera del turismo:

“en 1900 el arribo de los veraneantes aumenta considerablemente. Ya la colina del sur (donde luego se construirá la Iglesia Stella Maris), presenta signos de progreso. Levantan su elegante arquitectura los chalets y palacetes. Eso influye en el desplazamiento de los pescadores. Las casitas rodantes ubicadas en la arena para que los veraneantes cambien su ropal han formado la primera rambla. Y exigen más espacio. Ese que ocupa el caserío de tabernas y galpones de los pescadores, un centenar de metros hacia Punta Piedras. Y los pescadores se van...”

En la misma publicación se cuenta cómo:

“las casillas que casi cerca de las rocas del torreón habían instalado los pescadores, son desplazadas. Las mandan a las calles Sarmiento y Alberto que es tan lejos del «centro» y por eso llaman al sector «Tierra del Fuego». Ya se terminaron entonces las sabrosas olladas de mariscos que gustaban los aristócratas junto a los pescadores. Claro, la playa Bristol en 1914 ya se necesitaba para los baños y los paseos de las tardes”.

También en el *Libro Diamante de La Capital* (1980), se relata como paradigmática la historia de Genaro Ventura, bajo el título “Bañero de presidentes y políticos”. Este personaje, nacido en Bari en 1867, que heredó el oficio de pescador de su padre, se volcó a la actividad turística a través de los balnearios en Playa Grande. Las palabras del protagonista ilustran de manera mitológica el renunciamiento de quien se adaptó al perfil elegido para la ciudad: “soy pescador, pero si esto es más útil me convierto en bañero”. También se menciona en otra nota de esa misma publicación que “la pesca produce escasa ganancias, apenas para sostenerse. De ahí que muchos –como Fernando Catuogno y Nicolás Sasso–, dejen las barcas para instalar casas de comida”. También se marcan otros casos de renuncia a la pesca que quedaron como célebres: Di Lernia al arreglo de los carruajes, La Cava a la construcción y Carbone a la hotelería. La pesca era una actividad de subsistencia, pese a que la fabricación de hielo permitía enviar a Buenos Aires -por tren- partidas de pejerreyes, corvinas, besugos, langostinos y camarones.

Será recién en el temporal de 1925, que provocó la destrucción de gran cantidad de los barcos disponibles (38 embarcaciones fueron destrozadas) que se encontraban amarrados en la zona de la actual Punta Iglesia, que el traslado de los hombres de pesca fue definitivo hacia la dársena del puerto local. Lo que no se modificó fue la economía de subsistencia típica de esta pesca ni la configuración social de los pescadores. La mayoría de ellos de origen italiano continuaron viviendo en sus casillas móviles de chapa y madera que fijaban en tierras que arrendaban al menor costo posible, incluso hasta llegar al hacinamiento. El puerto marplatense siempre se caracterizó por su heterogeneidad en diversos aspectos (por ejemplo, étnicos y edilicios). Ya hacia mediados del siglo XX podían encontrarse en su contorno grandes industrias vinculadas con la pesca, unidades comerciales, escuelas, instituciones bancarias, reparticiones municipales y, por supuesto gran cantidad de viviendas. Por aquellos años, la calle 12 de octubre estaba comenzado a convertirse en la arteria central del puerto y en el principal punto de reunión del “Pueblo de pescadores”, sobretodo en su intersección con Figueroa Alcorta.

Recién a mediados de la década del 30, la actividad pesquera comenzó a alcanzar cifras importantes y Mar del Plata dejó de ser un puerto de subsistencia. Las principales referencias periodísticas e históricas coinciden en señalar al año 1936 como el punto de inflexión que marcó un número considerable de capturas, con 45.590 toneladas. Pero el giro radical que trajo la prosperidad de la actividad pesquera se produjo a partir de la década del '40, a través de la comercialización del aceite de tiburón⁴ que permitió incrementar la flota pesquera y mejorar el equipamiento. Hasta ese momento el cazón era una plaga y su carne tampoco servía como comestible⁵, con lo que se cambiaron las condiciones de vida del mar eliminando a una especie difícil de cazar. Ibáñez sostiene que a partir de ese momento “comienza el avance pujante de los pobladores de esta zona, incentivados por el auge de la pesca del tiburón, que en aquellos años significó en parte la transformación edilicia del Pueblo de Pescadores, produciéndose el cambio de las típicas casillas de chapa y madera por los coquetos chalets de tejas rojas” (1988: 13-4). El tiburón siguió teniendo una importancia especial para la pesca deportiva. Durante la década del 60, se realizaban concursos nacionales de pesca del tiburón ya que resultaba relativamente sencillo atraerlos hasta la punta de la escollera sur.

En la década del cuarenta, las cifras de captura comenzaron a incrementarse notoriamente en el puerto de Mar del Plata. En 1948 se llegó 58.152 toneladas y en 1956 a 75.126. De esta manera el crecimiento se mantuvo de manera sostenida, generando una importantísima actividad económica para la ciudad. Durante las décadas posteriores la tendencia se mantuvo, superándose las 300 mil toneladas en 1978. Por esos años, la flota pesquera de la ciudad estaba integrada por 76 barcos de altura y 245 lanchas costeras, y se calculaba que un 30% de los habitantes de la ciudad vivían de la industria pesquera en sus

⁴ El aceite de tiburón contiene la vitamina A, de extendida utilización para los combatientes en el frente de batalla durante la segunda guerra mundial.

⁵ En algún momento se intentó salar la carne del cazón y venderla como bacalao pero no dio resultado pleno.

diversas etapas. La flota pesquera también se expandió en los últimos 20 años, como así también la captura de pescado. Actualmente, la captura no atraviesa cifras bajas sino que se está ante problemas de sobreexplotación, en gran parte por los permisos entregados desde 1993 a barcos extranjeros y las crecientes infracciones que realizan estos buques ante el escaso control de las autoridades argentinas. De acuerdo con los datos de 1998, la flota pesquera en el puerto de Mar del Plata está compuesta 407 barcos, de los cuales 175 son de altura (146 son fresqueros, 21 congeladores, 2 factorías y 6 poteros) y 232 son barcos costeros. De las 440 mil toneladas extraídas hoy en el puerto, 325 mil le corresponden a los barcos de altura. Los problemas que afectan al puerto marplatense, el principal puerto de captura de pescado del país, no sólo tienen que ver con la creciente dificultad de ubicar los productos en el exterior, sino incluso con la devastación de la riqueza ictícola de la Argentina, que ha llevado a los últimos gobiernos a imponer vedas en la pesca de la merluza, especie sobre la que gira la estructura social de los pescadores del puerto marplatense. La captura de la merluza, en sus diferentes especies (especialmente hubssi y de cola) representa casi un 37% de las extracciones nacionales, seguido por el calamar con un 32,7%. Sin embargo, el 60% de la merluza se captura en Mar del Plata, y entre 1999 y 2000 sufrió una merma de casi un 12%.

De cualquier manera, pese a la crisis de estos mercados de exportación, la actividad pesquera sigue siendo la principal fuente exportadora de la ciudad de Mar del Plata. Hacia 1996, las exportaciones pesqueras llegaban a un 92,6% del total de exportaciones locales, de acuerdo con datos de la Secretaría de la Producción de la Municipalidad de General Pueyrredón, lo que representó ese año 364 millones de dólares. Cabe destacar que todas las exportaciones de Mar del Plata representan el 6,3% del total de toda la provincia de Buenos Aires, el primer distrito argentino. Del total exportado de pescado, un 55% corresponde a filete fresco y congelado, un 26% a los moluscos, un 10% a pescado congelado, 4% al pescado seco, 2,5% al pescado fresco, 1,3% a preparados y conservas, 0,9 a la harina de pescado y una porción muy pequeña a los crustáceos. En los últimos años, las

cifras comenzaron a bajar de manera considerable. En 1998, ingresaron a través de exportaciones del puerto local 252 millones de dólares por 150 mil toneladas, lo que representó en este caso el 76% de las exportaciones marplatenses. En la actualidad se calcula que la industria pesquera constituye el 10% de la economía local y brinda 15 mil puestos de trabajo estables.

Aldosivi y el puerto

El puerto es, en primera instancia, una categoría geográfica de un determinado sector de la ciudad, pero que se expande en múltiples sentidos. Porque un territorio no es apenas una superficie de tierra sino el producto de ese medio ambiente natural y el proceso histórico cultural que allí se dio. El puerto es un espacio identitario construido en oposición al resto de la ciudad, marcado por referencias étnicas de origen (pescadores italianos y, en menor medida, españoles), por una clase de trabajo particular (duro y sacrificado desde las lanchitas pesqueras hasta las plantas de elaboración de pescado) y por un paisaje propio mezclado con elementos del ambiente natural y su ritmo particular de desarrollo urbano. La estética de los negocios del puerto es mucho más tradicional que el centro, más propio de otras épocas o de ciudades más pequeñas y menos desarrolladas. Y, sobre todo, el olor a pescado y un aroma penetrante y desagradable, proveniente de las plantas procesadoras de harina de pescado, completan el escenario portuense. Muchas calles del puerto, ofrecen una escena fabril de suburbio como ninguna otra zona de la ciudad, caracterizada por los barrios residenciales con los clásicos chalets marplatenses que son todo un símbolo de distinción para los residentes locales, gustosos de mostrar esa arquitectura a cualquier visitante ocasional. El cruce de la avenida Juan B. Justo permite además comprobar la manera en que Aldosivi territorializó esta franja urbana. Además de las maquinarias, contenedores y grúas en plena dársena del puerto que están pintadas de verde y amarillo, las paredes se muestran saturadas de graffiti alusivos al apasionamiento barrial por Aldosivi. Referencias que apuntan en su mayoría a la autoafirmación de la hombría y a la desmasculinización

simbólica del rival, como así también a lo que se entiende por la pasión, que “no se vende”.

Los vínculos de Aldosivi con el puerto de Mar del Plata son tan estrechos que hasta su ubicación en esa zona de la ciudad se hace casi anecdótica cuando se analizan con detenimiento los pormenores de la fundación. El club nació en el puerto, con un nombre originado en el puerto y referencia clave de los habitantes de una franja de gran importancia en la ciudad, tanto por su extensión como por su actividad productiva. La historia que se suele contar acerca de Aldosivi indica que en homenaje al apoyo que la empresa que construyó el puerto le prestó al proyecto, se eligió como identificación del nuevo club un nombre basado en las dos primeras letras de los apellidos de los ingenieros franceses dueños de la compañía que construyó el puerto, “Sociedad Nacional de Trabajos Públicos” de París: Allard, Dollfus, Sillard y Wiriot (ALDOSIWI), reemplazándose luego la W por la V. Aunque el dato suele ser olvidado en los relatos de fundación, el nombre Aldosivi no fue una creación de los fundadores del club, ya que era utilizada como sigla telegráfica de la Sociedad Nacional de Trabajos Públicos, por lo menos desde la época en que la empresa construyó el puerto de Montevideo. En el acta N°1, en el que consta la fundación, se dejó asentado que todo había sido realizado en el “Puerto de Mar del Plata”.

Antes de llegar a los colores actuales verde y amarillo, Aldosivi ensayó algunas casacas más. Luego de la primera que era blanca (acompañado de pantalón azul y media rojas para completar los colores franceses) también se utilizó una camiseta roja con cuello blanco. Lo que sí está claro es que por lo menos desde la reanudación de los torneos oficiales en 1920, Aldosivi ya había adoptado definitivamente los colores del Nantes de Francia, después de la donación de camisetas de ese club que la empresa francesa le efectuó a la institución. Aldosivi no fue, en sus inicios, de los clubes más poderosos desde lo deportivo. Tras unas primeras ediciones en las que sí participaba en la primera división (junto con Mitre, Sport Club, Sarmiento, Mar del Plata y Sudamérica) el crecimiento de la competencia lo relegó casi de forma permanente a la segunda división, luego llamada

intermedia. Una posición de la que saldría con continuidad sólo a partir de 1959. Desde el punto de vista institucional, tampoco tuvo un desarrollo sostenido. De las primeras e improvisadas reuniones en la confitería “El Recreo”, se pasó a la sede propia, armada en una casa improvisada sobre la calle Bermejo. De acuerdo con los testimonios recogidos, era una casa de familia, construida precariamente con chapa y madera, debido a que por ese entonces había muy pocas viviendas de material. Algunos años más tarde, cuando la Sociedad Nacional de Trabajos Públicos (a fines de los 30) empezó a liquidar los terrenos que le pertenecían, el club pudo comprar unos lotes, con el aporte de algunos socios con poder adquisitivo, en el actual emplazamiento de la sede del club.

Los éxitos deportivos del club comenzarían en 1959, año en el cual Aldosivi no sólo logró ascender a primera división sino que de alguna manera logró proyectarse como “el equipo del puerto”. Tras derrotar por 4 a 3 a Talleres, instituyó el predominio barrial frente a un rival que le disputaba la posesión simbólica del puerto. En aquella oportunidad, *El Atlántico* los consideró “los «taitas» del puerto” (23 de octubre de 1959). El triunfo en un Estadio General San Martín repleto -se vendieron más 10 mil entradas- le permitió a Aldosivi asegurarse el primer puesto en la tabla de posiciones a falta de dos jornadas para terminar el certamen. Después de 31 años, Aldosivi regresaba a la máxima categoría del fútbol marplatense y comenzaba una etapa en la que sus rivales ya no iban a ser vecinos del puerto sino los exitosos clubes del centro de la ciudad. Con el tiempo, la rivalidad con Talleres (y también con Banfield, otro equipo importante del puerto) iba a ser percibida por los hinchas de Aldosivi como una rivalidad entre amigos, cuando Aldosivi comenzó a acaparar con exclusividad la representación e identidad portuenses.

Esta asociación de Aldosivi con el puerto surge como verdad indiscutida y como un vínculo natural para los distintos agentes del campo futbolístico. Una identificación que terminó de cerrarse durante 1973, el año clave en la constitución de Aldosivi como referente excluyente del puerto de la ciudad. El campeonato de primera división obtenido ese año le permitió al

club proyectarse hacia la ciudad como una encarnación del puerto de Mar del Plata, mostrándolo como “una ciudad dentro de otra ciudad” (*La Capital*, 21 de octubre de 1973). A través del primer gran éxito deportivo se daba por sentado que desde ese momento existe un nombre tan famoso como “la banquina o la dársena de pescadores: Aldosivi” (ídem). A partir de esos sucesos, Aldosivi y el puerto de la ciudad aparecerían como fenómenos indisociables en el imaginario futbolístico local, consagrado a través del símbolo del tiburón. Los medios gráficos representaron ese vínculo de manera muy clara porque “nadie puede negar que lo que hoy vive Aldosivi lo vive también Mar del Plata. El puerto, una ciudad chica dentro de la misma ciudad, es, por lógica, quien más vibra al conjuro de todo esto. El júbilo es tremendo, increíble (...) En la banquina de pescadores, el regreso diario de los hombres de mar, tras su ruda faena, el tema del día era uno solo: ALDOSIVI (...) Bien se dice que «el puerto es una ciudad dentro de otra». El barrio tiene una personalidad definida, en base a la peculiar colonia pesquera, donde los inmigrantes italianos son mayoría” (*El Atlántico*, 22 de octubre de 1973).

La historia de Aldosivi es una narrativa cuyos eventos y sucesos relevantes que se difunden, se explican y se fijan en la percepción en los términos determinados por el presente. Las narrativas de pertenencia local pueden ocultar deliberadamente versiones y datos de la historia frente a una historia oficial legítima que merezca ser contada y que se aplique al presente que se vive. La historia y la conciencia de los sujetos acerca de esa colección de narrativas gloriosas es otro de los elementos que se conjugan para construir esta identidad portuense-aldosivista. A partir de 1973, las representaciones de los distintos agentes del campo futbolístico mostrarían que Aldosivi haría visible al puerto en un contexto futbolístico dominado por dos equipos “del centro”, San Lorenzo y Kimberley. Porque los campeonatos ganados por Aldosivi permitieron escenificar esa separación latente –más allá de que no existan más límites que alguna avenidas- del puerto con el resto de la ciudad. Las historias que en el puerto se cuentan sobre los festejos de 1973 son sumamente coincidentes. Se organizaron caravanas que salieron de la sede

del club con el claro objetivo de recorrer la ciudad, de territorializar el espacio urbano ajeno, demostrarle al centro que Mar del Plata pertenecía al puerto. Estas movilizaciones estaban guiadas por una gigantesca carroza que transportaba un tiburón que se comía a San Lorenzo y Kimberley, seguida por autos (nuevos y viejos, en perfectas condiciones y desgastados) pintados de verde y amarillo, con bocinazos, cornetas y papeles. Pero los elementos que marcaron con mayor fuerza las particularidades del festejo aldosivista fueron las municiones de pescado que se arrojaron en la puerta de los dos clubes rivales, Kimberley y San Lorenzo, los dos *grandes* de la ciudad a quien se les estaba discutiendo esa condición. Con respecto al tiburón mencionado, fue el símbolo de estos festejos carnalescos que fijaron el sentido comunitario del puerto y la imagen de Aldosivi ante la ciudad. Un tiburón que cambiaría no sólo el escudo del club sino la identificación informal de un club que ya no sería igual desde aquel 1973. El símbolo del tiburón demostró que “la expresión social de la honra es la fama, al tiempo que la deshonra se da a conocer públicamente por la infamia. Y la infamia es sinónimo de vergüenza, vejamen, oprobio y humillación” (Vogel, 1982). Un tiburón que marcó el fin de una era, la muerte de Kimberley y San Lorenzo y el nacimiento de un mundo nuevo encabezado por un sector marginado del resto de la ciudad. Justamente, el tiburón encarna no sólo una potencia depredadora asociada a la voracidad masculina sino que además constituye la especie que le permitió al puerto comenzar a desarrollarse económicamente y cambiar el patrón productivo de subsistencia a diferencia de un centro urbano opulento sostenido desde el turismo.

Los festejos en el puerto fueron momentos en que se ganó la calle. Se cortó el tránsito en las calles adyacentes al club en Bermejo y Elcano y se armó un inmenso comedor y salón de fiesta al aire libre en el que quedaron registrados récords de consumo de alcohol y choripanes, tal cual lo dejó expresado *La Capital*. En este sentido, las crónicas de los festejos del campeonato local logrado en 1973 –como de los subsiguientes– nos muestran algunas de estas dimensiones referidas al momento en que se produjo el quiebre en la historia del fútbol marplatense.

Todos los eventos estrechamente relacionados con el puerto y sus rutinas se viven de manera especial por quienes defienden el haber nacido en el puerto como un atributo necesario para entender el sentimiento por Aldosivi. Uno puede considerarse parte de una localidad cuando habita un ambiente en el cual se compromete con las rutinas cotidianas. Pero también establece vínculos cuando encuentra mejor expresada su propia identidad. Determinados lugares, prácticas, valores, pueden representar en el imaginario ciertas formas de ser estereotipadas, que en ocasiones determinan la identificación con un determinado espacio o práctica situada. Pero el fútbol plantea la posibilidad de que se asuman diversas iconografías y significaciones imaginarias sin siquiera ser parte de alguno de esos relatos. En ese sentido, “la línea entre un sentido de pertenencia a sólo una localidad y la pertenencia a muchas localidades es tan importante como difuso. Una distinción podría ser trazada entre las personas a quienes una localidad es completamente inclusiva de sus experiencias rememoradas, y aquellas para las que muchos lugares marcan sus historias y cuyo sentido de pertenencia es en este sentido multilocal” (Parkin, 1998: xiii).

El despegue deportivo de Aldosivi coincidió con una reestructuración de los campeonatos nacionales del fútbol profesional en la Argentina. A partir de 1967, y hasta 1985, el fútbol de primera división argentino estuvo dividido en dos certámenes: el Metropolitano y el Nacional. En el metro –así solía llamárselo- jugaban los equipos directamente afiliados a la Asociación del Fútbol Argentino (AFA), mientras que en el Nacional se sumaban equipos de las ligas del interior. Mar del Plata tuvo una participación privilegiada ya que desde 1970 dispuso de una “plaza fija”, lo que le permitió a los campeones locales eludir las eliminatorias regionales para acceder a ese torneo y jugar antes los mejores del país. De esta manera, Aldosivi fue suspendiendo la rivalidad intrabarrial con Talleres para discutirle el predominio simbólico de la ciudad a los equipos del centro, Kimberley y San Lorenzo, y buscar una visibilidad nacional a través de los certámenes nacionales. Por primera vez en la historia del fútbol marplatense, un equipo del puerto hegemonizaba los torneos locales y podía proyectarse además

como objeto de un apasionamiento jamás visto en el medio local. Sólo el auge deportivo de Alvarado hacia fines de la década del setenta posibilitaría la formación de otro fenómeno de masas relevante para la ciudad, en este caso un club asociado a sectores populares (en algunos aspectos también marginales o excluidos desde lo social). De esta forma, Aldosivi y Alvarado se irían consolidando durante toda la década del ochenta como los únicos equipos capaces de movilizar cantidades importantes de público militante y apasionado. Sin embargo, aun no habían construido una rivalidad entre ellos. Aldosivi, luego de jugar el nacional de 1976 (también los había hecho en 1974 y 1975) ingresó en una curva descendente en la faz deportiva e institucional que puso al club al borde de la desaparición institucional. Incluso perdió en 1981 su lugar en la máxima categoría del fútbol marplatense. Tras recuperar un lugar en la primera división local en 1983 y buscar recuperar en vano el protagonismo perdido, Aldosivi encontró hacia finales de la década del ochenta una nueva senda marcada por las narrativas exitosas en el ámbito local y regional. Ese resurgimiento institucional, posibilitado gracias a los aportes económicos de su mecenas Oscar Salerno, lo enfrentó a un Alvarado que estaba en condiciones de discutirle la hegemonía futbolística. La antigua amistad que ambas *hinchadas* habían experimentado cuando los momentos institucionales eran diferentes, rápidamente se transformó en una profunda y violenta rivalidad. Ambos clubes lograron armar costosos y competitivos planteles que, luego de polémicas y reñidas definiciones de los certámenes locales, les permitieron competir con éxito en los torneos regionales. Sin embargo, los dos equipos siempre vieron frustradas sus aspiraciones de llegar a la segunda categoría del fútbol argentino, el Nacional B. Sólo la reestructuración de este campeonato le permitió a la Liga Marplatense de Fútbol enviar un conjunto como su representante. Entonces, Aldosivi y Alvarado debieron determinar en un *play-off* el representante local en este nuevo torneo de la Primera B Nacional. El mismo torneo al cual los equipos marplatenses habían intentado llegar desde 1986 y nunca pudo ser alcanzado por méritos deportivos.

Pese a que Alvarado había establecido cierto predominio en los últimos años, Aldosivi logró imponerse en los dos juegos

para quedarse con el lugar en este certamen nacional. Como consecuencia, los medios de la ciudad intentaron transformar a Aldosivi en un equipo que no representara solamente al puerto de Mar del Plata sino a la ciudad entera. Luego de que en las primeras fechas quedara en claro que el público deportivo de la ciudad no se indentificaba con el club, los medios masivos de comunicación y algunos organismos oficiales abandonaron una idea que habían sostenido con insistencia. Las aspiraciones del Aldosivi de la temporada 96-97 en la que debutó en la B Nacional estuvieron dirigidas apenas a conservar la categoría, algo que pudo conseguir ajustadamente. Aunque no realizó ninguna contratación importante (de hecho, achicó bastante su plantel) Aldosivi arrancó en gran forma la temporada 97-98. Especialmente como local, se había transformado en un equipo peligroso aun para los conjuntos de mayores pretensiones en la división, lo que lo colocó con claras aspiraciones de clasificar a la zona campeonato, aunque no pensara en el ascenso. Una caída en el rendimiento de un equipo que había tenido serias dificultades para conseguir puntos como visitante lo hizo bajar unos cuantos lugares en la tabla y se volvió a pensar en el tema del descenso.

En ese contexto es que se produjo la llegada del afamado entrenador Jorge Solari a la entidad y el comienzo de nuestro segundo drama social. Este entrenador de renombre nacional y con una importante experiencia internacional (dirigió a la selección de Arabia Saudita en el Mundial '94) se hizo cargo del equipo a principios de 1998 y desde su misma llegada a Mar del Plata comenzó a plantearse lentamente la necesidad de expandir el área de convocatoria de Aldosivi, visiblemente circunscripta al ámbito portuense. Por ese entonces, la no demasiado lucida campaña del equipo parecía ser un justificativo remarcable para un conjunto que meses antes, cuando había conseguido marcar más de tres goles por encuentro como local, era capaz de congregarse cerca de 4 mil personas en *La Cantero*, un modesto estadio ubicado en el puerto de la ciudad. Una serie de victorias seguida en la segunda fase del torneo le devolvió a Aldosivi algo del protagonismo perdido durante la primera parte del certamen. Sin embargo, Solari sugería –con un amplio apoyo de la prensa

local- la necesidad de utilizar el Estadio Mundialista de Mar del Plata, lo que se concretaría meses más tarde -y para siempre- ante una clausura temporal del escenario en que Aldosivi actuaba como local en la zona portuense. Por aquellos días en que todavía se jugaba en *La Cantera*, en algunos medios se le empezó a preguntar de manera reiterada al presidente de Aldosivi, Oscar Salerno, si existían posibilidades de cambiar los colores y el nombre de la institución. La consigna "Aldosivi es el equipo de Mar del Plata" fue lentamente instalada por los medios de comunicación ante la opinión pública en medio de un fracaso rotundo por concientizar a los habitantes de la ciudad para identificarse con Aldosivi. Desde los medios periodísticos, se venía planteando con insistencia la necesidad de conformar un equipo que unificara la identidad marplatense, y la existencia de Aldosivi, con sus colores y connotaciones portuenses constituía un impedimento insalvable. Los hinchas, atentos a cualquier estrategia que desvirtuó su pasión, alertaron en forma aislada o corporativa sobre esas intenciones. En el partido de cierre de la primera fase de la temporada 97-98 frente a Olimpo de Bahía de Blanca el público asistente insultó al presidente del club, Oscar Salerno, acusándolo de querer hacer "negocio con la camiseta", en alusión a la aparición de Aldosivi con la casaca roja y blanca a rayas horizontales⁶. El público, frustrado y desilusionado al no entender que Aldosivi, no fuera "el verde", tardó un tiempo en asimilar el impacto y alentar como siempre al equipo. Solari apoyó enfáticamente la iniciativa y exigió que "todos tiene que identificarse con Aldosivi, porque es el equipo de Mar del Plata; y jugar en primera *implicaría tener un fin de semana largo cada dos semanas: vendrían Boca, River y todos los grandes del fútbol argentino*" (*La Capital*, 12 de abril de 1998; el subrayado en itálicas es mío).

La seguidilla de resultados positivos, le permitieron a Aldosivi ganar la zona permanencia y clasificarse para el octogonal final por un ascenso a la primera división. Nunca, hasta ese momento, la consideración nacional había tomado a un

⁶ El rojo y el blanco son los colores de Mar del Plata.

equipo de Mar del Plata con tanta seriedad. Tras las sorpresivas victorias ante All Boys y Quilmes en las series de cuartos de final y semifinal respectivamente, Mar del Plata se posicionó por primera vez en su historia con posibilidades concretas de llegar al escalón más alto del fútbol argentino⁷. Un equipo de Aldosivi que, además de ser considerado “el tiburón marplatense”, resumía –hacia afuera– las condiciones imaginarias de la identidad marplatense: “desde el puerto hasta la Bristol, pasando por el casino y por la peatonal, la costa atlántica quiere tener su lugar en el fútbol grande. Aldosivi es la esperanza para que Mar del Plata sea más feliz que de costumbre” (*Clarín*, 13 de julio de 1988). El primer choque por la final de la B Nacional, frente a Belgrano de Córdoba fue presenciado en el Estadio “José María Minella” por cerca de 20 mil personas un miércoles por la tarde en el que “Mar del Plata se puso ayer las mejores ropas para recibir uno de los días más importantes de su vida deportiva” (*Clarín*, 16 de julio de 1998). Parecía ser el momento épico fundante de una nueva identidad futbolística encolumnada detrás de una institución que dejó al fútbol de la ciudad a un paso de la élite del fútbol argentino, luego de caer derrotado por 3 a 1 frente Belgrano en Córdoba en el segundo match.

El retorno de las competencias oficiales, apenas 40 días después marcó un panorama distinto con un estadio mucho más vacío que en la temporada anterior, pese a las elevadas pretensiones con que arrancaba Aldosivi en la temporada. Antes del inicio del certamen, el *Multimedios La Capital* creyó que era posible sostener un proyecto ambicioso y logró cerrar un acuerdo para manejar la parte económica de la institución, pero con la tácita idea de liquidar el nombre y los colores de Aldosivi para formar un equipo que representara a Mar del Plata. Los problemas ya habían empezado pese a que deportivamente el futuro parecía brillante. La decisión de Solari de sacar del plantel a jugadores históricos del club sorprendió no sólo a los hinchas sino a los propios directivos. Pero los hinchas aun confiaban en

⁷ En los viejos torneos nacionales los equipos se clasificaban sólo para jugar ese año (y apenas por unos meses), y una buena actuación no les garantizaba repetir su presencia al año siguiente.

el “Indio”⁸, de cuya mano “la vuelta vamos a dar”, como decía uno de los cánticos más escuchados en los inicios de la temporada 98-99. Atrás habían quedado las primeras sospechas, diluidas a fuerza de grandes triunfos.

La necesidad de llegar a primera división quedó instalada en plenitud en los distintos agentes del campo futbolístico marplatense. Incluso casi se daba por hecho que todo lo que se hiciera debía plantearse en función de esa eventual participación en el máximo nivel del fútbol argentino. Cumplida la meta de estabilizarse en la Primera B Nacional ahora se debía buscar la forma de llegar a la máxima categoría del fútbol argentino. Todo pareció jugarse en el terreno de una lógica superficial y de sentido común: Aldosivi es el equipo que más arriba ha llegado en el fútbol de AFA, por lo que debería aglutinar tras su paso a todos los aficionados al fútbol de la ciudad, mucho más en un escenario de las características del "José María Minella". Teniendo en cuenta estos aspectos, las estrategias se armaron sobre la base de esa línea de acción. La llegada de los primeros resultados adversos como local, hacia finales del mes de octubre y comienzos de noviembre de 1998, constituyeron las válvulas de escape de lo que en el puerto, principal sostén identitario de Aldosivi, se pensaba sobre ese proyecto y que puede resumirse en una sola palabra: traición. Así es lo que un grueso porcentaje de los hinchas se manifestó abiertamente en contra de la manera en que se estaba manejando a Aldosivi. Para ellos Aldosivi es del puerto y se lo querían quitar. Las referencias permanentes al puerto en los cantos y los insultos hacia Jorge Solari en la noche de la derrota frente a Instituto, cuando pocos meses antes se cantaba que "de la mano del Indio/vamos a ganar", no hicieron otra cosa que confirmar los sentimientos de quienes se sintieron despojados de un legítimo referente de identidad.

La temporada que había empezado con grandes anuncios finalizó de forma intrascendente para Aldosivi. Incluso en algún momento corrió riesgo la permanencia en la categoría. El final de la campaña tuvo una indiferencia manifiesta por la prensa y por

⁸ Apodo que recibe Solari en el medio futbolístico.

un público al que le habían prometido el ascenso y luego debió sufrir 13 fechas sin ganar. La eliminación ante Brown de Arrecifes en los *play-offs*, cuando todavía se creía en la posibilidad del ascenso, desbarató el proyecto y precipitó el fin de la aventura. La curva descendente en la que había entrado Aldosivi no sólo no se revirtió sino que se profundizó a tal punto que en la temporada siguiente el club perdería su lugar en la segunda división del fútbol argentino, sin ningún tipo de apoyo por parte de del público y de las instituciones de Mar del Plata y con un puerto desmovilizado ante la manipulación de una pasión de la que se sentían despojados.

Conclusiones

Quienes llevaron adelante la idea de transformar a Aldosivi en el conjunto que resumiera la identidad futbolística de la ciudad, pretendieron sepultar 85 años de historia del club y más 120 años de la historia de una ciudad que marginó al puerto de las representaciones legítimas del ser marplatense. Un puerto que, como el gaucho de la pampa, quedó reducido a una imagen folclórica de la industria del turismo. Se pensó entonces en la posibilidad de que un equipo de fútbol sirviera como soporte imaginario adicional de la identidad municipal, construyendo un referente que unificara el bien común y que sirviera además como un medio de traer inversores y realimentar el estereotipo de la “ciudad feliz”. De esta manera, aquellos que comandaron la iniciativa pretendieron adueñarse de referentes de identidad históricamente constituidos sobre la base de un alto contenido semántico y dramático para los actores involucrados, para colocar en su lugar una estructura ahistórica y descontextualizada orientada a brindar espectáculos futbolísticos atrayentes por los potenciales contendientes (en especial Boca y River) contra ese “equipo de la ciudad”. La posibilidad de que “el equipo de la ciudad” sirviera para atraer a Mar del Plata a los mejores clubes del país apareció entonces como el fundamento último sobre el que se asientan las voluntades y las exigencias de que un conjunto marplatense juegue en primera división.

El proyecto que involucró a Aldosivi a partir de 1998 como los conceptos que guiaron otras propuestas anteriores, ya sean desde los medios, las empresas o la política municipal, descansaron en planificaciones turísticas. Pretensiones que nublaron cualquier intento serio de construir un sólido referente de identidad futbolística en Mar del Plata que no aspirara solamente a sobrevivir con los cuatro partidos importantes que por año se pudieran disputar contra los *grandes* de la Argentina. Tanto para la prensa como para la mayoría del público futbolístico marplatense, la posibilidad de que los planteles profesionales de River o Boca pisaran oficialmente una vez por año el césped del estadio mundialista pareció ser motivo más que suficiente para exigir la presencia de un equipo local en “el lugar que se merece” la ciudad. Para intentar lograr tal objetivo, no constituyó obstáculo alguno la existencia de los últimos reservorios de pasiones urbanas y localizadas. En el caso de Aldosivi, un club que actuó como metáfora de la identidad de un sector de la ciudad que sólo través del *tiburón* pudo discutirle al opulento centro urbano hijo del turismo la posesión simbólica de la ciudad. Desde la década del setenta, Aldosivi ha sido un medio para que el puerto pudiera progresar en el status ciudadano y discutir las nominaciones legítimas que históricamente lo postergaron. En ese sentido, Aldosivi, como encarnación metonímica del puerto, fue quizás el club con menores posibilidades de ser instalado como una representación de lo marplatense. Además, la historia del fútbol de Mar del Plata se explica a partir de las rivalidades intraciudad (o incluso interbarrial), que se convirtieron en el motor de la masividad y la polarización de los hinchas. Si como lo ha demostrado de manera suficiente la moderna teoría antropológica, las identidades se definen en oposición, en el fútbol (quizás por el matiz agonístico del juego) esas oposiciones de manifiestan de manera aun más evidente y dramática. La historia del fútbol argentino demuestra que los clubes se fundaron para jugar contra alguien, contra algún enemigo al cual se le pudiera discutir el honor masculino, el prestigio del territorio propio, una afirmación étnica y hasta una pertenencia de clase. Por el contrario, los proyectos de lograr “el equipo de la ciudad” aspiraron a suspender esas rivalidades

construyendo una identidad “positiva”, anclada además en torno a una nueva estructura legal (las sociedades anónimas) que reemplazara a los clubes y sus modelos de asociaciones civiles sin fines de lucro.

Durante el proyecto en cuestión de 1998, los hinchas de Aldosivi ingresaron además en una etapa liminal, envueltos en un intento de desarrollar un rito de pasaje, que los transportara de una localidad a otra. Del puerto a la ciudad, marcado por la gran campaña de la segunda parte de la temporada 97-98. Pero ese pasaje pretendió ser llevado a cabo como una imposición, sin nada que involucrara directamente a los hinchas de Aldosivi. Una situación liminal que luego generaría conflictos muy serios entre las distintas alteridades que pueblan el campo futbolístico. Los hinchas de Aldosivi no se vieron involucrados en un sentido comunitario, no fueron ni del puerto ni de la ciudad, contaban esta vez con el apoyo de los órganos de poder (principalmente los medios) cuando antes los habían sentido adversos, justamente cuando la oposición a esas estructuras de poder actuaba como una afirmación clave de su identidad. Vivieron un fenómeno de dislocación en el que se generó la contradicción entre ser “de acá del puerto” y representar a Mar del Plata. No se entendió que los capitales simbólicos no se negocian por voluntad de agentes “modernizadores”, en especial cuando esas propuestas se sostienen en algún mecanismo de exclusión. A los hinchas de Aldosivi se les escondió su visibilidad, a favor de un hincha abstracto, creado a la voluntad de los gestores del cambio. Como a principios de siglo XX, cuando la Municipalidad expulsó a los pescadores del centro de la ciudad, el proyecto de armar “el equipo de la ciudad” pretendió quitarle a los hinchas de Aldosivi toda la carga simbólica de la pasión por su club. Para estos “descendientes” de aquellos pescadores expulsados de la Bristol, ese intento de incorporarlos a una identidad marplatense más amplia configuró un nuevo desplazamiento espacio-temporal que pudieron revertir sólo a costa del fracaso deportivo de su club.

Bibliografía

Cova, Roberto Osvaldo (1966) *Pedro Luro. Un pionero de La Pampa*, Mar del Plata: Apolo.

Da Orden, María Liliana y Pastoriza, Elisa (1991) “La formación de una ciudad moderna. Grupos sociales y ámbitos culturales”. En Adriana Álvarez y otros, *Mar del Plata. Una historia urbana*, Buenos Aires: Fundación Banco de Boston.

Epstein, A. L. (1967) “The Case Method in the Field of Law”, en A. L. Epstein (ed.) *The Craft of Social Anthropology*, London: Tavistock.

Ibáñez, José (1988) *El puerto que conocí (en la década del 40)*, Mar del Plata: Riggio.

Núñez, Ana E. (1997) “¿Cada cuál atiende su juego?”, en Fernando E. Cacopardo (ed.), *Mar del Plata. Ciudad e historia*, Buenos Aires, Alianza-UNMDP.

Parkin, David (1998) “Foreword”, en Nadia Lovell (ed.), *Locality and Belonging*, London: Routledge.

Van Velsen, J. (1967) “The Extended-case Method and Situational Analysis”, en A. L. Epstein (ed.) *The Craft of Social Anthropology*, London: Tavistock.

Vogel, Arno (1982) “O momento feliz. Reflexoes sobre o futebol e o ethos nacional”, en AA.VV., *O universo do futebol: esporte e sociedade brasileira*, Rio de Janeiro: Pinakotheke.

Recebido: agosto/2002

