


# Memorias ancladas en el paisaje: anclas reclamadas en Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Gran Buenos Aires (Argentina)



Julieta Frère

 <https://orcid.org/0000-0001-8923-4257>

Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano (INAPL), Ministerio de Cultura de La Nación / Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). 3 de febrero 1378 (CP C1426BJN), Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina. E-mail: [julieta.frere@gmail.com](mailto:julieta.frere@gmail.com)

Recibido: 18 de febrero de 2021

Aceptado: 12 de julio de 2021

## Resumen

Las anclas son un elemento de seguridad fundamental de una embarcación en la cual cumplen una función de fondeo y amarre. Se han consolidado como un símbolo asociado a la navegación y, de forma más abstracta, a la estabilidad y la esperanza. Su imagen ha sido plasmada en diversos soportes a lo largo de distintos contextos espacio-temporales y es usada frecuentemente en la heráldica. Este trabajo se enfoca en las anclas que ya no son empleadas a bordo sino que son reutilizadas de forma novedosa a través de su instalación en el paisaje urbano. Aquí se desarrolla el relevamiento y análisis de un conjunto de anclas en contextos secundarios —que denominamos “reclamadas”— ubicadas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Gran Buenos Aires. Por un lado, se lleva a cabo una investigación de su potencial informativo en términos cronológicos a partir de su análisis morfológico y tipológico. Por otro, junto a la indagación en fuentes documentales y la realización de entrevistas, se exploran las construcciones simbólicas que giran en torno a las anclas en tanto posibles vehículos de memoria y las disputas ideológicas reflejadas en la materialidad. Se desarrolla el caso de estudio de un memorial conformado por un ancla, ubicado en la costanera de Quilmes.

PALABRAS CLAVE: Anclas; Arqueología histórica; Símbolo; Memoria

## Memories anchored in the landscape: reclaimed anchors at Buenos Aires city and Gran Buenos Aires (Argentina)

### Abstract

Anchors are a fundamental safety element of a ship, fulfilling the anchoring and mooring function. They have been consolidated as a symbol associated with navigation and,

abstractly, with stability and hope. Their image has also been vastly portrayed in several raw materials throughout different spatial and temporal contexts, and frequently used in heraldry. This work focuses on anchors that are no longer used on board but are reused in a novel way by placing them in the urban landscape. Here, we present a survey and analysis of a set of anchors in secondary contexts—which we call “reclaimed”—located in Buenos Aires City and Gran Buenos Aires. On the one hand, we carry out an investigation of their informative potential in terms of chronology, through its morphological and typological analysis. On the other hand, symbolic constructions associated to the anchors are explored, through documentary sources and interviews. Anchors are studied here as possible memory vehicles that may imply ideological disputes, reflected in materiality. A particular case study of a monument displaying an anchor—located on the Quilmes riverbank—is described.

KEYWORDS: Anchors; Historical archaeology; Symbol; Memory

---

## Introducción

Las anclas constituyen una pieza fundamental de las embarcaciones. Desde los inicios de la navegación han sido empleadas como parte del sistema de fondeo y amarre, y para la realización de otras maniobras (tales como espiar o zafar de una varadura), constituyendo un elemento de seguridad imprescindible. Es definida como un instrumento que, afirmado al extremo del cable “y arrojado al mar, sirve para aferrar o amarrar las embarcaciones y asegurarlas del ímpetu de los vientos” (O’Scanlan, 1831). Los tipos y modelos de anclas han variado a lo largo del tiempo, así como los materiales con los cuales han sido fabricadas. Esto ha dependido de los contextos socio-históricos y del desarrollo tecnológico alcanzado en cada época, evolución tecnológica que ha sido explorada por varios autores en modelos antiguos (Frost, 1963; Gay, 1997; Gianfrotta, 1977; Kapitän, 1984; Moll, 1927) y posteriores, desde el siglo XVI al XX (Ciarlo, 2019; Curryer, 1999; Jobling, 1993). Entre las partes principales de las anclas modernas se enumeran la caña, los brazos, las uñas o palmas, el arganeo o grillete y el cepo (Figura 1). Aunque el desarrollo de los modelos de anclas no está directamente relacionado con el de las embarcaciones a lo largo de la historia, se puede afirmar que, a medida que estas últimas alcanzaron mayor tonelaje y/o artillería, fue necesario aumentar el tamaño y cantidad de anclas para asegurar la capacidad de soporte y estabilidad.

Un ancla puede encontrarse desechada por diversos motivos, como su pérdida debido a una sobrecarga mecánica o por un naufragio en el que se extravía toda la embarcación. Aparte de su uso a bordo, un ancla puede ser **firme de amarras** cuando funciona como punto de fijación para ayudar a embarcaciones a amarrar en un puerto o para marcar peligros a la navegación junto con una boya en la superficie (O’Scanlan, 1831; Willaumez, 1831). En este trabajo aludimos a las anclas que ya no funcionan en el ámbito de la navegación, sino que son recontextualizadas en diversos puntos del espacio. Las denominamos **anclas reclamadas** en tanto son descartadas, por lo que ya no forman parte del contexto sistémico de navegación y han sido posteriormente insertas en un nuevo contexto sistémico, situación que les otorga un uso novedoso ligado a una función simbólica (Schiffer, 1987).

La imagen del ancla aparece representada en numerosos soportes a través del tiempo y en diversos contextos espaciales. Además de la evidente reminiscencia al ámbito marítimo o a la navegación, se enumeran una serie de sentidos abstractos comúnmente asociados: firmeza, solidez, tranquilidad, fidelidad o esperanza. De forma temprana,

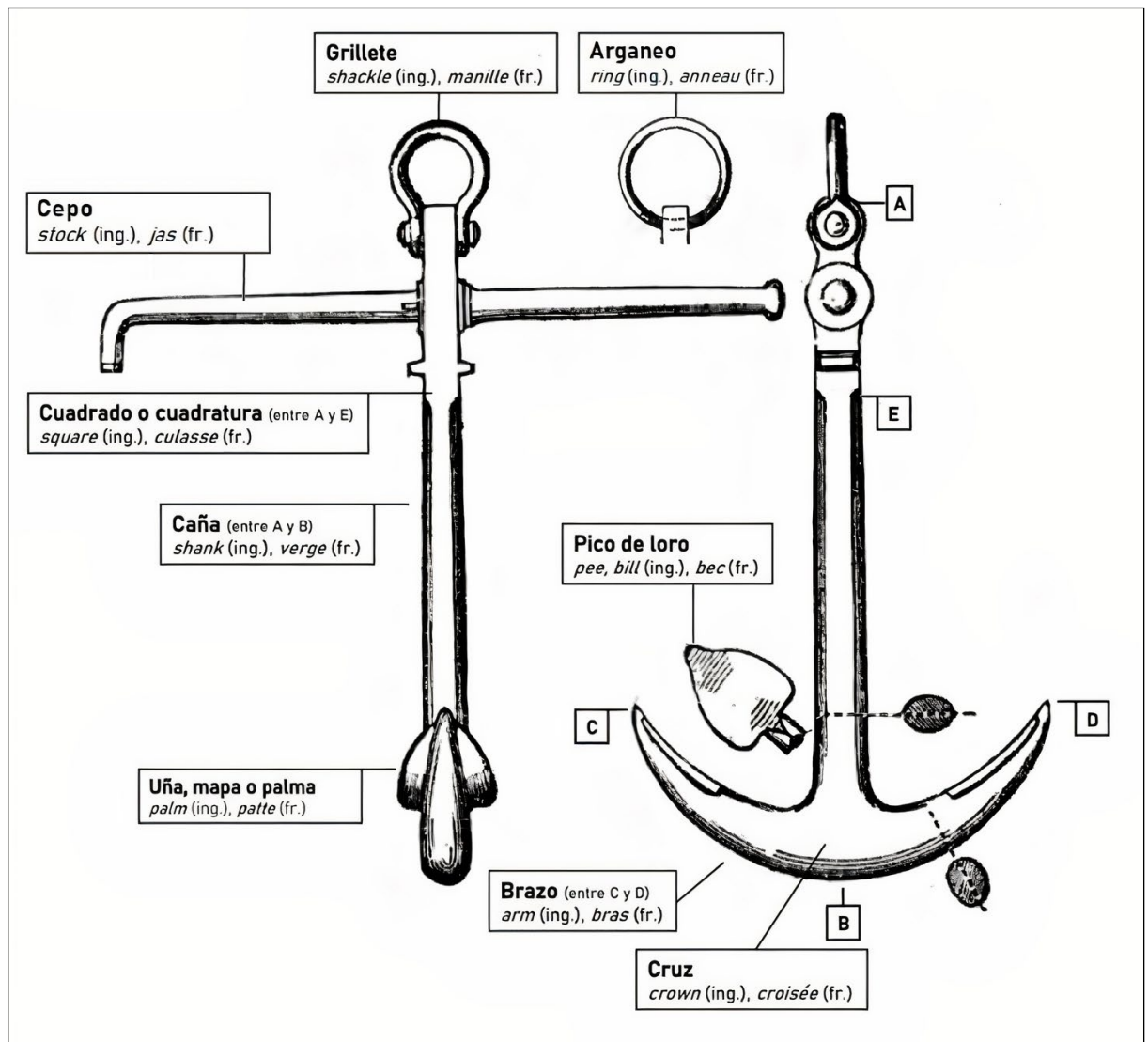


Figura 1. Nomenclatura de las partes principales de un ancla tipo Almirantazgo con cepo móvil rebatible acodado. El gráfico se basa en una ilustración de Cotsell (1856, p. 54) y para las referencias en inglés y francés se siguió a Cotsell (1856) y a Sadania (2015), respectivamente. Existen disensos en torno a las nomenclaturas y las equivalencias entre idiomas.

las anclas aparecen representadas en la literatura<sup>1</sup>, en representaciones artísticas, en la numismática y la heráldica. Para los pueblos grecorromanos, el significado del ancla se vinculaba al comercio, mientras que emerge como un símbolo religioso para el cristianismo, que lo considera sinónimo de estabilidad, esperanza y salvación (Moll, 1927). En esta tradición, se la enumera como una de las *cruces dissimulatae*, es decir, imágenes que remiten a la cruz, y San Pablo menciona la idea de anclar el alma a Cristo para evitar el naufragio espiritual (Chevalier y Gherbrant, 1987).

Por otro lado, la denominada *foul anchor* corresponde al ancla cuyo cable se enreda a lo largo de su cepo o uña (Curryer, 1999); aparece por primera vez en un sello británico

<sup>1</sup> Por ejemplo, un pasaje budista dice: "Justo, Oh Rey, como el ancla, incluso en el poderoso mar, en la expansión de las aguas agitada por el amontonamiento de las siempre variantes olas, sujetará el barco y lo mantendrá quieto (...), así, Oh Rey, debería el determinado Bhikshu, en constante intento, mantener su mente firme en la poderosa lucha de pensamientos, en las aguas de las olas de la lujuria y la malicia (...)" (Moll, 1927, p. 300, traducción propia).

del año 1601 (Moll, 1927) y se encuentra a menudo en la heráldica. En nuestro país, diversas instituciones presentan el áncora en sus escudos, como la Prefectura Naval Argentina, la Armada Argentina, el Ministerio de Defensa, el Instituto Universitario Naval, el Instituto Nacional Browniano, la Liga Naval Argentina, el Centro Naval, el Servicio de Hidrografía Naval, entre otros. Sumado a esto, el escudo original de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires presentaba en su ilustración la uña de un ancla sobresaliendo del agua (Figura 2). El ancla también ha sido un símbolo frecuente en la construcción del patrimonio histórico-cultural urbano de Buenos Aires desde mediados del siglo XIX. Aparece en monumentos funerarios y en construcciones gubernamentales, en algunos casos asociada a la masonería, contexto en el cual simboliza esperanza (Marasco, 2005).



Figura 2. Escudos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. A la izquierda, la imagen histórica del escudo de 1649, elaborado bajo el gobierno de don Jacinto de Láriz (quien desconoció la existencia de un escudo previo elaborado por Juan de Garay en 1580). Al centro y la derecha, representaciones gráficas posteriores en las cuales se mantiene la heráldica original, correspondientes al año 1852 y 2003, respectivamente.

En síntesis, el uso del ancla como símbolo se ha mantenido por siglos, si bien los significados asociados variaron de acuerdo con el contexto cronológico-cultural. Aquí se explora la práctica de colocar anclas en el espacio como un fenómeno global, aunque moldeado por procesos sociohistóricos locales. Se discute este tipo de objetos a partir de su análisis morfológico, la formulación de entrevistas y la indagación en fuentes documentales.

## Antecedentes

Los estudios que enfocan su atención en las anclas son numerosos. En trabajos arqueológicos, algunas son estudiadas *in situ* —depositadas en el lecho marino o asociadas a restos de un naufragio— (Elkin, Murray y Grosso, 2017; Medas y Turchetto, 2015; Raban, 1990; Sadania, 2015; Smith, 2005; Tripathi, Prabhakaran y Behera, 2020; Van Doorninck, 2004), mientras que otras forman parte de colecciones de museo y a menudo provienen de rescates no científicos (Argüeso, Elkin y Vainstub, 2004). De hecho, es frecuente recibir noticias sobre ciudadanos o grupos institucionales que han intervenido en la extracción de un ancla, ya sea durante un buceo recreativo o porque la hallaron cercana a la costa (La Verdad, 2021). A veces, se convoca posteriormente a autoridades o expertos, tras un evidente reconocimiento de su valor histórico y patrimonial, aunque en otras ocasiones existe la intención individual de apropiarse del ancla, sea a través de su venta<sup>2</sup> o de su usufructo privado.

2 Dos anclas (relevadas en este trabajo como "INAPL 1" e "INAPL 2") que estaban colocadas a la venta en la plataforma comercial Mercado Libre fueron recuperadas por la Policía e Interpol y depositadas en el

Los primeros estudios en arqueología relacionados con anclas se interesaron en rastrear su origen y desarrollo en la Antigüedad, siendo el Mediterráneo una de las áreas de estudio más exploradas (Frost, 1963; Gianfrotta, 1977; Haldane, 1990; Kapitän, 1984). Algunas obras se enfocan en aspectos tecnológicos de anclas de origen europeo entre los siglos XIV y XVII (Tinniswood, 1945) y los siglos XVI y XIX (Jobling, 1993), o en la tecnología de producción de anclas del siglo XVIII (Ciarlo, 2019). Otras investigaciones relevantes se dedican a recorrer la historia del ancla desde la Antigüedad hasta tiempos modernos (Curryer, 1999; Sadania, 2015), con especial énfasis en las técnicas de manufactura (Gay, 1997) o en las representaciones gráficas de anclas en distintos soportes, como monedas, esculturas o escudos (Moll, 1927).

En el campo de la arqueología experimental se han realizado reconstrucciones de distintas anclas para ser empleadas a bordo, con el objetivo de entender sus principios de construcción, su diseño y empleo (Bravo Pérez, 1963; Kapitän, 1973; Steffy, 1982; Van Doorninck, 1982; Van Duivenvoorde, 2012; Vosmer, 1999; Votruba y Erkurt, 2017). También han sido estudiadas desde el punto de vista arqueometalúrgico (Aronson, Ashkenazia, Barkai y Kahanov, 2013; Delwiche, 1982; Eliyahu et al., 2011; Joncheray, 1975; Samuels, 1980), análisis que han probado ser muy útiles para conformar muestrarios de referencia sobre anclas y sus características metalúrgicas. Otras fuentes de conocimiento de anclas modernas son tratados y manuales elaborados por ingenieros, marinos y fabricantes ancoreros (Baistrocchi, 1930; Cotsell, 1856; Pering, 1819), que han atendido de forma extensa a aspectos tipológicos y funcionales. Por otro lado, se han explorado aspectos simbólicos del ancla a partir del estudio de su imagen en ofrendas votivas vinculadas con la religión en la Antigüedad (Tito, 2018) y en contextos mortuorios occidentales (Stewart, 2007). En este último trabajo, se exploran facetas del paisaje conceptual de la cultura marítima anglo-americana entre los siglos XVIII y XIX a través del estudio de memoriales. En éstos se reconoce una intensificación en el uso de la imagen del ancla a partir de mediados del siglo XIX, donde se yuxtaponen el significado marítimo y el religioso. A su vez, el autor asocia este fenómeno con un aumento en la expresión de sentimentalidad religiosa de la época, suscitado por procesos socio-religiosos como la evangelización protestante de sectores cada vez más amplios de la sociedad, incluyendo aquellos considerados marginales —al que pertenecían marinos—.

En nuestro país, se han realizado estudios arqueométricos en anclas históricas halladas fortuitamente (Svoboda, De Rosa y Lorusso, 2005) o asociadas a un naufragio (Ciarlo et al., 2011). También han sido objeto de investigaciones una serie de anclas que no fueron halladas en contextos arqueológicos, sino que podrían clasificarse como **reclamadas**, es decir, colocadas en monumentos o jardines privados (Ciarlo y Gutiérrez, 2011; Elkin et al., 2016; Frazzi, 2010). En estos trabajos se evalúa la adjudicación crono-tipológica de estas anclas, a las que se suele referir como **descontextualizadas o fuera de contexto**, pero no se abordan las motivaciones por las cuales fueron colocadas en el paisaje.

Una iniciativa afín a este trabajo es el denominado *Big Anchor Project*, impulsada por la *Nautical Archaeology Society*. La propuesta consiste en elaborar una base de datos de anclas alrededor del mundo, para lo cual se creó una ficha de relevamiento que luego se puede volcar a su página web. Hasta el momento, alrededor de 700 anclas fueron registradas, la mayoría de ellas modernas. Un grupo en Facebook es actualizado diariamente, donde se comparten imágenes de anclas y en los que la comunidad participa activamente. Desde el 2015 se han iniciado esfuerzos desde el Programa de Arqueología Subacuática (PROAS) del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano (INAPL) para el relevamiento de anclas reclamadas, siguiendo los lineamientos del *Big Anchor Project*. La caracterización de anclas a partir

de ciertas dimensiones, en conjunto con la exploración de fuentes documentales, permite estudiar el cambio tecnológico e indagar sobre su localización en el paisaje urbano. En el marco de este proyecto se relevaron 19 anclas en Puerto Madryn y Puerto Pirámides, de las cuales se analizaron variables tales como patente, peso, tamaño de la embarcación en la que funcionaron y distribución en el paisaje en relación a la línea de costa (Gutiérrez, Frère y Papú, 2019). Para el estudio de estas anclas, un concepto valioso es el de **paisaje cultural marítimo**<sup>3</sup>, propuesto por Westerdahl (1992). Es definido como la suma del paisaje físico y el cognitivo, y abarca una multiplicidad de elementos (desde la red compuesta por rutas de navegación y puertos a lo largo de la costa, hasta la toponimia o las tradiciones locales). En el estudio de este paisaje, se aplica una visión del área total frente al mar y se consideran rasgos en la tierra, por lo que este postulado teórico habilita a pensar en las anclas como demarcadores de una identidad marítima, aun cuando se encuentran alejadas de la costa.

## Métodos y técnicas

Para conformar de forma sistemática una muestra de anclas reclamadas, se procedió a contactar a las instituciones que podrían albergar estos objetos (por ejemplo, clubes náuticos, museos navales o instituciones vinculadas a la Armada o la Prefectura Naval) y que se ubicaran dentro de la zona de estudio. Otras anclas fueron rastreadas a través de datos de terceros o ya eran conocidas por la autora. Una vez conformada la muestra, se procedió a explorar cada ancla y su contexto desde tres líneas de evidencia: el análisis morfológico, la indagación de fuentes documentales y la realización de entrevistas.

Con el objetivo de obtener datos sobre la tipología y asignación cronológica de estas anclas, se llevó a cabo una caracterización a partir de una serie de rasgos y dimensiones morfológicas. Para ello se diseñó una ficha de relevamiento que recoge lineamientos propuestos en el marco del *Big Anchor Project*. Esta permite describir la presencia o ausencia de rasgos tales como cepo, cuadratura de caña, arganeo, grillete o inscripciones. Además, durante el relevamiento se especificó el tipo de cepo, material y su posición en relación con la caña, la sección del cepo y los tipos de herrajes asociados, la sección de la caña, la forma de las uñas, de la cruz y de los brazos. Por último, se relevaron las dimensiones<sup>4</sup> de sus partes principales. A partir de esta información, es posible evaluar a qué tipo de patrón responde, cuya cronología y origen puede ser conocida por documentación histórica y arqueológica. El diseño del ancla puede ser considerado como límite *post quem*, al brindar una fecha aproximada antes de la cual es improbable que el ancla haya sido fabricada.

A su vez, la correlación entre determinadas medidas —que varían de acuerdo al tipo de ancla— permitió calcular un rango de peso estimado para cada una de ellas. Asimismo, existe una relación de proporciones entre una embarcación y sus anclas, por lo que conociendo su peso es posible sugerir el tamaño de la embarcación en la cual dicha ancla podría haber funcionado. Este ejercicio tiene, sin embargo, dificultades metodológicas que son desarrolladas más adelante en este trabajo.

3 Esta categoría fue propuesta durante un periodo de autodefinición de la subdisciplina de la arqueología marítima. En pos de un abordaje holístico, Westerdahl propuso evitar divisiones arbitrarias entre tierra y agua para el estudio de la cultura marítima y marcó la necesidad de abordarla como una unidad —física y cognitiva—. Esto supuso tener en cuenta conjuntos de datos que no habían sido antes incluidos en el estudio de la relación entre el humano y los cuerpos de agua.

4 Las medidas relevadas para las anclas con cepo, en términos generales, son (a) caña: largo, diámetro de extremos, diámetro del ojo de cepo; (b) brazos: largo, amplitud, ancho, alto de picos de loro, distancia entre picos de loro; (c) uñas y pico de loro: ancho, largo, espesor; (d) grillete o arganeo: ancho, largo, espesor, diámetro del ojo; (f) cepo: largo, diámetro máximo y mínimo. Para las anclas sin cepo, se incluyen medidas específicas de su base y sus brazos.

Esta correlación entre el tamaño del ancla y el de la embarcación se ve plasmada en diversas fuentes (Baistrocchi, 1930; Costé, 1829; Curryer, 1999; Lescallier, 1791) y ha sido propuesta en varias ocasiones (Frost, 1963). Sin embargo, “existe una duda considerable acerca de la extensión a la cual generalmente adhieren” (Muckelroy, 1978, p. 149). Otras fuentes empleadas fueron los estados de alistamiento de buques de la Armada argentina (Archivo DEHN, Caja “Historial de Buques”), que consignan la cantidad y peso de las anclas que llevaron embarcaciones específicas<sup>5</sup>, información que fue empleada para proponer hipótesis de uso de las anclas sin cepo. También se analizaron archivos fotográficos y maquetas de embarcaciones a fin de evaluar qué tipo de anclas se llevaban a la pendura (sobre el costado, con su cable o cadena pendiendo del escobén, sin tocar el agua).

Una dificultad metodológica gira en torno a la imprecisión de las correlaciones mencionadas. Una de las variables relacionada consiste en que una determinada ancla puede cumplir un rol diferente a bordo, de acuerdo a la relación entre su peso y el de la embarcación, pudiendo ser anclas de leva, de ajuste, de respeto, de esperanza, de espía o rezón. Sumado a esto, si bien existe una serie de normas estables sobre el equipamiento de anclas (número y peso) en la organización de las armadas modernas, el grado de estandarización no es tan fuerte en el equipamiento de embarcaciones mercantes (Ciarlo, 2019).

Las normativas vigentes en las fuentes pueden presentar diferencias en los criterios de la cantidad y peso de anclas para el mismo tipo de embarcación<sup>6</sup>. En la brecha entre lo que expresa cada documento y lo que sucedía en la realidad, pueden influir el contexto político —que puede determinar la dificultad de reponer anclas o de tener un equipamiento completo— o la divergencia de puntos de vista entre distintas autoridades, como capitanes y administradores de provisiones (Sadania, 2015).

Para un acercamiento a la idea de ancla como símbolo, retomamos los postulados teóricos de Ricoeur (1976), quien define símbolo como una estructura de doble sentido, cuyo acceso directo presenta varias dificultades, como reunir dimensiones de orden lingüístico y no lingüístico. El excedente de sentido que lo caracteriza es el residuo de la interpretación literal, aunque para quien participa del sentido simbólico, sólo hay un movimiento que lo transfiere de un nivel al otro (Ricoeur, 1976). El símbolo y lo simbolizado no constituyen una relación cognitiva estática, sino que se hallan en articulación con otros símbolos (Turner, 1974). Para explorar esta dinámica, es importante prestar atención a los contextos históricos específicos y reconocer el rol activo de los sujetos en la creación, el mantenimiento o la transformación de significados (Beaudry, Cook y Mrozowski, 1996).

Con el objetivo de conocer la trayectoria histórica de cada ancla se realizaron entrevistas, dada la posibilidad de que las instituciones o sujetos vinculados con su historia tuvieran datos acerca de las piezas. El desconocimiento en ese sentido nos da información sobre su posible desinterés o sobre la falta de integración de estos objetos en la memoria histórica del lugar. Asimismo, las entrevistas también nos habilitan a pensar cuáles son las construcciones de significado que diversos actores

<sup>5</sup> Se emplearon referencias del estado de alistamiento de las siguientes embarcaciones: Torpederos Buenos Aires (construido en 1938 en el astillero inglés Vickers Armstrongs Ltd.), San Juan y San Luis (construidos en la misma fecha en el astillero escocés John Brown & Co.) y el buque Almirante Brown (construido en la casa genovesa Odero Terni Orlando en 1931).

<sup>6</sup> La Armada Británica dispuso el número de anclas de leva, de espía y anclotes junto con su peso expresado en hundredweight (ctw) o quintales, de acuerdo con la cantidad de cañones de la nave (Royal Navy, 1763). El capitán de fragata francés Costé (1829) consignó el peso y cantidad de anclas de acuerdo con el tipo de embarcación y el número de cañones. El comandante marino italiano Baistrocchi (1930) propuso cantidad y peso de anclas en función de la clase de buque y su desplazamiento en toneladas.

efectúan. Para ello se formularon preguntas guías respecto a su conocimiento sobre el ancla (época, proveniencia, cómo llegó a ese lugar y a qué se debe su presencia allí). En algunos casos se concretaron breves entrevistas con quienes trabajaban en el lugar —administrativos, conservadores, prefectos, bibliotecarios, funcionarios del área patrimonial—, a la vez que se entrevistó a transeúntes<sup>7</sup>.

Paralelamente se consultaron fuentes primarias y secundarias. Se acudió al Archivo Intermedio del Archivo General de la Nación (donde se indagó en los fondos de Astilleros y Fabricaciones Navales del Estado, de la Empresa Líneas Marítimas del Estado y de la Flota fluvial), al archivo y biblioteca del Departamento de Estudios Históricos y Navales (DEHN), al archivo de la Prefectura Naval Argentina (PNA), al archivo de Patrimonio Cultural del Ministerio de Defensa de la Nación y al archivo y biblioteca del Museo Naval de la Nación. En términos generales, la información sobre las anclas es escasa y fragmentaria, lo cual se puede deber a la falta de recopilación y sistematización de datos sobre estas piezas. Como fuentes secundarias, blogs y redes sociales permitieron conocer algunas de las motivaciones de quienes encuentran interés en estos objetos.

Estas anclas se abordan desde la perspectiva que propone que los objetos tienen vidas sociales. Trazar su biografía nos revela información sobre la relación entre personas y objetos, y cómo en dicha interacción se crea significado (Appadurai, 1986; Flatman, 2003; Gosden y Marshall, 1999; Kopytoff, 1986). Las cosas no solamente proveen un escenario para la acción humana, sino que son integrales a ella (Gosden y Marshall, 1999), tienen poder o capacidad —no necesariamente intención o voluntad— en tanto propician acciones humanas y generan sociabilidad (Gosden, 2005; Lemonnier, 2016). Los cambios que los objetos transitan a través del tiempo revelan una multiplicidad de juicios económicos, estéticos, históricos y políticos, que dan forma a nuestras actitudes hacia ellos (Appadurai, 1986). Al reunir tiempo, movimiento y cambio, los objetos son modificados. Frecuentemente las transformaciones de función o de significado de un objeto son reflejadas en **marcadores culturales** (Appadurai, 1986) a partir de los cuales es posible identificar ciclos en su biografía. En el caso de las anclas reclamadas, las mismas suelen ser pintadas y ser emplazadas sobre bases que facilitan su exhibición, lo cual señala el pasaje entre el contexto sistémico anterior y el actual.

La biografía de estas anclas puede sintetizarse en una trayectoria en común, que incluye un primer ciclo de producción o forjado con el objetivo de ser utilizadas a bordo, como parte del sistema de fondeo y amarre. Eventualmente, las anclas dejan de cumplir esta función y son desechadas por distintos motivos (como rupturas o pérdidas accidentales). A partir de este momento, algunas de las anclas son parte de lo que se denomina **procesos de reclamación** (Schiffer, 1987). Esto tiene una serie de implicancias tales como la pérdida de relaciones contextuales —que podrían dar cuenta de los aspectos náuticos del pasado— y la inserción del objeto en una nueva red de relaciones sociales, atravesada por diversas significaciones.

## Resultados

Entre el año 2016 y 2018 se realizó un relevamiento de 29 anclas ubicadas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y las localidades bonaerenses Tigre, Olivos y Quilmes.

<sup>7</sup> Por ejemplo, en el caso del ancla de Quilmes se entabló una conversación con dos hombres de alrededor de 40 años que se encontraban a unos metros pescando, considerando que posiblemente ese fuera un espacio cotidiano para ellos. Los comentarios que surgieron hicieron alusión a las especulaciones del origen del ancla (que provenía de un barco alemán), que conocían por el padre de uno de ellos.



Cada una fue caracterizada individualmente en función de su localización, sus rasgos generales y dimensiones, y los detalles de su emplazamiento.

Las anclas relevadas se clasificaron de acuerdo al patrón, peso estimado, accesibilidad, información de origen y función (Tabla 1). Las variables cualitativas deben ser exhaustivas y excluyentes entre sí. En ese sentido, la accesibilidad se clasifica en: a) pública y b) restricta, al tratarse de lugares donde se requiere autorización para entrar. Sobre la procedencia del ancla, se especifica si esta información es a) explícita (a través de cartelería asociada y legible), b) conocida pero no explícita (si los datos fueron recopilados a través de entrevistas o fuentes documentales en el marco de esta investigación), o c) desconocida (cuando ni es explícita ni se conoce por otras fuentes, siendo conscientes del posible sesgo de la indagación). Por otra parte, la variable "función" subsume las siguientes categorías<sup>8</sup>: a) conmemorativa (cuando el ancla está expuesta como parte de un espacio que tiene el fin explícito de rememorar un evento específico); b) estética (cuando los actores refieren a la exhibición del ancla como producto de una práctica ornamental o decorativa); c) patrimonial (cuando la motivación de su exposición es el valor histórico del objeto en sí mismo).

De un total de 29 anclas, 20 (69%) presentan cepo, cuya función era facilitar la manipulación del ancla a bordo y proveerle mayor poder de agarre. Son en su mayoría anclas con brazos curvos, de cepo rebatible de metal acodado, tipo Almirantazgo. También se enumeran anclas (21%) con brazos rectos, cuyos cepos de madera están actualmente ausentes por el deterioro de la pieza, pero evidenciados por la presencia de llave, elemento que refuerza la fijación del cepo en la caña. Este tipo de ancla presenta una forma que se podría denominar **característica** ya que coincide con la imagen que se emplea frecuentemente en la heráldica y en numerosas representaciones de la cultura contemporánea.

La adscripción cronológica de la mayoría de las anclas se circunscribe a un periodo entre mediados del siglo XIX —para el caso de las anclas con cepo móvil, rasgo que se volvió predominante en el transcurso de dicho siglo (Curryer, 1999)— y mediados del siglo XX —para algunas de las anclas sin cepo—. Esta cronología se propone fundamentalmente con base en las fechas en las que los diseños fueron patentados, sumado a información inscripta en las partes de las anclas. Si bien los modelos sin cepo se presentan y fueron desarrollados a lo largo del siglo XIX, fue durante la centuria siguiente que desplazaron a las anclas con cepo. Algunas de las anclas sin cepo presentan en sus uñas un rombo y un círculo grabados, que podrían corresponder a marcas requeridas entre 1864 y 1967 por las Sociedades de Clasificación británicas para embarcaciones mercantes, y que incluían datos como el peso parcial de un ancla, la fecha y certificado de evaluación (Curryer, 1999).

El ancla Almirantazgo fue diseñada por William Parker en 1840-1841, quien se basó en la concepción y proporciones de los modelos *Old Admiralty Long-Shank* (usado desde el siglo XVII) y el formulado por Pering, con el objetivo de mejorar la eficacia de las anclas de la Real Armada británica (Cotsell, 1856; Curryer, 1999). Si bien se refiere como anclas tipo Almirantazgo a aquellas que cumplen con las características generales del patrón —brazos de curva regular con secciones cilíndricas—, no implica necesariamente un origen británico. A lo largo del siglo XIX se desarrollaron otros diseños, algunos de los cuales introdujeron ligeras modificaciones, como los elaborados por Rodger o Aylen. Un diseño que representa la transición entre el tipo Almirantazgo y las anclas sin cepo

<sup>8</sup> Pueden existir casos de anclas patrimoniales y conmemorativas, es decir que se reconozca el valor histórico-patrimonial del objeto en sí mismo y que además se encuentre asociado a un memorial dedicado a rememorar el mismo u otro evento. Sin embargo, esto no sucede en el universo de la muestra, por lo que se considera estas categorías excluyentes entre sí.

Denominación	Localización	Tipo y patrón	Peso estimado	Accesibilidad	Información de origen	Función
Museo Naval 1	MNN, Tigre (GBA)	<i>Old Admiralty Longshank</i> (cepo ausente)	355-406 kg	Pública	Explícita. Ancla de la fragata 25 de Mayo (1826), recuperada en Antepuerto Norte (1933)	Patrimonial
Museo Naval 2	MNN, Tigre (GBA)	<i>Old Admiralty Longshank</i> (cepo ausente)	50 kg	Pública	Explícita. Ancla menor de la fragata 25 de Mayo (1826)	Patrimonial
Museo Naval 3	MNN, Tigre (GBA)	<i>Old Admiralty Longshank</i> (cepo ausente)	50 kg	Pública	Explícita. Ídem 2	Patrimonial
Museo Naval 4	MNN, Tigre (GBA)	<i>Old Admiralty Longshank</i> (cepo ausente)	609 kg	Pública	Explícita. Ídem 2 y 3	Patrimonial
Museo Naval 5	MNN, Tigre (GBA)	Grampín o rezón	S/D	Pública	Explícita. Ídem 2, 3 y 4	Patrimonial
Museo Naval 6	MNN, Tigre (GBA)	Compatible con ancla francesa (Ferchault de Réaumur, 1764), cepo ausente	711 kg	Pública	Desconocida	Estética
Museo Naval 7	MNN, Tigre (GBA)	Almirantazgo con cepo metálico acodado rebatible y arganeo	25-50 kg	Pública	Desconocida	Estética
Museo Naval 8	MNN, Tigre (GBA)	<i>Martin's Patent Self-canting</i> (brazos móviles, cruz basculante, cepo plano y arganeo)	S/D	Pública	Desconocida	Estética
MHPNA 1	MHPNA, Tigre (GBA)	Almirantazgo con cepo metálico rebatible. Brazos móviles y arganeo	15 kg	Pública	Conocida, no explícita. Uso en falúas de PNA	Estética
MHPNA 2	MHPNA, Tigre (GBA)	Almirantazgo con cepo metálico acodado rebatible y grillete	50-75 kg	Pública	Conocida, no explícita. Uso en falúas de PNA. Ingreso al Museo en 1985	Estética
MHPNA 3	MHPNA, Tigre (GBA)	Almirantazgo con cepo metálico acodado rebatible y grillete	2000 kg	Pública	Conocida, no explícita. Uso en ARA Independencia (1891-1948) y pontón PNA Intersección (1948-1971). Ingreso al Museo en 1985 por donación	Estética
Olivos	Plaza Vicente López y Planes, Olivos (GBA)	Almirantazgo con cepo metálico rebatible (reemplazado por puntal) y arganeo	500-700 kg	Pública	Conocida, no explícita. Uso en buque ex Espora (1890-1916). Recuperación en obras portuarias y donación de PNA a la Municipalidad (1921)	Estética
INAPL 1	INAPL, Belgrano (CABA)	Almirantazgo con cepo metálico acodado rebatible y arganeo. Compatible con patrón <i>Aylen's Admiralty</i>	150-300 kg	Restringido	Desconocida	Patrimonial
INAPL 2	INAPL, Belgrano (CABA)	Almirantazgo, cepo ausente (metálico rebatible). Uñas <i>small-palmed</i> , compatible con patrón <i>Rodger</i>	50-150 kg	Restringido	Desconocida	Patrimonial
PNA 1	Dársena F, PNA, Recoleta (CABA)	Almirantazgo con cepo metálico acodado rebatible y grillete	50-150 kg	Restringido	Desconocida	Estética
PNA 2	Dársena F, PNA, Recoleta (CABA)	Almirantazgo con cepo metálico acodado rebatible y grillete	1000 kg	Restringido	Desconocida	Estética
PNA 3	Dársena F, PNA, Recoleta (CABA)	Almirantazgo con cepo metálico acodado rebatible	1000 kg	Restringido	Desconocida	Estética
PNA 4	Dársena F, PNA, Recoleta (CABA)	Sin cepo, brazos móviles. Gruson-Hein (período 1927-1967)	5000 kg	Restringido	Conocida, no explícita. Uso en buque guardacostas Spiro (1935-1975)	Estética

Continúa en página siguiente

Denominación	Localización	Tipo y patrón	Peso estimado	Accesibilidad	Información de origen	Función
PNA 5	Dársena F, PNA, Recoleta (CABA)	Sin cepo, brazos móviles. <i>Byers</i> (período 1887-1967)	4780 kg	Restringido	Desconocida	Estética
Apostadero Naval	Dársena Norte del Puerto Metropolitano, Retiro (CABA)	Sin cepo, brazos móviles. <i>Hall</i>	420-480 kg	Pública	Conocida, no explícita. Construida en Argentina (Meyba). Reclamación en 2018	Conmemorativa
Edificio Libertad	Avenida Comodoro Py 2055, Retiro (CABA)	Sin cepo, brazos móviles. <i>Baldt</i>	5200 kg	Pública	Desconocida	Estética
INB Este	INB, La Boca (CABA)	Sin cepo, brazos móviles. <i>Baldt</i>	1300 kg	Pública.	Conocida, no explícita. Fabricación en acero recocido en ARS-AFNE (1957)	Estética
INB Norte	INB, La Boca (CABA)	Sin cepo, brazos móviles. <i>Baldt</i>	2194 kg	Pública.	Desconocida	Estética
Monumento Crucero General Belgrano	INB, La Boca (CABA)	Almirantazgo con cepo metálico acodado rebatible y grillete	25-75 kg	Pública	Desconocida	Conmemorativa
Ministerio de Defensa	Ministerio de Defensa, Montserrat (CABA)	Almirantazgo con cepo metálico acodado rebatible y grillete	200 kg	Restringido	Explícita. "Ancla del siglo XIX. Adquirida en el año 1874 para ser utilizada en los buques de la 'Escuadra de Sarmiento' Armada Argentina".	Patrimonial
Monumento a Cándido de Lasala	Plaza San Martín, Retiro (CABA)	Almirantazgo con cepo metálico acodado rebatible	25-50 kg	Pública	Desconocida	Conmemorativa
Museo de la Inmigración	MUNTREF, Puerto Madero (CABA)	<i>Old Admiralty Longshank</i> (cepo ausente)	762 kg	Pública	Desconocida	Estética
TANDANOR	CINAR, Puerto Madero (CABA)	Almirantazgo con cepo metálico acodado rebatible con grillete	2000-3000 kg	Restringido	Desconocida	Estética
Monumento al Combate Naval de Quilmes	Quilmes (GBA)	Sin cepo, brazos móviles. <i>Baldt</i>	2360-2540 kg	Pública	Conocida, no explícita. Reclamada en 1978, posible procedencia de la ex ESMA	Conmemorativa

Tabla 1. Síntesis de anclas reclamadas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Gran Buenos Aires (n = 29). Referencias: Museo Naval de la Nación (MNN), Museo Histórico de la Prefectura Naval Argentina (MHPNA), Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano (INAPL), Prefectura Naval Argentina (PNA), Instituto Nacional Browniano (INB), Museo de la Universidad Tres de Febrero (MUNTREF), Complejo Industrial Naval Argentino (CINAR), Talleres Navales Dársena Norte (TANDANOR).

es el modelo *Self-Canting*, elaborado por el francés François Martin y representado en esta muestra por el ancla Museo Naval 8. Fue manufacturada por primera vez en 1859 y adoptada por la Marina Real británica en 1864, tras sucesivas pruebas.

En cuanto a su tamaño, se logró calcular el peso aproximado de 26 de las anclas<sup>9</sup>. Un 67% no superan los 800 kg. Un 37% se encuentran en el rango de entre 15 y 100 kg. Las restantes superan los 5000 kg. Al decidir que un ancla será exhibida en el paisaje, se deben tener en cuenta los costos de traslado de la misma. En ese sentido, la mayoría de las anclas de la muestra pertenece a una categoría de anclas pequeñas a medianas, lo cual las vuelve relativamente fáciles de manipular. Por esa misma

9 Dos de las restantes corresponden a un grampín o rezón (ancla pequeña de cuatro o cinco puntas utilizadas en esquifes y otras embarcaciones menores) y una tercera es el ancla *Martin's Patent Self-canting*, para las cuales no existen fuentes disponibles para calcular su peso.

razón cabe destacar que anclas de mayor tamaño —de entre 1000 y 5000 kg— habrían requerido una logística considerable para su instalación. Los motivos por los que no existen anclas de mayor tamaño exhibidas pueden ser el alto costo de traslado, su menor disponibilidad y que suelen corresponder a piezas contemporáneas aún en uso.

En términos de su trayectoria biográfica, se accedió a información de origen (lugar de producción, uso o fecha de reclamación) de catorce de las anclas (48%). Para ocho de estas, los datos surgieron de entrevistas, indagación en fuentes documentales e inscripciones en la caña, brazos o uñas. En las seis restantes, se explicita a través de cartelería: cinco se encuentran en el Museo Naval de la Nación y fueron recuperadas entre los restos presumiblemente asociados a la fragata 25 de Mayo (1826-1827), y otra se halla en el Ministerio de Defensa y habría sido parte de una embarcación de la Escuadra de Sarmiento (1874). En los casos en los que se accedió a datos sobre su uso a bordo en embarcaciones particulares (MHPNA 3, Olivos y PNA 4), la información surge de entrevistas, pero no hay documentación que las respalde. En dos casos más —MHPNA 1 y 2—, los prefectos entrevistados mencionan que fueron empleadas en falúas (embarcaciones pequeñas, livianas y de uso en contexto fluvial), aunque no su cronología. En la mayoría de los casos (52%), no se dispone de información en las instituciones ni en archivos que permita evaluar la procedencia de las anclas reclamadas.

Respecto a su función, la mayoría de las anclas (59%) fue clasificada en la categoría “estética”, principalmente porque los entrevistados manifiestan que fueron colocadas allí como elementos decorativos. Algunas expresiones en este sentido son que: “jerarquizan los lugares; son piezas visualmente, estéticamente lindas, y no tienen otro sentido que no sea ese” (Jefe del Departamento de Museología del MNN, comunicación personal, 2017); “fueron colocadas con motivos meramente decorativos; respecto a la fecha de colocación y procedencia no existen antecedentes” (Administrativo del Servicio de Buques Guardacostas, comunicación personal, 2018); “es el adorno máspreciado de nuestro hogar, la Dársena norte” (Gerente General de la Administración General de Puertos, Gaceta Marinera, 2018); “la Armada no distingue mucho entre exhibir, mostrar o adornar, es este último concepto el que prima” (Investigador del Departamento de Estudios Históricos y Navales, comunicación personal, 2017); “en general las vas a encontrar en dependencias de la Armada Argentina como parte de la ornamentación de los destinos” (Miembro de Fundación HISTARMAR, comunicación personal, 2017). Estas anclas se caracterizan además por no tener explicitada información sobre su producción, uso o reclamación.

Por su parte, ocho de las anclas (27%) se clasificaron como **patrimoniales** debido a que el objeto en sí mismo tiene un valor reconocido: fueron usadas a bordo de embarcaciones emblemáticas en la construcción y defensa del Estado-nación o, en el caso de las anclas del INAPL, fueron confiscadas en el marco del cumplimiento de la legislación de protección de bienes históricos y patrimoniales. Finalmente, el 14% restante son anclas asociadas a memoriales (Figura 3). Sin embargo, estas últimas no están vinculadas en sí mismas con el evento o sujeto histórico rememorado, lo cual será analizado más adelante en este trabajo. En casos en que las anclas presentan una función estética o conmemorativa, se interpreta que el ancla tiene una función demarcadora de lo marítimo y es empleada como un objeto que aglutina la identidad naval.

Respecto a la relación entre el ancla y la identidad naval, otra entrevista permitió conocer una perspectiva interesante:

Yo nunca me pregunté por qué se eligió el ancla para ponérmela en el uniforme, porque para mí era lo lógico, el ancla siempre representó lo marítimo (...). El ancla me asegura

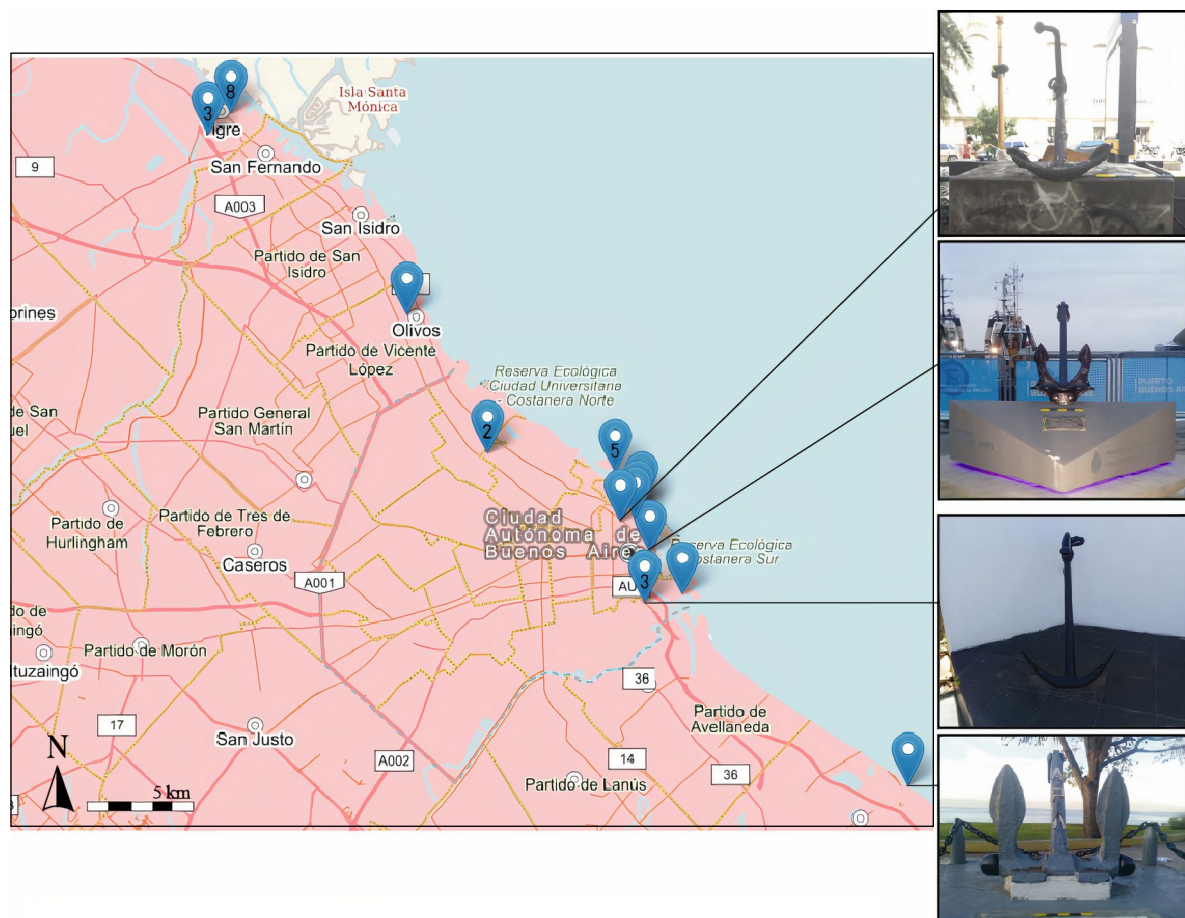


Figura 3. Distribución de anclas reclamadas en el área de estudio. Las imágenes corresponden a las anclas clasificadas como **conmemorativas**. De arriba a abajo: el monumento a Cándido de Lasala (Retiro), el monumento del Apostadero Naval (Retiro), el cenotafio de los caídos del Crucero General Belgrano (La Boca) y el monumento del Combate Naval de Quilmes (en la ciudad homónima).

cuando venga el momento malo, porque llego a algún lado, la meto ahí y me quedo agarradito. Y también el lugar seguro: en la cartografía náutica, este simbolito es el de fondeadero (...), porque está protegido de los vientos (...). Eligen el ancla porque (...) todos los que estamos en eso [el ámbito naval] tenemos derecho al ancla. Entonces el día que tenemos un lugar representativo, metemos un ancla (...). El buque es una máquina, nosotros aprendimos cómo manejarla y conservarla. Lo cultural lo adquirimos después, con el uso de las cosas. Es decir, dándole con el uso valor cultural a las cosas (Capitán H. Molina Pico, comunicación personal, 2017).

Estas afirmaciones nos remiten a la capacidad de los objetos de imponer una serie de reglas dada su eficacia y poder social (Gosden, 2005). El ancla ha sido el símbolo privilegiado del ámbito marítimo y naval por sobre otros posibles, tradición que se mantiene y reproduce a lo largo del tiempo. Como en la heráldica, también se sostiene la práctica de reclamar anclas para colocarlas en el paisaje, sea con fines conmemorativos u ornamentales. En tanto la cultura material se caracteriza por su relativa durabilidad, "las personas son socializadas en mundos materiales particulares que existen de forma previa a su nacimiento" (Gosden 2005, p. 197); por ello no siempre existe una reflexión sobre el uso del ancla como símbolo, sino que se acepta y adopta.

A su vez, un objeto es capaz de evocar emociones y sensaciones concretas, basadas en la experiencia. En este sentido, Molina Pico dice que es a partir del uso de las cosas que se imprime un **valor cultural**. El ancla funciona como un elemento que implica la

protección de la embarcación y de aquéllos a bordo de la acción de vientos, así como la posibilidad de desembarcar, eventualmente. Es por ello que se asocia a la esperanza. En este sentido, una de las anclas reclamadas se encuentra en el Museo de la Inmigración, por lo que se puede proponer una relación entre la esperanza de quienes migran en la búsqueda de oportunidades y de quienes se encuentran en alta mar y esperan retornar a tierra firme. El ancla también es asociada a la estabilidad, lo cual es explorado en la obra de arte contemporáneo *Accostage* (de Sophie Cardin, expuesta en Canadá en 2014) que consiste en un ancla gigante de cartón (Figura 4) que representa la paradoja entre un objeto pesado y la ligereza del material empleado, y que la artista relaciona con el estado precario e inestable en el cual se encuentran las personas migrantes (Sadania, 2015). Por su parte, el sustantivo **anclaje** es frecuentemente usado para aludir a la idea de estabilidad (ver Hutchins, 2005; Van Dyke, 2015).



Figura 4. A la izquierda, el ancla que se encuentra en el jardín del Museo de la Inmigración (MUNTREF). A la derecha, la instalación de arte contemporáneo *Accostage*, de Sophie Cardin, expuesta en Montréal (Canadá) en 2014.

Por otro lado, la transformación en la trayectoria de los objetos se puede ver reflejada en “marcadores culturales” (Kopytoff, 1986) que, en este caso, denotan el pasaje de un contexto funcional primario —de navegación— al secundario, cuando se transforma en un **ancla reclamada**. En este sentido, la modificación más común es la pintura (71%). Mientras que el color reglamentario de las anclas en uso en la Armada argentina es el gris (Vigo, comunicación personal 2017), estas piezas se pintaron de verde oscuro (Olivos), amarillo (TANDANOR), plata (MHPNA 1, 2 y 3), celeste (Quilmes) y negro (las restantes<sup>10</sup>). Otras permanecen sin pintura (INAPL 1, MNN 1, 2, 3, 4, 5 y 6, MUNTREF), en algunos casos posiblemente por considerar que las características del artefacto pueden revelar información que el uso de pintura podría enmascarar. Por otra parte, únicamente al ancla de Olivos se le adició un puntal (el refuerzo de los baos en sentido vertical, sobre la línea de crujía, para que estos no se deformen debido al peso que soportan) como reemplazo del cepo. Asimismo, la mayoría (68%) se encuentra asociada a una estructura que facilita su exhibición —usualmente una base de cemento—.

En términos de espacialidad y visibilidad, las anclas pueden ser emplazadas en lugares con mayor o menor accesibilidad. Sin embargo, que un ancla sea altamente visible no implica necesariamente que se le otorgue una atención especial u homogénea

10 Las anclas pintadas de negro son: Monumento Crucero General Belgrano, PNA 1, 2, 3, 4 y 5, Monumento Cándido de Lasala, INAPL 2, Ministerio de Defensa, MNN 7 y 8, INB Este y Norte, Edificio Libertad y Apostadero Naval.

entre actores sociales. Por ejemplo, cuando las placas de bronce que describían el Monumento a Cándido de Lasala fueron robadas, un historiador escribió al respecto:

El transeúnte que desaprensivamente pasa por el lugar, quizás ni se pregunta qué conmemora esa construcción (...), su recuerdo así [el de Lasala], por un hecho delictuoso que no ha sido subsanado por nadie, parece que se irá perdiendo en el tiempo, porque cada vez quedarán menos personas para recordarlo (...). Si se pierde la memoria, se pierde también una parte del ser. (Coppola, 2015, p. 32-33)

La idea de un “transeúnte que desaprensivamente pasa” es frecuentemente asociada a estas anclas reclamadas. Coppola refiere a que, sin una placa explicativa, el monumento se convirtió en un mero objeto que es ignorado. De modo similar, en muchas entrevistas se refirió a la ausencia de percepción de la existencia de las anclas cercanas, en tanto naturalizaron su presencia en espacios que circulan cotidianamente. En términos generales, las palabras de Coppola nos remiten a la tensión entre recuerdo y olvido, y a su relación con un anclaje material. Subyace la idea de la construcción de la memoria nacional como una estrategia que debe ser sostenida en el tiempo —a través del mantenimiento de un memorial o la realización periódica de un acto conmemorativo, por ejemplo—, con el riesgo del olvido siempre latente. Así, recuerdo y olvido son, respectivamente, la trama y urdimbre de la memoria (Landa y Coll, 2020, p. 133). Por otro lado, aquellas anclas que se hallan en zonas transitadas por navegantes o marinos implican, con mayor probabilidad, un significado vinculado a la propia vivencia a bordo de una embarcación y la experiencia de fondear. También es posible que para estas personas las anclas se perciban como objetos “cotidianos” por lo que su valor histórico puede no ser reconocido.

Más allá de la información sistematizada sobre la mayoría de los casos en términos cronológicos, morfológicos o espaciales, los casos específicos de algunas anclas nos proveen una perspectiva interesante en torno a las construcciones simbólicas y a las funciones que cumplen en los espacios en los que son colocadas. En ese sentido, presentamos de forma sucinta el caso del ancla de Quilmes.

### **El ancla de Quilmes**

En la Costanera de Quilmes se encuentra un ancla sin cepo de patente *Byers*, emplazada sobre una plataforma de cemento rodeada de cadenas. En el marco del Congreso Nacional de Historia Sanmartiniano-Moreniano, realizado entre el 24 y el 31 de julio de 1978, se instaló el “Monumento al Combate Naval de Quilmes”, concebido para rememorar el conflicto naval ocurrido entre el Imperio de Brasil y Argentina entre el 29 y 30 de julio de 1826. La elección del sitio para colocar el ancla se basa en que allí, aproximadamente a 400 m, se libró dicha batalla. En el acto ceremonial se encontraban, entre otros, el Intendente Comodoro Osvaldo Gally junto con el Almirante Emilio Massera (El Sol, 1978).

En la caña del ancla se lee el fabricante *W.L. Byers & Co.*, en sus uñas se grabaron sauvásticas (Figura 5), acompañadas de las palabras *Reliance* y *Anchor* en una de ellas, y *Sunderland* en la otra. El ancla fue pintada posteriormente y en su caña se lee “A.R.A.” (Armada de la República Argentina). Su origen es la fábrica de anclas y cadenas de William Lumsden Byers (Sunderland, Inglaterra), que recibió la patente para este diseño en 1887, aunque se introdujeron mejoras en 1890 (Curryer, 1999).

Las interpretaciones sobre el origen del ancla son diversas y han sido exploradas por un entusiasta de la historia local que ha plasmado su investigación del tema en un blog (Agnelli, 2015). De acuerdo a Agnelli, el ancla fue traída de la ex Escuela de Mecánica de

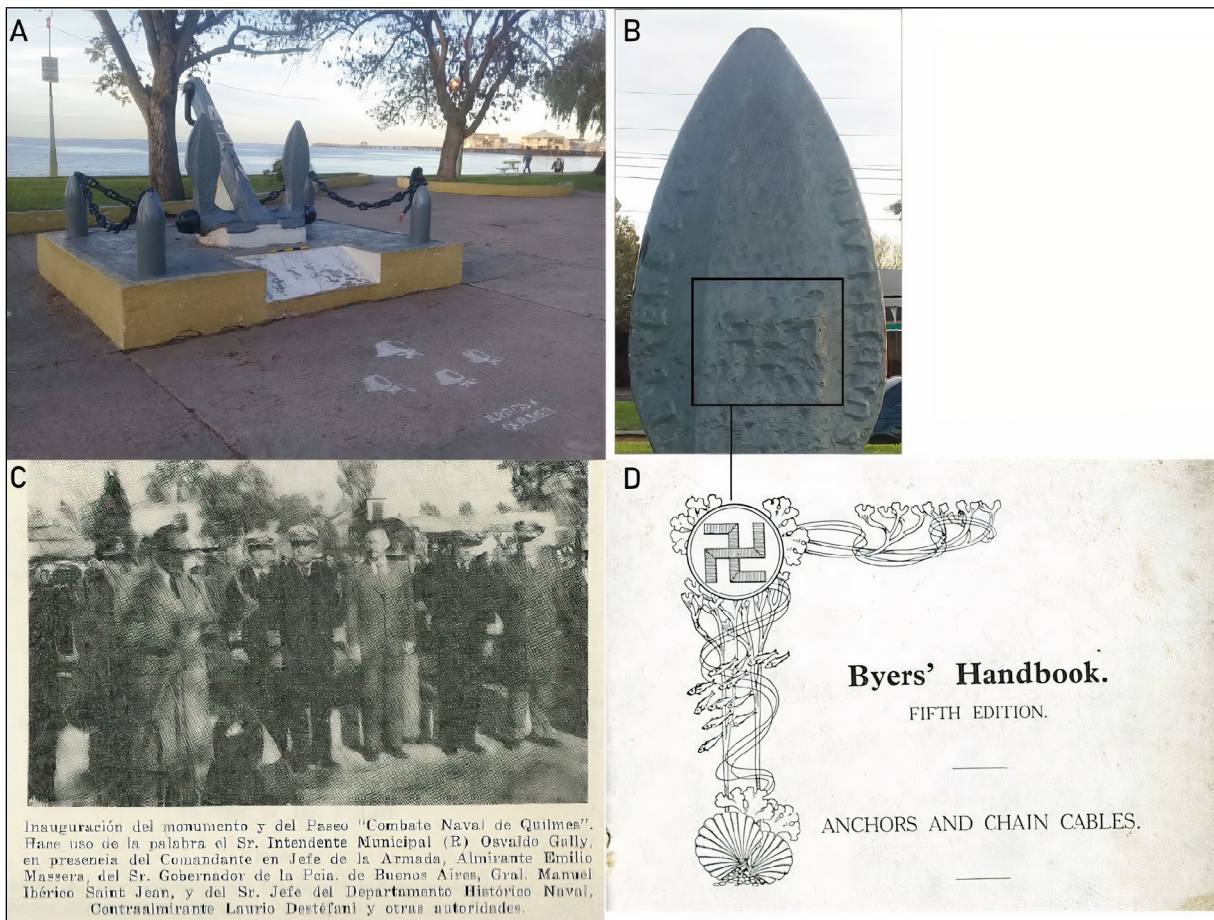


Figura 5. A) el ancla de Quilmes; B) con el detalle de la sauvástica grabada en una de sus uñas; C) La noticia de su inauguración en 1978 fue presentada en el Diario El Sol (1978), resaltando la participación del Almirante Massera; D) El manual del fabricante de anclas y cadenas Byers, donde aparece el símbolo en cuestión.

la Armada (ESMA), actualmente Espacio de Memoria y Derechos Humanos, y colocada por el carpintero naval Tomás Diana quien estaba a cargo del área de Obras Públicas de la Municipalidad. Lo que ha llamado especialmente la atención es la presencia de cruces sauvásticas que suscitó opiniones en este blog, así como en Facebook, diarios locales y programas de radio (García, 2020; Radio Metro, 2020). Muchas personas han relacionado esta representación con el uso de la esvástica durante el nazismo (cuyos brazos giran en otra dirección que la sauvástica). Se asoció con el hecho de que el monumento fue inaugurado por Massera, debido a su participación en la desaparición, tortura y exterminio de miles de personas durante la dictadura cívico-militar argentina (1976-1983). En este sentido, en el imaginario colectivo, el militar no se encontraría alejado de una ideología que enarbolaba la esvástica nazi como símbolo. Por otro lado, se propuso la relación del ancla con el hundimiento del "acorazado de bolsillo" alemán *Admiral Graf Spee*, acontecido en Montevideo el 14 de diciembre de 1939.

Al contrario de las especulaciones anteriores, la sauvástica grabada en el ancla de Quilmes responde a usos simbólicos previos al que le otorgara el movimiento encabezado por Adolf Hitler, ligados a la bienaventuranza y el buen augurio. Byers era un aficionado de la arqueología y se había interesado particularmente por la antigua ciudad de Troya, sitio donde se hallaron esculturas y artefactos cerámicos con un símbolo similar (Schilemann, 1875). Así, Byers colocó una sauvástica en la uña derecha del ancla para representar buena suerte.



Si bien las afirmaciones que vinculan el ancla al nazismo no tienen asidero histórico, suscitó en la comunidad local discursos y acciones concretas en relación con la decisión de colocar en el espacio un objeto que tuviera dicho símbolo: incluso se presentaron mociones políticas para que sea removida. A pesar de que no conocemos la resolución de las mismas (sí que el ancla sigue en su lugar), expresan una preocupación —al menos de un conjunto de personas— de lo que debe y no debe ser exhibido en el espacio público, según el mensaje que representa. En este sentido, suscita intencionalidades políticas concretas de transformar el espacio.

En la historia reciente de este monumento, hay dos cuestiones muy interesantes que sucedieron en torno al ancla: por un lado, la convocatoria al lugar para un homenaje a los 44 tripulantes a bordo del Submarino ARA San Juan<sup>11</sup> y, por otro, el grabado con *stencils* de pañuelos de las Madres y Abuelas de Plaza de Mayo alrededor del ancla. Respecto a la primera, la conmemoración fue iniciativa de un sacerdote local y de los vecinos del Barrio Naval de Quilmes —algunos allegados de los submarinistas perdidos—, quienes se reunieron el 30 de diciembre de 2017 y realizaron un toque de trompeta, un minuto de silencio, el despliegue de la bandera argentina, la entonación del Himno Nacional y una suelta de velas encendidas en el río (Figura 6). Resultan especialmente interesantes los discursos recogidos en los diarios locales sobre el evento: “el río une y es un buen lugar para homenajear a estas personas que perdieron su vida en el mar. Es una manera para que los que no pueden ir al sur puedan estar unidos en este homenaje” (Perspectiva Sur, 2017).



Figura 6. Fotografía del homenaje a los tripulantes del ARA San Juan. En ella se ve gente elevando velas, en la esquina se ve un brazo del ancla y a un niño apoyado sobre la misma (Perspectiva Sur, 2018).

11 El submarino ARA San Juan desapareció en el año 2017, tras un episodio que fue determinado posteriormente como un “evento anómalo singular corto violento y no nuclear, consistente con una explosión” (Telam, 2017). Tras semanas de búsqueda infructuosa, el submarino se dio oficialmente por perdido, dejando un saldo de 44 tripulantes desaparecidos.

Respecto a la segunda, recientemente aparecieron pintados en el suelo alrededor del ancla la representación de pañuelos blancos, correspondiente al movimiento de Abuelas y Madres de Plaza de Mayo. Esta agrupación surgió a partir de las familiares de desaparecidos, que reclamaban noticias sobre sus seres queridos durante la dictadura cívico-militar, y lo hacían caminando alrededor de la Plaza de Mayo. Teniendo en cuenta que en la caña del ancla se leen las siglas de "Armada de la República Argentina" y que fue colocada allí por uno de los responsables del periodo dictatorial de nuestro país, estas figuras en el suelo estarían representando que, tal como en la década de los setenta, las mujeres con pañuelos blancos se manifiestan en el espacio público marchando alrededor de la plaza, pero esta vez lo hacen alrededor de un objeto que se relaciona al ejército argentino y que condensa memorias vinculadas al ámbito militar. El Río de la Plata en sí mismo es también un lugar disputado ya que es el sitio donde muchas víctimas de la represión ilegal fueron arrojadas en los llamados "vuelos de la muerte". También a la vera de este río se creó el Parque de la Memoria, con el objetivo de crear un espacio donde evocar a esos seres queridos. Al respecto, la presencia de los pañuelos puede interpretarse —tal es el caso del Parque— como un intento de contraponer "una referencia creativa y vital" a la muerte (Barbutto, 2007, p. 96).

La convivencia de múltiples capas de sentidos sobre una misma ancla se ve aquí reflejada: lejos de ser un objeto inerte y estático, representa un elemento cuya presencia implica una disputa activa por significados políticos en el espacio público, tanto en el caso de la discusión sobre la presunta esvástica como en los pañuelos de Madres y Abuelas de Plaza de Mayo pintados. La relación que se puede trazar entre ambos eventos es interesante, ya que tanto los familiares de fallecidos durante episodios navales (sean o no bélicos) como los familiares de desaparecidos durante una dictadura a veces comparten la falta de un cuerpo físico que recuperar y velar. A menudo, entonces, se despliegan estrategias de memoria específicas —más o menos personales, íntimas, políticas— que encuentran su anclaje en el espacio. La conmemoración de eventos de naufragio a menudo presenta un acceso constreñido o una falta de un lazo geográfico con el suceso, por lo que el espacio sacro es creado (Caporaso, 2020). Este fenómeno es constatado por memoriales marítimos creados como puntos focales para la conmemoración y el duelo familiar<sup>12</sup> (Stewart, 2007). Del mismo modo, una de las personas que convocó al homenaje a los 44 tripulantes del ARA San Juan menciona: "cada uno de nosotros tiene un lugar donde depositar su flor para un ser querido, en cambio hay 44 familias que no tienen esta posibilidad" (Perspectiva Sur, 2018). Así, se puede decir que esta ancla no es un objeto resignificado unívocamente, sino que esto responde a procesos socioespaciales dinámicos. Pueden ser sitios de impugnación del significado, sobre los cuales los actores proyectan variados —y contradictorios— imaginarios y memorias (Gordillo, 2015).

## Discusión

Existen modos de representación, exteriorización y construcción de memorias e identidades, las cuales se encarnan en dispositivos emplazados en el espacio público. Lo que se coloca en estos espacios no es azaroso, sino que es una ventana para pensar las decisiones que toma determinada sociedad. En ese sentido y a partir de

<sup>12</sup> A modo de ejemplo, una tumba vacía perteneciente a un marinero de la Armada Británica fallecido en 1862 expresa la angustia de la falta de un cuerpo: "Podría yo al menos ver el sitio / El lugar donde él yace / Y dejar caer una lágrima sobre ese sitio / Eso aliviaría mi dolor" (Stewart, 2007, p. 120, traducción propia). El autor refiere a la idea occidental de que cada persona merece una tumba permanente, cuya génesis rastrea en el siglo XVIII a partir de ideales del Romanticismo.

esta investigación, entendemos que varias de las anclas se conciben como un objeto demarcador de un paisaje cultural específico que rememora y condensa la tradición bonaerense-porteña ligada a la navegación, y que simboliza que en aquel sitio los sujetos y prácticas se relacionan a ella.

La decisión concreta de colocar anclas en lugares asociados a la navegación no es un fenómeno local. Esta práctica es replicada en diversos lugares, lo cual es puesto de manifiesto por el proyecto *Big Anchor* y nos permite reflexionar acerca de la escala global que alcanza esta práctica (Figura 7). En este sentido, es necesario considerar que nuestra área de estudio no es un lugar circunscripto en donde la reclamación de anclas constituye una peculiaridad, sino que debe pensarse a la luz de la movilidad de los límites geográficos y considerando que "influencias sociales procedentes de lugares muy distantes penetran y dan forma a lo local" (Giddens, 1990, p. 19). En este sentido, esta práctica muy posiblemente tenga un origen europeo moderno, y es replicada en estas latitudes, como en todos los demás continentes. Del mismo modo, el uso del ancla en el escudo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (1649) o en los primeros uniformes navales argentinos (ca. 1810) se basó en decisiones de las autoridades españolas en la época colonial, en tanto el empleo de este símbolo en la heráldica ya estaba afianzado en Europa.



*Figura 7. Memorial Mindeankeret en la ciudad de København (Dinamarca), que conmemora a más de 1700 oficiales y marineros daneses fallecidos durante la Segunda Guerra Mundial. Fue inaugurado en 1951 y, desde entonces, cada 5 de mayo (Día de la Liberación Danesa) allí se lleva a cabo una ceremonia oficial. Fuente: Big Anchor Project, fotografía de Rob Liscoe.*

La falta de información sobre muchas de las anclas y los discursos que sostienen los entrevistados evidencian que en muchos casos el valor histórico de las anclas no prima como motivación para exhibirla en el espacio (exceptuando algunos casos, donde se encuentran en museos). En este sentido, cabe reflexionar respecto al estatus de “patrimonio” de estos objetos. Este concepto ha sido largamente debatido en diversas disciplinas, incluida la arqueología. Se han planteado ricas discusiones, y también se han trazado ciertos consensos en torno a su definición y alcance (Ballart, 1997; Prats, 1997). Esta noción ha sido cambiante, dinámica y se reconoce “la importancia de los procesos de negociación de sentidos en torno al patrimonio y la diversidad de agentes sociales involucrados en el marco de relaciones de poder que delimitan su acción” (Pupio y Salerno, 2014, p. 126). En este sentido, partiendo de la base de que el patrimonio es una construcción social, se debe reconocer que existe una heterogeneidad de visiones acerca de la posibilidad de pensar a las anclas como objetos patrimoniales.

Algunas de las anclas cuyas biografías hemos intentado trazar constituyen una parte de monumentos que funcionan como vehículos de memoria. Sin embargo, la lógica que vincula al objeto con el evento rememorado se rompe: ninguna de las cuatro anclas reclamadas con función **conmemorativa** que aquí analizamos tienen relación material con el suceso que se dedican a conmemorar. Las piezas que forman parte de los memoriales a Cándido de Lasala (protagonista de las Invasiones Inglesas durante 1806-1807) y del Combate Naval de Quilmes (1826) corresponden a periodos cronológicos posteriores a dichos eventos. Por su parte, el ancla del memorial a los fallecidos en el hundimiento del Crucero General Belgrano (1982) es de un tamaño considerablemente menor a aquellas que habrían sido empleadas en un barco de tales dimensiones (de alrededor de 180 m de eslora y 18 m de manga). Además, el archivo fotográfico y maquetas del mismo revelan que llevaba anclas sin cepto a la pendura, de diseño *US Navy*. Del mismo modo, el ancla del Apostadero Naval que es dedicada a reconocer el rol de ese puerto en el fondeo de embarcaciones de la Armada desde 1961, es demasiado pequeña para las naves que allí se acogen, como el ARA Libertad o el Rompehielos Irizar. Por ende, estas piezas son elegidas para condensar la idea de lo marítimo-naval y para **anclar la memoria**, pero no constituyen **reliquias** en sí mismas porque su materialidad no guarda relación con el acontecimiento histórico en cuestión.

Siguiendo a Young (1994), el monumento es un artefacto cultural equivalente a un texto, una instalación que nos interpela mediante un relato singular. Estas anclas **conmemorativas** cumplirían una función pública como portadoras de memorias oficiales, construidas desde el poder del Estado-nación. Sin embargo, los grupos sociales participan de forma desigual del goce del patrimonio, así como de las decisiones y discusiones en torno al mismo, aun cuando retóricamente se plantea como propio de toda la sociedad (García Canclini, 1990). Varias de las anclas reclamadas se encuentran específicamente vinculadas al ámbito militar naval. En Argentina, frecuentemente el imaginario colectivo respecto de ello es controvertido, debido a la reciente historia de la dictadura cívico-militar entre 1976 y 1983, a partir de la cual muchas personas asocian las fuerzas armadas con un recuerdo de la violencia durante dicho periodo. Como toda disputa ideológica, también se refleja en la arena de lo material: el ancla de Quilmes se concibió como un símbolo de la historia naval, a la vez que fue resignificado como un objeto que representaba **lo militar** y que debía ser impugnado, pintando pañuelos que disputaron ese espacio como propio. Asimismo, se crearon espacios de sociabilidad en torno al ancla, que fue recreado como punto de encuentro y lugar sacro para un homenaje a los marinos del ARA San Juan.

Fundamentalmente, las distintas anclas que relevamos se diferencian en las significaciones que suscitan. Un símbolo implica una arquitectura de sentido que lo hace polisémico, aun teniendo en cuenta que existen algunos significados más frecuentes, fruto de una sedimentación de aquéllos recurrentemente evocados a

través del tiempo. Podemos reconocer dos facetas que conviven en torno al ancla reclamada: una dimensión estática, vinculada a un objeto que es emplazado en el espacio, y una dinámica, ya que a partir de dicha instalación surgen los sentidos y usos que le van adjudicando las personas. Porque el significado aparece en movimiento, es que cada ancla es distinta. Mientras que algunas son concebidas como objetos ornamentales, otras han sido objeto de disputa territorial y de significaciones políticas e históricas complejas. Mientras que algunas son puestas en valor, otras son olvidadas o ignoradas. A pesar de que las anclas parecen “fijas e inamovibles como objetos físicos y materiales, plantados firmemente sobre la tierra, encarnan fracturas y cambios constantes de los significados dentro de las llamadas batallas sobre la historia y memoria” (Biczel, 2015, p. 237).

¿Qué pasa con dichas anclas cuya información se pierde, cuando se lo concibe como un objeto inerte en el espacio? Este es el riesgo de la **osificación** de la memoria, lo cual genera que en un monumento no se inscriban significados sociales profundos. Muchas de las anclas son entendidas como un ornamento, cuya biografía ha sido obliterada. Aquí la operación simbólica que implica **recordar** algo es anulada, y el ancla se puede volver una forma sin contenido aparente.

## Conclusiones

Durante este proceso de investigación, se propuso pensar a las anclas exhibidas en distintos puntos urbanos como **reclamadas**. Esto implica la decisión explícita de evitar denominarlas **descontextualizadas** o **fuera de contexto** ya que, aún desplazadas del ámbito naval, cumplen una nueva función. En ese sentido, diferenciamos un contexto funcional primario, en el cual las anclas han sido parte de un sistema de fondeo y amarre a bordo de una embarcación, y posteriormente a su reclamación, un contexto secundario actual.

En relación con su contexto primario, se intentó determinar el potencial informativo de un ancla reclamada a partir de su análisis morfológico. Una de las principales ventajas de este tipo de relevamiento es que permite proponer hipótesis sobre su cronología a partir de rasgos diagnósticos. Por otro lado, sabemos que son objetos cuya asociación con una embarcación a menudo no es conocida. Una dificultad para reconstruir dicho contexto es la improbabilidad de una trayectoria lineal de las anclas (Sadania, 2015), que pudieron haber sido empleadas por varias naves en el curso de su vida útil dado su alto costo de producción.

Asimismo, aunque se pueden realizar aproximaciones, la correlación entre el peso del ancla y el de las embarcaciones presenta dificultades metodológicas. Si bien ha existido una tendencia a la estandarización en la disposición de anclas en barcos, se debe tener en cuenta que la rigurosidad varía de acuerdo con el tipo de nave (siendo ésta, mayor en las Armadas modernas que en el contexto mercante), así como de los procesos de ajuste y negociación que existen en torno a cualquier normativa. En el ámbito mercante, tal estandarización fue fomentada por Sociedades de Clasificación y empresas aseguradoras, con mayor énfasis a partir del siglo XIX.

Posteriormente, se identificaron los patrones generales respecto a los contextos secundarios de estas anclas reclamadas. Para ello, se indagó en cuestiones tales como los tipos de piezas seleccionadas para ser exhibidas, en función de qué estructuras se colocan y las modificaciones que presentan. En este sentido, la mayoría cumple con las siguientes características: ancla con cepo, de un rango entre 15 y 100 kg, cuya información de origen es desconocida, pintada y sobre una base construida para su instalación.

También se exploraron los distintos significados que se les atribuyen a estas piezas, a través de las entrevistas, las fuentes documentales y el análisis espacial de los objetos. Se puede afirmar que las anclas reclamadas corresponden a una clase de objeto (*sensu* Appadurai, 1986) con trayectorias biográficas similares. Sin embargo, cada caso conlleva una complejidad propia en términos de los sentidos que suscita. En el universo de esta muestra, prima la concepción de este objeto como ornamental, lo cual invita a una reflexión sobre la posibilidad de catalogarlas como piezas patrimoniales (aunque en términos de su antigüedad, la legislación nacional las proteja como tales). También se pone de manifiesto que las anclas con una función conmemorativa se utilizaron para canalizar valores culturales e históricos específicos sin importar la ausencia de un vínculo material o temporal con los acontecimientos que evocan. En todos los casos, los actores sociales pueden resignificar el espacio y apropiárselo con propósitos distintos -incluso contradictorios entre sí-.

Por último, en tanto el sentido de un lugar permanece "sujeto a nuevas interpretaciones y resignificaciones, a otras apropiaciones, a olvidos y silencios, a una incorporación rutinaria o aun indiferente en el espacio cotidiano" (Jelin y Langlad, 2003, p. 15), también es posible pensar en un futuro abierto para nuevas enunciaciones acerca de las anclas reclamadas.

### **Agradecimientos**

A los/as evaluadores/as, cuyos comentarios y sugerencias enriquecieron este trabajo. A quienes dirigieron la tesis de Licenciatura en la cual se enmarcó este trabajo, la Dra. Dolores Elkin y el Dr. Guillermo Gutiérrez. A quienes fueron parte del relevamiento de algunas de las anclas: el Dr. Cristian Murray, la Dra. Mónica Grosso, la Lic. Agustina Papú y Matías Águila. No obstante, se aclara que todo lo vertido es responsabilidad de la autora.

## Referencias bibliográficas

- » Agnelli, C. H. O. (31 de diciembre, 2015). *El ancla de la ribera - un misterio para resolver* [Entrada en un blog]. El Quilmero. <https://elquilmero.blogspot.com.ar/2015/12/el-ancla-de-la-ribera-un-misterio-para.html?m=1> (Acceso: 1 de junio, 2021).
- » Appadurai, A. (1986). *The Social Life of Things: Commodities in Cultural Perspective*. Nueva York: Cambridge University Press.
- » Archivo DEHN (n.d.). Estados de alistamiento de buques. Caja "Historial de Buques". Archivo y Biblioteca del Departamento de Estudios Históricos y Navales (DEHN), Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- » Argüeso, A., Elkin D. y Vainstúb D. (2004). "El ancla de Colonia": un aporte al estudio y preservación del patrimonio cultural del Río de la Plata. En L. Beovide, I. Barreto, C. Curbelo (Eds.), *Actas del X Congreso Uruguayo de Arqueología: La Arqueología Uruguaya ante los desafíos del nuevo siglo* (CD-ROM). Montevideo.
- » Aronson, A., Ashkenazia D., Barkai O. y Kahanov Y. (2013). Archaeometallurgical investigation of iron anchor from the Tantura F shipwreck. *Material Characterization*, 78, 108-120. <https://doi.org/10.1016/j.matchar.2013.01.004>
- » Baistrocchi, A. (1930). *Arte Naval. Maniobra De Buque*. Barcelona: Gustavo Gili.
- » Ballart, J. (1997). *El patrimonio histórico y arqueológico: Valor y uso*. España: Editorial Ariel.
- » Barbuto, M. V. (2007). *Inscribir el futuro. Estrategias de patrimonialización y construcción democrática* (Tesis de Licenciatura inédita). Universidad de Buenos Aires, Argentina.
- » Beaudry, M. C., Cook L. y Mrozowski, S. (1996). Artifacts and Active Voices: material culture as social discourse. En Charles E. Orser, Jr. (Ed.), *Images of the Recent past. Readings in Historical Archaeology* (pp. 272-310). Walnut Creek: Altamira Press.
- » Biczel, D. (2015). Las posvidas de los monumentos: formas sin contenido, apariencias fantasmas, sitios de las negociaciones continuas. Entrevistas a Pablo Patrucco, Juan Enrique Bedoya, Juan Javier Salazar. *Kaypunku. Revista de Estudios Interdisciplinarios de Arte y Cultura*, 2(1), 248-255.
- » Bravo Pérez, J. (1963). Algo más sobre el ancla llamada romana. *Centro de Recuperación e Investigaciones Submarinas. Revista de la Mar. Órgano oficial de difusión del Instituto Nacional Browniano*, 57, 4-6.
- » Caporaso, A. (2020). Art, Monument, and Memory: An Introduction. *Journal of Maritime Archaeology* 15, 251-260. <https://doi.org/10.1007/s11457-020-09269-7>
- » Chevalier, J. y Gherbrant, A. (1987). *Diccionario de los símbolos*. Barcelona: Herder.
- » Ciarlo, N. C. (2019). Aportaciones históricas y arqueológicas al estudio del proceso de estandarización en la industria ancorera de las potencias marítimas europeas del siglo XVIII. *Arqueología*, 25(2), 169-193. <https://doi.org/10.34096/arqueologia.t25.n2.6866>
- » Ciarlo, N. C., De Rosa, H., Elkin, D., Svoboda, A., Vázquez, C., Vainstúb, D. y Diaz Perdiguero, L. (2011). Examination of an 18th century English anchor from Puerto Deseado (Santa Cruz Province, Argentina). *Historical Metallurgy*, 45(1), 17-25.
- » Ciarlo, N. C. y Gutiérrez, G. (2011). Arqueología marítima histórica en Partido de General Alvarado. Primer informe de relevamiento de restos de naufragios y patrimonio cultural marítimo. Manuscrito inédito.
- » Coppola, S. (2015). *La lucha por la patria*. Buenos Aires: Editorial Dunken.
- » Costé, F. A. (1829). *Manuel du Gréement, ou l'art d'équiper les vaisseaux et autres batimens de mer, de tout ce qui est nécessaire a leurs mouvemens*. Paris: Dezauche.

- » Cotsell, G. (1856). *Treatise on ship's anchors*. Londres: John Weale.
- » Curryer, B. N. (1999). *Anchors: an illustrated history*. Londres: Chatham Publishing.
- » Delwiche, D. E. (1982). Anchor metallurgy. En G. F. Bass y F. H. Van Doorninck Jr. (Eds.), *Yassi Ada Volume I: a Seventh-Century Byzantine Shipwreck* (pp. 322-324). Texas: Texas A&M University Press.
- » Eliyahu, E., Barkai O., Goren Y., Eliaz N., Kahanov Y. y Ashkenazi D. (2011). The iron anchors from the Tantura F shipwreck: typological and metallurgical analyses. *Journal of Archaeological Science*, 38(2), 233-245. <https://doi.org/10.1016/j.jas.2010.08.023>
- » Elkin, D., Murray, C. y Grosso, M. (2017). Arqueología de naufragios históricos en la Costa Atlántica Fueguina. En M. Vázquez, D. Elkin y J. Oría (Eds.), *Patrimonio a orillas del mar; Arqueología del Litoral Atlántico de Tierra del Fuego* (pp. 207-237). Ushuaia: Editorial Cultural Tierra del Fuego.
- » Elkin, D., Murray, C., Grosso, M., Gutiérrez, G., Trassens, M. y Bastida, R. (2016). Investigaciones interdisciplinarias en sitios arqueológicos de naufragio en el Golfo Nuevo (provincia de Chubut): primeros resultados. *Cuadernos del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano*, 24(1), 21-40. <https://revistas.inapl.gob.ar/index.php/cuadernos/article/view/589> (Acceso: 1 de junio, 2021).
- » El Sol (julio, 1978) *Actos en Quilmes: llegan hoy Massera y Saint Jean* (1978, Julio). Diario El Sol (Quilmes). <https://1.bp.blogspot.com/-ViEMvxwNwEE/VoUYxPrL0T1/AAAAAAAAAcFY/X4QFBJq4vN4/s1600/escanear0005.jpg> (Acceso: 1 de junio, 2021).
- » Ferchault de Réaumur, R. A. (1764). *Fabrique des ancrs, lue à l'Académie en juillet 1723. Avec des notes et des additions de M. Duhamel Du Monceau, H.-L.* Paris: Saillant et Nyon.
- » Flatman, J. (2003). Cultural biographies, cognitive landscapes and dirty old bits of boat: 'theory' in maritime archaeology. *International Journal of Nautical Archaeology*, 32(2), 143-157. <https://doi.org/10.1111/j.1095-9270.2003.tb01441.x>
- » Frazzi, P. (29 de abril, 2010). Trabajos de arqueología en el predio del Hotel de Inmigrantes, Puerto Madero. [Entrada en un blog]. Centro de Arqueología Urbana, FADU- UBA. <http://www.iaa.fadu.uba.ar/cau/?p=1171> (Acceso: 1 de junio, 2021).
- » Frost, H. (1963). From Rope To Chain On The Development Of Anchors In The Mediterranean, *The Mariner's Mirror*, 49(1), 1-20. <https://doi.org/10.1080/00253359.1963.10657711>
- » Gaceta Marinera (14 de marzo, 2018). *Inauguraron un monumento en el Apostadero Naval Buenos Aires*. Diario Gaceta Marinera. <http://gacetamarinera.com.ar/inauguraron-un-monumento-en-el-apostadero-naval-buenos-aires> (Acceso: 1 de junio, 2021).
- » García, M. (20 de marzo, 2020). *La esvástica rioplatense* [Entrada en un blog]. Panóptico Sur. <http://panopticosur.com.ar/wp/2020/03/20/la-esvastica-rioplatense> (Acceso: 1 de junio, 2021).
- » García Canclini, N. (1990). *Culturas Híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*. México: Grijalbo.
- » Gay, J. (1997). *Six millénaries d'histoire des ancrs*. Paris: Presses de l'Université de Paris-Sorbonne.
- » Gianfrotta, P. A. (1977). First elements for the dating of stone anchor stocks. *International Journal of Nautical Archaeology*, 6(4), 285-292. <https://doi.org/10.1111/j.1095-9270.1977.tb01024.x>
- » Giddens, A. (1990). *Consequences of Modernity*. California: Stanford University Press.
- » Gordillo, G. (2015). Barcos varados en el monte. Restos del progreso en un río fantasma. *Runa. Archivo para las Ciencias del Hombre*, 36(2), 25-55. <https://doi.org/10.34096/runa.v36i2.2229>
- » Gosden, C. (2005). What do objects want? *Journal of archaeological method and theory*, 12(3), 193-211.
- » Gosden, C. y Marshall, Y. (1999). The Cultural Biography of Objects. *World Archaeology*, 31(2), 169-178. <https://doi.org/10.1080/00438243.1999.9980439>



- » Gutiérrez, G., Frère, J. y Papú, A. (2019). El potencial del estudio de anclas en contextos secundarios - aportes a la arqueología marítima patagónica. En J. Gómez Otero, A. Svoboda y A. Banegas (Eds.), *Arqueología de la Patagonia: El pasado en las Arenas* (pp. 283-292). Puerto Madryn: Altuna.
- » Haldane, D. (1990). Anchors of antiquity. *The Biblical Archaeologist*, 53(1), 19-24. <https://doi.org/10.2307/3210149>
- » Hutchins, E. (2005). Material anchors for conceptual blends. *Journal of Pragmatics*, 37(10), 1555-1577.
- » Jelin, E. y Langland, V. (2003). *Monumentos, memoriales y marcas territoriales*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- » Jobling, H. J. (1993). *The History and Development of English Anchors ca. 1550 to 1850* (Tesis de Maestría inédita). Texas A&M University, Estados Unidos. <https://hdl.handle.net/1969.1/ETD-TAMU-1993-THESIS-J62>
- » Joncheray, J. P. (1975). Une épave du bas-empire: Dramont F. *Cahiers d'archéologie subaquatique*, 4, 91-140.
- » Kapitän, G. (1973). Greco-Roman anchors and the evidence for the one-armed wooden anchor in antiquity. En D. J. Blackman (Ed.), *Marine Archaeology* (pp. 383-395). Londres: Archon Books.
- » Kapitän, G. (1984). Ancient anchors--technology and classification. *The International Journal of Nautical Archaeology*, 13(1), 33-44. <https://doi.org/10.1111/j.1095-9270.1984.tb01175.x>
- » Kopytoff, I. (1986). The Cultural Biography of Things: Commoditization as Process. En A. Appadurai (Ed.), *The Social Life of Things: Commodities in Cultural Perspective* (pp. 64-91). New York: Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511819582>
- » Landa, C. y Coll, L. V. (2020). Arqueología de un paisaje monumental de guerra: la Batalla de La Verde (1874), 25 de Mayo, Provincia de Buenos Aires, Argentina. *Relaciones de la Sociedad Argentina de Antropología*, 45(1), 131-150. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7540033> (Acceso: 1 de junio, 2021).
- » La Verdad (16 de febrero, 2021). *En San Cayetano encontraron dos grandes anclas y ya son el atractivo de la temporada*. Diario La Verdad (Junín). <https://laverdadonline.com/en-san-cayetano-encontraron-dos-grandes-anclas-y-ya-son-el-atractivo-de-la-temporada> (Acceso: 1 de junio, 2022).
- » Lemonnier, P. (2016). *Mundane objects: Materiality and non-verbal communication*. Walnut Creek: Routledge.
- » Lescallier, D. (1791). *Traité pratique du gréement des vaisseaux et autres batiments de mer: Avec planches et figures*, Volumen 1. Paris: Clouner.
- » Marasco, J. (2005). La presencia masónica en el patrimonio histórico cultural argentino. En E. Hernández y L. Maronese (Eds.), *Presencia Masónica en el Patrimonio Cultural Argentino* (pp. 19-29). Buenos Aires: Temas de Patrimonio Cultural 8. Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Buenos Aires. [https://www.buenosaires.gob.ar/areas/cultura/cpphc/archivos/libros/temas\\_8.pdf](https://www.buenosaires.gob.ar/areas/cultura/cpphc/archivos/libros/temas_8.pdf) (Acceso: 1 de junio, 2021).
- » Medas, S. y Turchetto, E. (2015). Venezia: un'ancora "bizantina" dimenticata. *Archaeologia Marittima Mediterranea*, 12, 201-206.
- » Moll, F. (1927). The history of the anchor. *The Mariner's Mirror*, 13(4), 293-332.
- » Muckelroy, K. (1978). *Maritime Archaeology*. Londres: Cambridge University Press.
- » O'Scanlan, T. (1831). *Diccionario marítimo español*. Madrid: Imprenta Real.
- » Pering, R. (1819). *A Treatise on the Anchor*. Londres: Congdon & Hearle.
- » Perspectiva Sur (21 de diciembre, 2017). *Convocan a un homenaje a los 44 tripulantes del ARA San Juan*. Diario Perspectiva Sur. <http://perspectivasur.com/3/68925-convocan-a-un-homenaje-a-los-44-tripulantes-del-ara-san-juan> (Acceso: 1 de junio, 2021).

- » Perspectiva Sur (1 de enero, 2018). *Emotivo homenaje a los 44 submarinistas del ARA San Juan*. Diario Perspectiva Sur. <http://perspectivasur.com/3/69016-emotivo-homenaje-a-los-44-submarinistas-del-ara-san-juan> (Acceso: 1 de junio, 2021).
- » Prats, L. (1997). *Antropología y Patrimonio*. Barcelona: Ariel.
- » Pupio, A. y Salerno, V. M. (2014). El concepto de patrimonio en el campo de la arqueología argentina. Análisis de los trabajos presentados en los congresos nacionales de arqueología (1970-2010). *Intersecciones en Antropología* 15(1), 115-129. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=179532230008> (Acceso: 1 de junio, 2021).
- » Raban, A. (1990). Medieval anchors from the Red Sea. *International Journal of Nautical Archaeology*, 19(4), 299-306. <https://doi.org/10.1111/j.1095-9270.1990.tb00277.x>
- » Radio Metro (2 de agosto, 2021). La esvástica del ancla de Quilmes. No me puedo bajar: Anécdotas de bolsillo [Podcast]. Radio Metro 951. <https://www.metro951.com/nomepuedobajar/anecdotasdebolsillo-la-esvastica-del-ancla-de-quilmes> (Acceso: 1 de junio, 2021).
- » Ricoeur, P. (1976). *Interpretation theory: Discourse and the surplus of meaning*. Texas: TCU Press.
- » Sadania, M. (2015). *Les ancras à jas de la façade atlantique maritime française: de l'antiquité au milieu du XXe siècle* (Tesis de Doctorado inédita). Universidad de Nantes, Francia.
- » Samuels, L. E. (1980). The metallography of a wrought iron anchor from the bark Endeavour. *Metallography*, 13(4), 357-368.
- » Schiffer, M. B. (1987). *Formation processes of the archaeological record*. Albuquerque: University of New Mexico Press.
- » Schilemann, H. (1875). *Troja und seine Ruinen: Vortrag von Heinrich Schliemann gehalten in der Aula der Universität Rostock den 17. Heildelberg: Waren*. <https://doi.org/10.11588/diglit.958>
- » Smith, T. (2005). *Old Pattern Admiralty Long Shank Anchor (North Head, Sydney). Conservation Management Plan*. Sidney: New South Wales Heritage Office. <https://heritagensw.intersearch.com.au/heritagenswjsui/bitstream/1/10611/1/Noth%20Head%20Achors%20Sydney%20CMP.pdf> (Acceso: 1 de junio, 2021).
- » Steffy, J. R. (1982). Anchor design. En G. F. Bass y F. H. Van Doorninck Jr. (Eds.), *Yassi Ada Volume I: a Seventh-Century Byzantine Shipwreck* (pp. 142-144). Texas: Texas A&M University Press.
- » Stewart, D. J. (2007). Gravestones and Monuments in the Maritime Cultural Landscape: Research Potential and Preliminary Interpretations. *International Journal of Nautical Archaeology*, 36(1), 112-124. <https://doi.org/10.1111/j.1095-9270.2006.00107.x>
- » Svoboda, H. G., De Rosa, H. y Lorusso, H. (2005). *Estudio de un ancla antigua hallada en el lecho del río de la Plata*. Trabajo presentado en Congreso SAM-CONAMET. Jornadas MEMAT. Mar del Plata, Argentina.
- » Telam (23 de noviembre, 2017). *La Armada confirmó que el día que desapareció el submarino hubo una explosión en su área de tránsito*. Telam Digital. Agencia Nacional de Noticias. <https://www.telam.com.ar/notas/201711/225528-hubo-un-evento-singular-consistente-con-una-explosion-dijo-el-vocero-de-la-armada.html> (Acceso: 1 de junio, 2021).
- » Tinniswood, J. T. (1945). Anchors and accessories, 1340-1640. *The Mariner's Mirror*, 31(2), 84-105. <https://doi.org/10.1080/00253359.1945.10658910>
- » Tito, V. (2018). *Votive anchors, sacred stones and navigation: ancient aniconic cults between archaeology and religious anthropology*. Poggibonsi: AirAli.
- » Tripathi, S., Prabhakaran, N. y Behera, R. P. (2020). Recently Discovered Iron Anchors from Tamil Nadu, East Coast of India. *Ancient Asia*, 11, 1-11. <http://doi.org/10.5334/aa.194>
- » Turner, V. (1974). *Dramas, Fields and Metaphors*. Ithaca: Cornell University Press.

- » Van Doorninck, F. H. (1982). The Anchors. En G. F. Bass y F. H. Van Doorninck Jr. (Eds.), *Yassi Ada Volume I: a Seventh-Century Byzantine Shipwreck* (pp. 121-141). Texas: Texas A&M University Press.
- » Van Doorninck, F. H. (2004). The anchors. En G. F. Bass, S. D. Matthews, J. R. Steffy y F. H. Van Doorninck (Eds.), *Serçe Limani an Eleventh-Century Shipwreck. The Ship and Its Anchorage, Crew, and Passengers*, (Vol. I, pp. 189-233). Texas: Texas A&M University Press.
- » Van Duivenvoorde, W. (2012). The Anchor of the 3rd-Century-BC Ship from Kyrenia, Cyprus: a one-armed wooden anchor with a lead-filled stock. *International Journal of Nautical Archaeology*, 41(2), 397-407. <https://doi.org/10.1111/j.1095-9270.2012.00350.x>
- » Van Dyke, R. M. (2015). El Cañón del Chaco: un disputado anclaje de memoria en el sudoeste de Norteamérica. *Anuario de Arqueología* 7, 25-49.
- » Vosmer, T. (1999). Indo-Arabian stone anchors in the western Indian Ocean and Arabian Sea. *Arabian Archaeology and Epigraphy*, 10(2), 248-263. <https://doi.org/10.1111/j.1600-0471.1999.tb00145.x>
- » Votruba, G. y Erkurt, O. (2017). The World Anchors Reconstruction and Experimentation Project (WAREP): an introduction. En J. Gawronski, A. van Holk, J. Schokkenbroek (Eds.), *Ships And Maritime Landscapes: Proceedings of the Thirteenth International Symposium on Boat and Ship Archaeology* (pp. 356-362). Amsterdam: Barkhuis.
- » Westerdahl, C. (1992). The maritime cultural landscape. *International Journal of Nautical Archaeology*, 21, 5-14. <https://doi.org/10.1111/j.1095-9270.1992.tb00336.x>
- » Willaumez, J. B. (1831). *Dictionnaire de Marine*. Paris: Le Chasse-Marée Ar Men.
- » Young, J. (1994). *The Texture of Memory: Holocaust Memorials and Meaning*. Connecticut: Yale University Press.