

PUERTO LA PLATA. REHABILITACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL

Cristina E. Vitalone - Alfredo L. Conti

RESUMEN

El presente trabajo fue elaborado en el marco del Proyecto de Investigación «Estrategias para el Desarrollo del Área Puerto La Plata: Estudio para la Optimización y Racionalización del Uso y Explotación del Patrimonio Construido». (Resolución CIC 967/ 96). Equipo de Trabajo: Arq. Cristina E. Vitalone -Investigador CIC-; Arq. Alfredo L. Conti; Arq. Jorge E. Rodríguez -Doc. Inv. UNLP; Mario Flosi -Becario CIC-; Silvina Auge -Becario CIC-.

Esta contribución apunta a la discusión de los problemas vinculados a la rehabilitación del patrimonio cultural del puerto La Plata que se encuentra, en la actualidad, en un estado deficitario que amenaza con llevarlo a una total obsolescencia.

Palabras clave: *Patrimonio cultural - Puerto La Plata - Rehabilitación.*

Históricamente, las regiones y núcleos urbanos continentales de puertos fueron las resultantes de una compleja combinación de variables económicas, sociales, culturales, físicas y ambientales sensibles a las mutaciones que, las políticas e innovaciones tecnológicas, produjeron en las llamadas «entradas o puertas a la tierra» del continente americano.

Esta dinámica de transformaciones fue registrada por los asentamientos costeros en tres momentos claves de un proceso intervinculado entre el desarrollo económico-social y la configuración física y paisajística de las áreas urbanas y portuarias.

El momento inicial de este proceso, correspondiente al período colonial, se inscribe entre el reconocimiento, la factibilidad y la habilitación de los puertos «naturales». Los puertos, hasta el siglo XIX, fueron los nodos de las actividades económicas y sociales de las ciudades costeras y los referentes de sus organizaciones físico/funcionales, morfológicas, paisajísticas y ambientales.

El segundo momento llamado republicano impulsa, desde mediados del siglo XIX hasta principios del XX, la organización científica de los puertos preexistentes y la fundación de otros centros costeros, fluviales y marítimos, de intercambio comercial entre el Nuevo y Viejo Mundo. En este período los puertos se segregan física, funcional y socialmente de sus contextos urbanos.

A la progresiva recesión y desactivación de las jurisdicciones portuarias de mediados del siglo XX, le sucede el tercer momento, aún en desarrollo. La red de puertos sudamericana atraviesa en la actualidad un fuerte proceso de reconversión para adecuar y capacitar sus instalaciones a una mayor explotación de los recur-

sos acuíferos y del transporte fluvial como canalizadores del tráfico de mercaderías.

Este proceso, ya iniciado en numerosas ciudades costeras del continente, ha puesto en evidencia la necesaria recualificación y reutilización del patrimonio cultural portuario para el restablecimiento de sus relaciones sociales, económicas, culturales y ambientales con las áreas urbanas que los contienen.

El Área Puerto La Plata se encuentra en uno de los conglomerados urbanos del país que, más allá de estar conformado por tres municipios, presenta rasgos que le otorgan carácter unitivo a nivel funcional y espacial. Tanto la ciudad de La Plata, capital de la provincia de Buenos Aires como, en particular, los núcleos urbanos de Berisso y Ensenada, han encontrado en el puerto a uno de los principales componentes de sus identidades locales y factor esencial del desarrollo económico y social de la región.

Hoy la región sustenta el fortalecimiento de su desarrollo económico en el impacto de nuevos proyectos y grandes emprendimientos: la electrificación del Roca, la terminación de la Autopista Buenos Aires-La Plata, el Puente Internacional Colonia-Punta Lara; la puesta en funcionamiento de Zona Franca, la utilización intensiva del Aeropuerto y la reestructuración y reactivación del Puerto La Plata⁽¹⁾.

En este nuevo escenario, constituido por la Región Capital, se evalúan diferentes alternativas de desarrollo para convertirla en un polo de atracción productivo, comercial, cultural y de esparcimiento con proyección nacional e internacional.

Estas perspectivas conducen necesariamente a otras reflexiones, tan prioritarias como aquellas que, en el plano político y económico, se están

realizando. Reflexiones que enfrentan a los organismos estatales y privados, instituciones intermedias y a la comunidad comprometidas con el ambiente, con un verdadero problema de planificación y ordenamiento territorial y, en consecuencia, con la ponderación y proyección equilibrada de los diversos y complejos factores culturales y naturales que intervienen en el desarrollo de la región.

Las regiones y áreas urbanas relacionadas con jurisdicciones portuarias son las resultantes de una compleja red de variables socioeconómicas pero también de las transformaciones físicoespaciales, ambientales y funcionales derivadas del propio proceso de mutaciones en las políticas portuarias.

Si bien todas las estrategias de desarrollo económico para esta región del Río de La Plata, han considerado a los puertos y entornos urbanos como uno de sus ejes estructurantes, los conflictos ecológicos, las degradaciones físicas y los crecimientos urbanos incontrolados coexisten aún con la ausencia de una planificación que, respetando la sustancial diversidad de sus valores históricos, arquitectónicos, urbanísticos y ambientales sea capaz de integrar el patrimonio construido y ambiental a una red de políticas, gestiones y acciones comunes con fines turísticos, recreativos, culturales y de servicios.

El patrimonio del «ambiente portuario» se constituye también en uno de los referentes más significativos para preservar la identidad local de los núcleos urbanos involucrados en este tipo de transformaciones: las ciudades de Berisso, Ensenada y La Plata, hitos geográficos e históricos del proceso de evolución y proyección de la región de la Cuenca del Plata.

En este orden «... la consideración del ambiente puede ser la variable que revierta el rol que se le impuso como puerto mixto y subsidiario, receptor de actividades peligrosas, nocivas y contaminantes que limitan la potencialidad de desarrollarse en armonía», con los núcleos urbanos que lo contienen.⁽²⁾

Una serie de proyectos fundó las estrategias de desarrollo y el mejoramiento ambiental de la región tras el período comprendido entre las décadas del '50, que marca la desactivación, y la del '80, que procura la reactivación. Entre otros proyectos pueden citarse: el intento de Desarrollo Integral del Gran La Plata (Decreto 4278/84) y el Programa de Reactivación de Ensenada y Berisso (1984) que promueven medidas basadas en estrategias de expansión tendientes a equilibrar la protección, preservación y transformación

de la región con el fin de aumentar la calidad de su oferta y oportunidades en todo el territorio.⁽³⁾⁽⁴⁾

El conjunto de propuestas descriptas apelaba a la necesaria configuración de una propuesta de actuación global entre las administraciones involucradas sin embargo, salvo acciones sectoriales, carecieron de un proceso que posibilitara la evaluación, planificación, implementación e institucionalización del proceso en una gestión conurbada.

En todas estas propuestas el Puerto era una variable fundamental para el crecimiento y consolidación de la región. Las condiciones infraestructurales del territorio así lo hacían suponer, y las proyecciones para aumentar la oferta regional se sustentaban en la utilización de las ventajas competitivas del sistema urbano regional: La Plata, sede del gobierno provincial, polo dinámico del Gran La Plata, concentrador de servicios, centro universitario, financiero, comercial, de esparcimiento, cultural, educativo, etc.; Berisso y Ensenada sin vocación terciaria y donde la base dinámica del empleo fue siempre de carácter industrial.

La comprometida situación socioeconómica de la región, y fundamentalmente de los partidos de Ensenada y Berisso, promueve la sanción de la ley 23 113/84 de Reactivación del Puerto La Plata, sustanciada en la revitalización de las actividades del área.

En 1991, el Convenio de Transferencia firmado con la Nación, abrió a la Provincia de Buenos Aires las puertas de la administración y la explotación de los puertos bonaerenses. El Puerto La Plata, fue transferido por Ley Provincial N° 11.206/91, caracterizado como de tipo Industrial. Los puertos transferidos llegaron a manos de la provincia «... en pésimo estado de conservación, escasísimo equipamiento, profundo deterioro de sus calados, señalizaciones y muelles y; en varios casos, declinantes niveles de actividad»⁽⁵⁾

Se crea el Fondo Provincial de Puertos con el fin de sostener, a través de los ingresos generados por los propios puertos provinciales, la reparación de sus instalaciones, sus puestas en funcionamiento y las nuevas intervenciones para reconvertir sus estructuras.

En 1993, se reglamenta el funcionamiento de la Zona Franca del Puerto La Plata con el objeto de ofrecer una serie de ventajas y servicios para hacer más eficiente la cadena de producción, distribución y comercialización y agilizar el despacho de cargas en el comercio internacional.

Estos proyectos, sumados a otros de enver-

gadura internacional (como el Puente Colonia - Pcia. de Buenos Aires) han revitalizado las gestiones para impulsar el desarrollo de las actividades de los puertos bonaerenses considerados, nodos claves en la red y la organización del transporte fluvial y territorial y, reactivadores de los sectores productivos y la industria naval de la región de la Cuenca del Plata.

Por otra parte, la explotación de los recursos acuíferos y el transporte fluvial, como canalizadores del tráfico de mercaderías, adquirirán significativa relevancia en el contexto de integración socioeconómica iniciado por el Mercosur y el Proyecto Hidrovía.

La Provincia de Buenos Aires ha implementado una serie de intervenciones y gestiones para optimizar, racionalizar y potenciar las condiciones actuales y futuras de sus áreas portuarias. Entre ellas, obras de dragado, reparación de muelles y vías férreas, iluminación y balizamiento, construcción, extensión o reconstrucción de instalaciones apropiadas.

En otro orden, este proceso es acompañado por acuerdos entre diferentes áreas de gobierno, programas de acción concreta a nivel provincial y gestiones de apoyos financieros que garanticen la reactivación del desarrollo de los puertos bonaerenses aumentando sus capacidades internas.

El propósito de estas intervenciones y gestiones es el de lograr «... la operación eficiente de los puertos...», a partir de una oferta que «... concentrada en su propia naturaleza y altamente competitiva...», permita «... premiar al último destinatario de todo este esfuerzo, que no es por cierto el usuario, ni el Estado Provincial, ni los concesionarios de puertos, ni los directores de los consorcios, ni los funcionarios participantes en el proceso, sino el hombre común, cuya única relación con el Puerto y su actividad es el beneficio que obtiene por la reducción de precios...»⁽⁶⁾

Los cambios operados en las propias jurisdicciones portuarias, no sólo producirán una mejor relación entre el precio y la calidad de los servicios, sino también importantes transformaciones físico-espaciales, funcionales y ambientales tanto a nivel interno, como en las regiones que las contienen.

A nivel interno y para prevenir el impacto de esas transformaciones el gobierno provincial ha implementado dos importantes medidas: la sujeción de las instalaciones al Plan Regulador Portuario, instrumento técnico legal para el ordenamiento, uso y explotación del suelo portuario y a

los Estudios de Impacto Ambiental.

Íntimamente vinculadas con esas transformaciones operadas en las áreas portuarias, se encuentran aquellas que se producirán, y las que deberían producirse con el fin de mejorar la oferta de las regiones y núcleos urbanos que las contienen. En efecto, a la reactivación de los puertos bonaerenses debe anticiparse por un lado, una región preparada estratégicamente para enfrentar una mayor movilidad de bienes y personas y la desaparición progresiva de «fronteras» administrativas, físicas, espaciales y funcionales. Por otro, la región debe capacitarse para absorber las nuevas demandas de equipamientos, infraestructuras, actividades y servicios complementarios de los grandes emprendimientos.

En este contexto, se hace necesario concebir un modelo de gestión entre los municipios involucrados para la reutilización y explotación del acervo edilicio y urbano del Area Puerto La Plata. Modelo que, iniciando los procedimientos para el reconocimiento y puesta en valor de las áreas calificadas del «ambiente portuario», potencie estos peculiares escenarios como ventajas comparativas de la región, y de las ciudades de Berisso, Ensenada y La Plata.

ÁREAS CALIFICADAS DEL AMBIENTE PORTUARIO

El paisaje natural heredado o bien aquel que el hombre construye con su historia es un bien de carácter trascendental que deberá ser usado socialmente y conservado patrimonialmente. Este paisaje es descrito por sus particularidades fisiográficas, ambientales y culturales que lo convierten en un testigo presencial de la historia natural y social del Area Puerto La Plata y de sus entornos urbanizados.

Las mutantes relaciones establecidas entre naturaleza, urbanización, Puerto y comunidad fueron conformando un patrimonio de áreas calificadas que aún hoy mantienen el peculiar carácter de los ambientes portuarios, constituyendo los referentes de la estructuración histórica del espacio regional y de las identidades locales de Ensenada, Berisso y La Plata.⁽⁷⁾

La profundización en el conocimiento de estas áreas calificadas del «ambiente portuario» y de sus componentes paisajísticos, urbanísticos y arquitectónicos, permitirá establecer los parámetros apropiados para su reutilización en todo proyecto que contemple la revalorización ambiental, la reafirmación cultural y la reactivación económica de los núcleos urbanos de la región.

Para esta primera lectura de aproximación a la identificación de áreas calificadas del ambiente portuario, resulta oportuno recordar las siguientes situaciones:

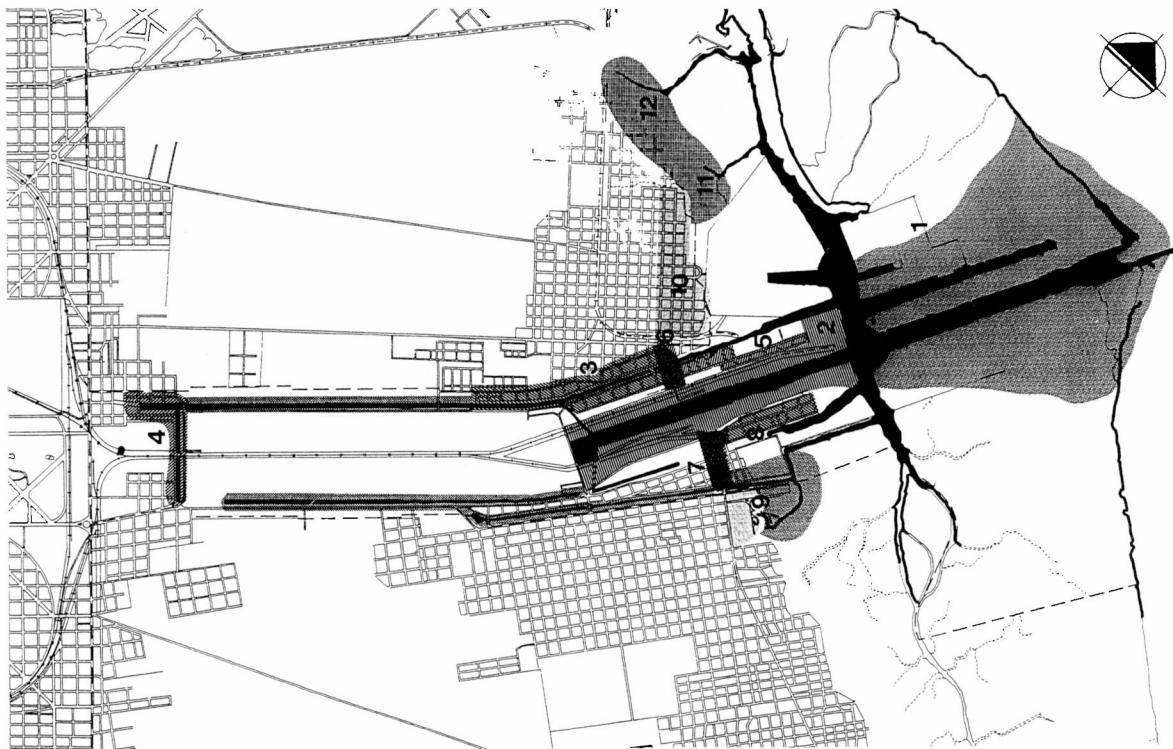
a) El fenómeno de acumulación fluvial ha producido, en un lapso acotado a las últimas décadas del siglo XIX, el entarquinamiento de la Ensenada de Barragán, antiguo puerto natural que dio origen a los asentamientos urbanos en la zona. De lo que fuera la caleta queda el actual Río Santiago, paralelo al curso del Río de La Plata. El Valle de Santiago ha variado su paisaje por acciones naturales o por decisiones humanas que le otorgaron una especial particularidad.

El paisaje natural del «ambiente portuario» puede calificarse contenido en una «Red Hídrica» que avanza a través de «El Monte Costero» formando un abra en «Islas y Tierra Firme» con el Canal Anterior o Antepuerto, penetra en la «Terraza Baja» construyendo el «Ambiente Fluvial» donde las ciudades de Berisso y Ensenada expresan sus «circunstancias histórico portuarias» (Canales Saladero, Este y Oeste) y continúa sobre el llano hasta convertirse en un pequeño «Puerto de Cabotaje» (El Dique) al pie del «Bosque de La Plata» (Terraza Alta). El «Paisaje Portuario Construido» ha incluido en su seno al paisaje natural. La naturaleza queda inserta en el medio construido y participa con él, en la configuración de la «Identidad Portuaria».

b) El puerto artificial construido entre 1883 y 1890 consta de varias secciones: el antepuerto o canal exterior, que comienza en el Río de La Plata y continúa hasta la orilla de la isla Santiago; el canal Santiago, dragado a través de la isla; el canal interior y dique central; los dos canales laterales, cuyo recorrido alcanza los 14 Km.; el Dique N° 1, único materializado de los cuatro proyectados como puerto de cabotaje en las proximidades de la ciudad de La Plata y el canal de desagüe Sudeste, excavado en el exterior del sistema de canales laterales para aliviar el drenaje del área donde se encuentra hoy la ciudad de Berisso. Es precisamente el «ambiente portuario» el que establece la simbiosis entre el mundo natural (río, monte) y el cultural (la ciudad).

c) A ambos lados del dique central se hallan las ciudades de Ensenada y Berisso. La primera data de 1801 y surgió como fundación voluntaria en virtud de la radicación de población a la vera de la antigua caleta. Berisso tuvo su origen a partir del emplazamiento de saladeros y de la construcción del puerto artificial, desarrollándose en sucesivas divisiones sin arreglo a un plan previo. El Puerto se constituye en el elemento que identifica las ciudades que lo contienen, Ensenada y Berisso, ciudades portuarias. La Plata, ciudad con Puerto.

A efectos de proceder a la descripción de las áreas o sitios vinculados directamente con la presencia del puerto y que presentan rasgos de iden-



tividad en los aspectos ambientales o paisajísticos, se identificaron en primer lugar aquellas específicamente portuarias, para pasar luego a definir los sectores urbanos gestados en relación con las primeras.

ÁREAS PORTUARIAS

CANAL ANTERIOR O ANTEPUERTO -A 1-

El Canal Anterior al Puerto de La Plata (Ensenada y Berisso), configuró dos islas; Santiago y Paulino, entre las cuales circulan los productos del puerto, y constituye la vía de comunicación de los isleños con la ciudad. Este es el primero o el último de los paisajes que se ofrece al viajero, donde se conjuga lo cultural y lo natural. Para el primero el espigón, la farola, la prefectura, las viviendas y la escuela al borde del canal, los embarcaderos y el Liceo Naval. Para el segundo el monte isleño y los ríos de la Plata y Santiago.

DIQUE CENTRAL Y ÁREA ALEDAÑA -A 2-

Se trata de un canal de trazado recto que constituye el sector principal del Puerto La Plata. Si bien el canal se inicia en el Río de la Plata, es a partir del cruce con Río Santiago que comienza el sector portuario propiamente dicho, lo que se verifica en la presencia de instalaciones para el almacenamiento de mercancías, actualmente sin



Figura 1: Frigorífico Swift



Figura 2: Estación Río Santiago

uso. A lo largo del dique se localizan otras instalaciones industriales o de almacenamiento y embarque, entre las que se destaca el edificio donde funcionó el frigorífico Swift, única presencia arquitectónica importante en los muelles. (fig. 1)

La línea ferroviaria concluía, en el área portuaria, en las proximidades del cruce entre el canal artificial y Río Santiago, sobre el lado Oeste (Ensenada). El patrimonio construido, testimonio de la conjunción entre el ferrocarril y el puerto, incluye, en este sector, a la estación de pasajeros Río Santiago, los depósitos construidos con estructura de hierro y cerramientos de chapa y los silos para granos, todos ellos actualmente sin uso. (figs. 2 y 3)



Figura 3: Silos de granos

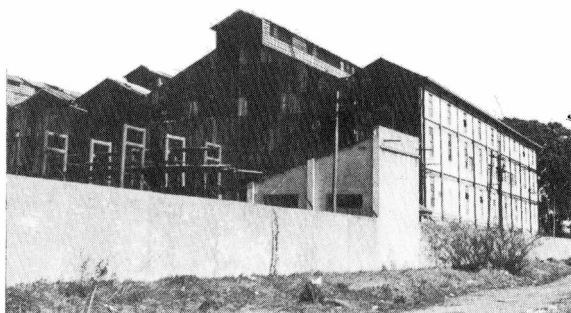


Figura 4: Antigua Usina

En el sector Este (Berisso) se encuentra la antigua usina (fig. 4), ubicada en una franja de terreno existente entre el dique central y el inicio del canal lateral Este. En las proximidades se halla el embarcadero de las lanchas que conducen hacia la Isla Paulino.

Otros testimonios construidos destacados en el área linder a al dique central son la antigua Casa de Máquinas, ubicada en la cabecera del dique (fig. 5), la estación Dock Central, que sirviera tanto para cargas como para pasajeros (fig. 6) y el edificio de Administración del Area Portuaria, ejemplo destacable de la arquitectura moderna.

En síntesis, el paisaje del área aledaña al dique central corresponde a la tipología más típicamente portuaria. Los edificios se hallan aisla-

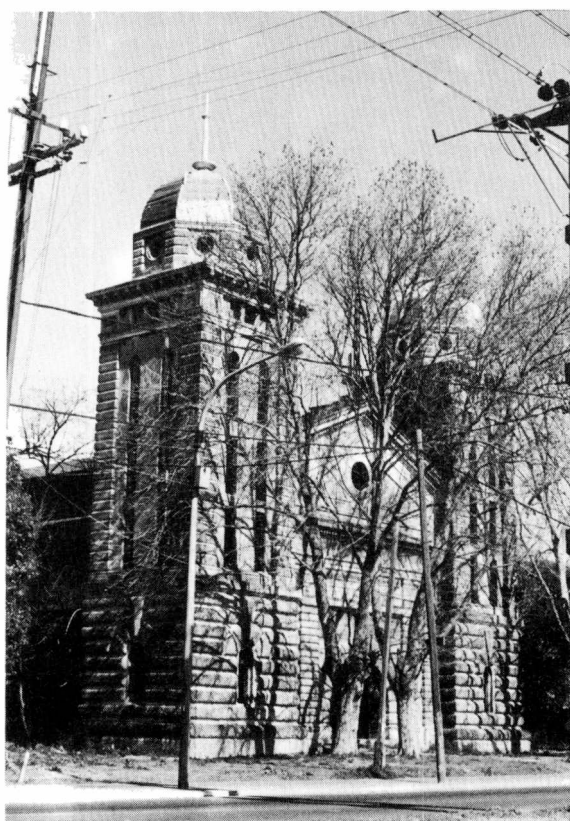


Figura 5: Antigua Casa de Máquinas



Figura 6: Estación Dock Central

dos y su implantación responde a los requerimientos funcionales de la actividad portuaria y su relación con otros sistemas, como el ferrocarril, o tipos de actividades, como la industria. Constituyen significativos testimonios de la llamada arquitectura de la Revolución Industrial y resultan referentes no sólo de las funciones que incluía la compleja actividad portuaria, sino también de la introducción de tecnologías de avanzada como las estructuras metálicas o el hormigón armado.

CANALES LATERALES

Los dos canales laterales se inician en Río Santiago. El Canal Este fue cegado en parte de su recorrido, en el sector correspondiente al borde de la ciudad de Berisso. Más adelante, su curso acompaña la ruta que une dicha localidad con La Plata, hasta el punto en que nuevamente desaparece por haber sido cegado en las proximidades del canal de conclusión. (fig. 7)

El Canal Oeste (fig. 8), por su parte, atraviesa en su recorrido algunas áreas urbanas. Siguiendo su curso desde Río Santiago hasta el Dique N° 1, el primer elemento de interés es el puente ferroviario correspondiente al ramal de enlace entre la estación Ensenada y el puerto. Una particularidad de esta significativa obra de ingeniería es su posibilidad de girar para permitir el paso de los barcos por el canal (fig. 9).



Figura 7: Canal Este



Figura 8: Canal Oeste

A la vera del canal -A 3- se encuentra un paisaje urbano caracterizado por el predominio de viviendas construidas con estructura de madera y cerramiento exterior de chapa de cinc, utilizadas a modo de lastre por los barcos ingleses que cargaban carne en los frigoríficos del puerto (fig. 10). En el confín del área urbana de Ensenada y próximo al canal se encuentra un conjunto de viviendas caracterizadas por su particular fisonomía, construidas para los trabajadores de la destilería de Yacimientos Petrolíferos Fiscales a mediados de los años 30. El lenguaje arquitectónico y los materiales utilizados anticipan la imagen de los barrios de vivienda popular que se construirían por iniciativa oficial en el período 1946-1950.

Atravesadas las tierras bajas que se hallan entre Ensenada y La Plata, el canal Oeste se encuentra con el de conclusión, destinado a unir los dos canales laterales y los cuatro diques que conformarían el puerto de cabotaje. De los cuatro diques proyectados sólo se construyó el N° 1, que generó un área urbana circundante. Este barrio, conocido como El Dique, -A 4- linda con el trazado planificado de La Plata. (fig.11).

Los canales prolongan tierra adentro un paisaje verde similar al típico del río Santiago. Las mismas especies, en menor cantidad y porte, habitan a la vera de sus cauces conformando un paisaje complejo donde comulgan las activida-

des náuticas, los amarraderos de lanchas, el desborde de la ciudad y la vegetación litoraleña. Los canales se constituyen en brazos del monte costero que penetran en la ciudad, como evitando que ésta se divorcie de su medio natural.

ÁREAS URBANAS GESTADAS A PARTIR DEL PUERTO

A ambos lados del dique central y en la franja comprendida entre éste y los canales laterales surgieron áreas urbanas, en parte previstas en el proyecto original del puerto, cuyo trazado presenta la típica cuadrícula orientada según el eje determinado por el dique y los canales y una arteria que actúa como eje funcional y circulatorio, por lo que es posible identificarlas como esquemas lineales. Estas áreas pueden considerarse como una interfase entre el puerto y las localidades aledañas de Ensenada y Berisso.

Del lado de Ensenada este sector constituye el barrio conocido como Campamento -A 5-, sitio de residencia de inmigrantes italianos que, entre fines del siglo pasado y principios del presente llegaban a la región atraídos por las posibilidades laborales que ofrecían el puerto y las industrias que se instalaban en su entorno. En este caso la arteria central concentraba las funciones comerciales en combinación con la vivienda, en tanto que las calles laterales y paralelas a la central presentan únicamente la función residencial. En este sector predominan las viviendas de chapa (fig.12). El área específicamente portuaria está limitada por una reja, que actúa como borde entre la misma y las áreas urbanas.

La conexión entre el área portuaria y las localidades de Berisso y Ensenada se realiza, a ambos lados del dique central, por una avenida que concentra actividades comerciales e institucionales. En Ensenada se trata de la Avenida Ortiz de Rozas -A 6-, que, en una extensión de 400 metros, une el dique central



Figura 9: Puente ferroviario giratorio



Figura 10: Viviendas Castre Naviero



Figura 11: Barrio El Dique

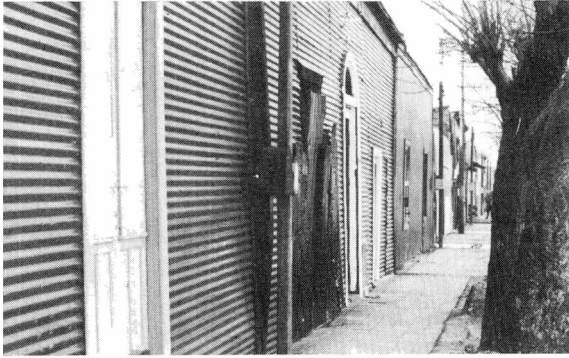


Figura 12: Barrio Campamento



Figura 14: Avenida Montevideo -Berisso-



Figura 13: Avenida Ortiz de Rozas -Ensenada-



Figura 15: Calle Nueva York -Berisso-

con la estación ferroviaria de la localidad (fig. 13). En su trayecto se hallan algunos edificios significativos tales como los destinados en su origen al Mercado del Puerto -actualmente Casa de Cultura- o Banco Nación. En las proximidades de su cruce con el canal Oeste se encuentran instalaciones destinadas a depósitos, edificios de dos plantas, infrecuentes en la zona, donde el nivel bajo era utilizado para comercio y el alto para vivienda o tipologías particulares con la combinación de comercio en el frente y vivienda en la parte posterior.

Del lado de Berisso, la arteria de conexión es la Avenida Montevideo -A 7-, eje de formación de la localidad, la que, como se ha explicado, no responde a un esquema urbano preconcebido. En este tramo próximo al puerto, correspondiente al primer sector de consolidación urbana, se localizan usos comerciales y edificios institucionales, entre los que pueden mencionarse sedes bancarias, escuela y municipalidad. (fig. 14)

Respecto al área urbana comprendida entre el dique central y el Canal Este, el eje está constituido en este caso por la Calle Nueva York -A 8- (fig. 15). Próxima a lo que fueran los dos importantes frigoríficos, esta arteria fue, durante las primeras décadas del siglo XX, sinónimo de ambiente portuario en la región. A la función comercial se agregaban restaurantes, cafés y casas de tolerancia. El ambiente cosmopolita estaba re-

presentado no sólo por los marineros procedentes de los barcos anclados en el puerto, sino también por los inmigrantes de las más diversas nacionalidades que se instalaban en Berisso. Con el ocaso de los frigoríficos y, en general, de la actividad portuaria, este característico sector urbano fue perdiendo la intensidad vital que lo caracterizaba; de ahí que en la actualidad es posible observar que la mayoría de los locales comerciales se hallan cerrados y muchos de los edificios presentan un grado notable de deterioro. A lo largo de su extensión, la calle Nueva York presenta una interesante variedad de tipos edilicios, que incluyen tanto edificios con la combinación de comercio en planta alta y vivienda en el primer piso, edificios de chapa, varios tipos de edificios comerciales y, como elemento peculiar, el arco de acceso a la «Mansión de los Obremos», del año 1920. (fig. 16)

En la localidad de Berisso es posible identificar un área caracterizada por su particular ambiente en los bordes del Canal de Desagüe -A 9, entre la avenida Montevideo y el monte. A la presencia típica de viviendas de chapa bordeando el canal se suma el uso del mismo para pequeñas embarcaciones (fig. 17), rematando este eje, en los confines con el área natural de Río Santiago, con la presencia de algunos clubes náuticos con sus puertos deportivos.

La vieja tradición ribereña de Berisso se ma-



Figura 16: Mansión de los Obreros -calle N. York, Berisso-

nifiesta en uno de los sitios más importantes de la vida cotidiana, «El Centro Cívico», que limita con el Arroyo Saladero. En ambos casos el escenario fluvial se ofrece al área urbanizada.

OTROS TESTIMONIOS DE LA RELACIÓN CIUDAD- PUERTO

El proceso de acumulación de sedimentos arrastrados por el Río de la Plata hizo que, en las últimas décadas del siglo XIX, la Ensenada de Barragán se convirtiera en un brazo de agua conocido hoy como Río Santiago y que el puerto natural, origen y motor del asentamiento de población e industrias en la zona, desapareciera. Es posible, no obstante, hallar un patrimonio construido que testimonia la antigua situación.

A nivel puntual cabe citar al denominado Fuerte Barragán, batería instalada en 1736 como defensa y control de acceso a la caleta. La construcción que ha llegado a nuestros días data del año 1801 y es la última de una serie sucesiva que debía ser reconstruida ante la destrucción causada por los embates del río.

En la ciudad de Ensenada, cuyo trazado fundacional llegaba a la costa de la caleta, la relación con el puerto natural favoreció la ocupación de la franja costera frente al resto del trazado.



Figura 17: Bordes del canal de desagüe

Esta situación se hace evidente al considerar el paisaje urbano actual, en el que es notoria la presencia de edificios de mediados y fines del siglo XIX. -A 10-

La condición de ciudad litoraleña de Ensenada se manifiesta constatemente en distintos lugares urbanos, pero algunos alcanzan valores especiales y dignos de ser considerados de interés para la puesta en valor de las áreas donde el paisaje urbanizado y el natural se intervenculan. La presencia de cursos de agua dentro de la ciudad toma vital importancia en los arroyos Doña Flora y La Fama donde la urbanización integra el curso de agua como espacios de extensión de las viviendas, amarraderos y guarderías náuticas -A11, A 12-.

PRIMERAS CONCLUSIONES

El análisis del paisaje natural y cultural de las ciudades de La Plata, Berisso y Ensenada y de sus relaciones con el Puerto, no cabe en un solo modelo. Cada una de ellas, estableció sus propios vínculos con el Puerto y el Río, creando en la región un patrimonio de sustancial diversidad en cuanto a valores históricos, sociales, arquitectónicos, urbanísticos y ambientales.

Estas relaciones detenidas y expresadas en un patrimonio ambiental, urbano y arquitectónico de áreas calificadas, aún existentes, entre el Puerto y las ciudades de Ensenada, Berisso y La Plata, hacen necesaria su evaluación para reutilizarlas como nuevos nexos físicos y ambientales que, preservando sus caracteres peculiares, reconquisten el sentido de identidad histórico cultural de la región.

El Puerto La Plata ha pasado, durante sus cien años de vida, por distintas etapas que han incidido no sólo en los aspectos sociales y económicos de la región, sino también en las características morfológicas del entorno aledaño. Su misma presencia alentó la radicación de industrias,

actuó como motor de desarrollo y crecimiento y atrajo un contingente humano que desde los países más remotos llegaba en busca de trabajo y condiciones de vida dignas, a las que a veces no era posible acceder en sus lugares de origen. Como contrapartida, la merma de la actividad, el cierre de los frigoríficos y su dedicación casi exclusiva a puerto petrolero produjo, paulatinamente, una parálisis de las actividades relacionadas con la vida portuaria, lo que se tradujo en un fuerte impacto negativo a nivel socioeconómico y ambiental.

La clausura de los ramales ferroviarios y el cierre de comercios y pequeñas industrias son algunos de los indicadores que nos conducen a constatar que el Puerto perdió gran parte de su papel protagónico en la identidad de la región.

Los momentos claves de estas mutaciones fueron registrados por el patrimonio natural, cultural y ambiental aún existentes en la franja y selva marginal; en el Fuerte Barragán; en la traza colonial de Ensenada, en las ingenierías y arquitecturas portuarias y ferroviarias, en el pintoresquismo de las viviendas de lastre naviero, en los edificios de mediados y fines del siglo XIX o en los sitios y lugares urbanos nacidos en íntima relación con el proceso de activación, desactivación y reactivación del puerto y la región.

Es así que, en la actualidad, la infraestructura de diques, canales y muelles es utilizada en una proporción ínfima respecto a su capacidad potencial. A la vez, es posible observar en el área portuaria edificios desocupados, abandonados y sometidos a un progresivo deterioro aún cuando por sus características espaciales y constructivas podrían utilizarse tanto en el marco de sus usos originales como a través de nuevas funciones.

Todo esto en su conjunto nos habla de un patrimonio natural y cultural ocioso que, de no ser tratado debidamente, puede conducir a la obsolescencia irreversible de instalaciones y edificios y a la desaparición de los testigos presenciales de la historia del área Puerto La Plata y de sus entornos urbanizados.

Esta circunstancia debe ser considerada y exige una respuesta a la brevedad. Las políticas, estrategias y proyectos específicos enunciados para la reactivación del Puerto y el incremento de la actividad económica en la zona no contemplan en forma explícita consideraciones relacionadas con la explotación y el uso racional del patrimonio construido. De no adaptarse las medidas acordes a tales fines, se perderá un recurso cuyo valor económico está lejos de ser despreciable. Además se perderán los referentes fí-

sicos ligados, indisolublemente a la identidad ambiental de las localidades de la región, y en los que se ven reflejadas las aspiraciones y anhelos de miles de trabajadores que acudieron al llamado de un país que intentaba transitar los carriles del progreso y el crecimiento.

Iniciado un nuevo proceso de planificación de la Región Capital, Puerto La Plata y sus entornos urbanizados, retoman su protagonismo en una o más áreas de actuación. En el ordenamiento territorial, en la puesta en valor y la preservación de los recursos naturales y culturales, en el mejoramiento de la red fluvial, vial y ferroviaria, en la reactivación del turismo que, entre otras, comprometen a varias esferas de gobierno provincial y comunales en una concertada planificación física, ambiental, social y económica regional.⁽⁸⁾

Bajo estos principios, la reactivación plena de la región no podrá soslayar de su planificación la recualificación, optimización y racionalización del uso y explotación de las áreas calificadas del «ambiente portuario», como testimonios de un proceso de desarrollo que vinculó, históricamente, ciudades y Puerto y que, en este caso, presentan caracteres diferenciados. En Ensenada y Berisso nuevas actividades y movimientos deberán imbricarse con episodios urbanos, edificios, sitios y lugares tradicionales del ambiente portuario. La Plata, por su parte, deberá reencontrarse en el dique la fachada fluvial que le permita reiniciar el diálogo, tantas veces interrumpido, con un río activo.

BIBLIOGRAFÍA Y NOTAS

- 1 - TAUBER, Fernando: REFLEXIONES Y DATOS PARA UNA ESTRATEGIA DE DESARROLLO REGIONAL. Municipalidad de La Plata. Bloque de Concejales de la UCR.
- 2 - GARAY, S.L., ISLA, J.M., ZANZOTTERA, M. y otros: LA DIMENSIÓN SOCIAL Y AMBIENTAL EN GRANDES PROYECTOS DE ARQUITECTURA. Reactivación del Puerto La Plata. 3º Bienal Argentina de Urbanismo. Luján, noviembre de 1993.
- 3 - GRAN LA PLATA. PROPUESTAS PARA SU DESARROLLO Y MEJORAMIENTO AMBIENTAL. Municipalidades de Berisso, Ensenada y La Plata. 1984.
- 4 - PROGRAMA DE REACTIVACIÓN DE BERISSO Y ENSENADA. Gobernación de la Pcia. de Buenos Aires. Informe de Comisión Decreto 3901/84.
- 5 - MILEO, Sergio : POLÍTICA ECONÓMICA PORTUARIA EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES. II Reunión de la Comisión de Desarrollo Económico. Asociación Mundial de Grandes Metrópolis. Río de Janeiro, Octubre de 1995.
- 6 - Idem. Ant.
- 7 - VITALONE, Cristina E. y CONTI, Alfredo L.: LA PLATA: LE ROL DU PORT DANS L'IDENTITE DE LA VILLE. En: Vivre et Habiter la Ville Portuaire. Edition Plan Construction et Architecture. Paris, 1995.
- 8 - VITALONE , Cristina , ZIVANO, Graciela y FULCO, Carlos: LA REGIÓN CAPITAL, EN EL ESCENARIO DE PROCESOS Y PROSPECTIVAS DE DESARROLLO DEL LITORAL BONAERENSE. Provincia de Buenos Aires. Dirección de Impresiones del Estado y Boletín Oficial. 1996.