

La Permanencia de la Memoria: el Puente Giratorio de Ensenada.

Aversa María M.

LEMIT – CIC

RESUMEN

El ferrocarril ha constituido un eslabón fundamental en el desarrollo geográfico y la vinculación de los sitios rurales, suburbano y urbano de cualquier provincia, nación o región. Fundamento y sustento, no solo de vínculo físico territorial, sino del impulso económico-productivo necesario en el progreso local, regional, nacional.

Nos interesa rescatar en parte, de la memoria, el **puente giratorio de Ensenada**, símbolo de una época y manifiesto de una arquitectura (o ingeniería) portuaria, hoy abandonada.

En la actualidad se halla abandonado y degradado pero con proyecto de restauración y conformación de un paseo peatonal.

El trabajo pretende reconocer la importancia del puente en el rol portuario en épocas de funcionamiento, así también re-pensar la actuación con el patrimonio edilicio por parte de la población en general, el área profesional y las instituciones pertinentes, el valor de la preservación arquitectónica, pero además de la memoria e identidad local.

Palabras claves: Memoria – Identidad – Puerto – Ingeniería – Patrimonio.

INTRODUCCIÓN

La identidad (Del lat. *identitas*, -*atis*.) es un principio lógico y ontológico que afirma que una cosa es idéntica a sí misma [1]. La memoria (Del lat. *memoria*) es la facultad del intelecto, por medio de la cual se retiene y recuerda lo pasado [2]. Ambos conceptos se yerguen sobre lo individual, pero conformando un acto colectivo que nos iguala. La persistencia de la memoria es lo que, de alguna manera, nos define la identidad cultural.

En nuestra región (el Gran La Plata –GLP-), el patrimonio construido arquitectónico e industrial -como el cultural y natural, tangible e intangible- constituye un bastión de la memoria y la identidad local, micro y macro regional. En este breve informe nos interesa rescatar la historia a través de la exploración del puente giratorio de Ensenada, la obra de ingeniería y el contexto que lo soporta, el antes y el después.

Las vías de comunicación –carreteras, acuáticas o aéreas- forman parte de la red estructural de un extenso territorio, y establecen los nexos de los diversos flujos de personas, bienes y servicios, requieren de infraestructuras (autopistas, puentes, aeropuertos, etc.) y equipamientos complementarios (estaciones de servicios, estaciones ferroviarias, comercios, entre otros)

El ferrocarril ha constituido un eslabón fundamental en el desarrollo geográfico y la vinculación de los sitios rurales, suburbano y urbano de cualquier provincia,

nación o región. Fundamento y sustento, no solo de vínculo físico territorial, sino del impulso económico-productivo necesario en el progreso local, regional, nacional.

CONTEXTO HISTÓRICO

El desarrollo del ferrocarril en Argentina estuvo determinado por la actividad agropecuaria, y ligada al sector portuario, el transporte de la producción de granos y ganado en pie desde los campos a los trenes, y de ellos a los puertos para ser exportados, en aquellos tiempos en que Argentina era el "granero del mundo". Con una incipiente red de vías férreas, extendida a nivel nacional.

El reconocimiento del puerto natural de la caleta de la Ensenada, por los españoles a principio de siglo XVI, ya consideraba un buen punto de inserción territorial regional y de aptas condiciones para el arribo de buques. En 1801 se fundaba Villa de Nuestra Señora de la Merced (actual ciudad de Ensenada) y puerto de la Ensenada, que en 1810 fue habilitado para el comercio internacional.

"en 1863 el ingeniero Wheelwright se hizo cargo de la construcción del ferrocarril desde Buenos Aires a Ensenada, habilitándose el ramal en 1872" [3]. En el mismo año se aprobó la línea que uniría La Boca y Ensenada y, en 1872, la de Quilmes a Punta Lara, llegando ese mismo año a la estación central que se localizó a orillas del río Santiago (donde actualmente está el Club de Regatas). La línea Buenos Aires – Ensenada que atravesaba los bañados no reunía las condiciones deseables para su buen funcionamiento y por tal motivo se dispuso como estación empalme a Pereyra para acortar las distancias entre ambas estaciones [4].

Con la fundación de la ciudad de La Plata (1882) en las lomas de la Ensenada, y el proyecto de puerto científico (1883-1891), proyectado por el ingeniero Waldorp, la región vislumbraba un embrionario auge, tanto así, que un ramal del ferrocarril oeste llegó en 1889 desde la estación Tolosa hasta la estación Dock Central dentro del área portuaria. Prolongándose posteriormente a estación Río Santiago, empalmándose con la estación de La Plata en Avenida 1 y Diagonal 80. y en 1892 se extendió la red férrea desde Ensenada al área portuaria. Figura 1.

En este contexto histórico se comenzó a gestar esta región del GLP que hoy conforman los partidos de Berisso, Ensenada y La Plata, con un patrimonio edilicio arquitectónico e industrial que enorgullece a la región. No obstante este orgullo se ve amenazado por la degradación y descuido en el que muchos de estos edificios se hallan. Producto del abandono por parte de las autoridades públicas o privadas a las que pertenecen, además del deterioro causado por el propio ciudadano.

Situación que nos encauza a observar el proceso que atravesó el puente giratorio de Ensenada, (que es parte de otro grupo de edificios e instalaciones dentro del preciado edilicio patrimonial local), que desde hace varios años se encuentra inutilizado y en estado de dejadez, vinculado al entorno del paisaje

natural, en áreas del puerto, inmediato a la ciudad de Ensenada en el barrio campamento [5].

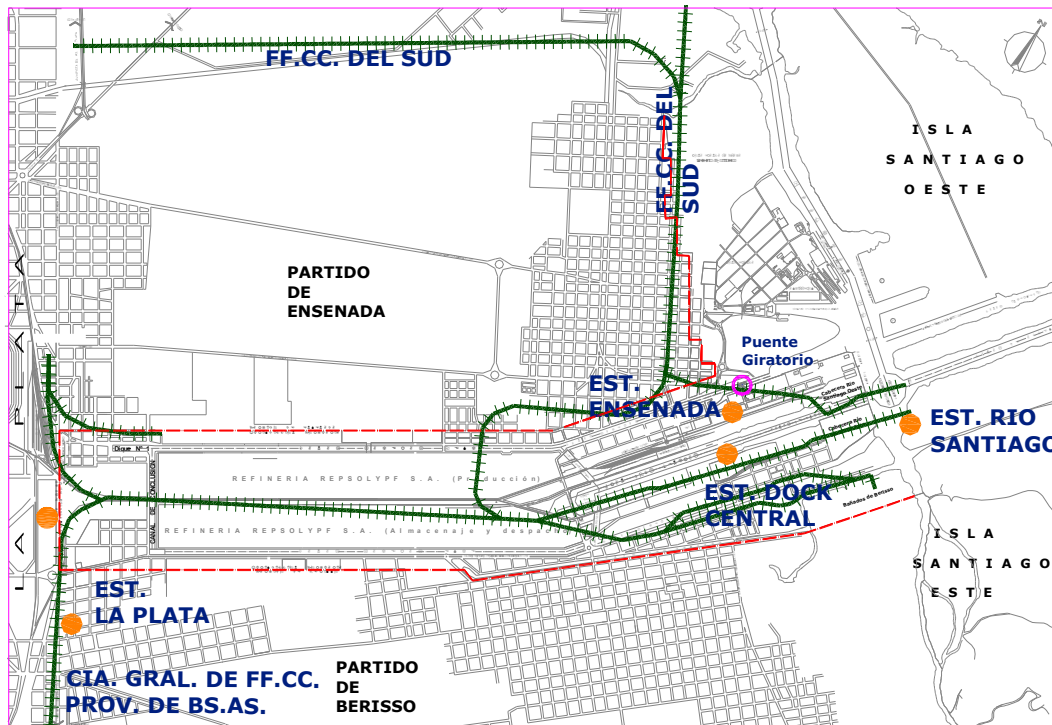


Fig. 1: Recorrido del FF.CC. Desde Ciudad de La Plata hasta Ensenada y Puerto. Principios del siglo XX. [6]

PATRIMONIO INDUSTRIAL.

“Las regiones y áreas urbanas relacionadas con jurisdicciones portuarias son las resultantes de una compleja red de variables socioeconómicas pero también de las transformaciones físico espaciales, ambientales y funcionales derivadas del propio proceso de mutaciones en las políticas portuarias”[7]. En este sentido se expresa la ciudad a partir de la arquitectura, equipamientos y paisajes (natural y construido), mostrando las capas sucesivas de la evolución histórica. Sus rastros de auge o decadencia, sus vestigios y huellas de identidad.

El Puente Ferroviario Giratorio del Barrio Campamento es corolario de una época de auge de la región, cuyo desarrollo vislumbrado en el puerto y las industrias frigoríficas requerían del enlace ferroviario, y las infraestructuras pertinentes.

Pero al mismo tiempo emerge de una situación económica, nace de un acuerdo por reducir peajes en los rieles interiores del Puerto, entre el Ferrocarril del Sud (FCS) y la empresa “Muelles y Depósitos”, en 1908. El motivo era tener acceso a las instalaciones de la empresa que se ubicaban sobre “Las Cuatro Bocas” (Cruce fluvial del canal Acceso al Puerto La Plata y el Río Santiago). El Ferrocarril del Sud utilizaba el ramal La Plata Río Santiago, (que arrendaba a la provincia por el cual tenía que pagar peaje y realizar un recorrido más extenso. En este recorrido se interponía el canal Oeste, que había que sortear, y fue cruzado por dicho puente.

Ubicado en la Avenida Almafuerde esquina Santa Fe, sobre el Canal Oeste[8] del Puerto La Plata; partido de Ensenada. Construido en hierro por la empresa Frodymgham, Iron & Steel Sons Co, fue traído desde Londres, todas sus piezas componentes desarmadas en cajas, y con las carpetas de ingeniería para disponerlo en el sitio. En diciembre de 1913 fue inaugurado, sin ninguna ceremonia. Figura 2.

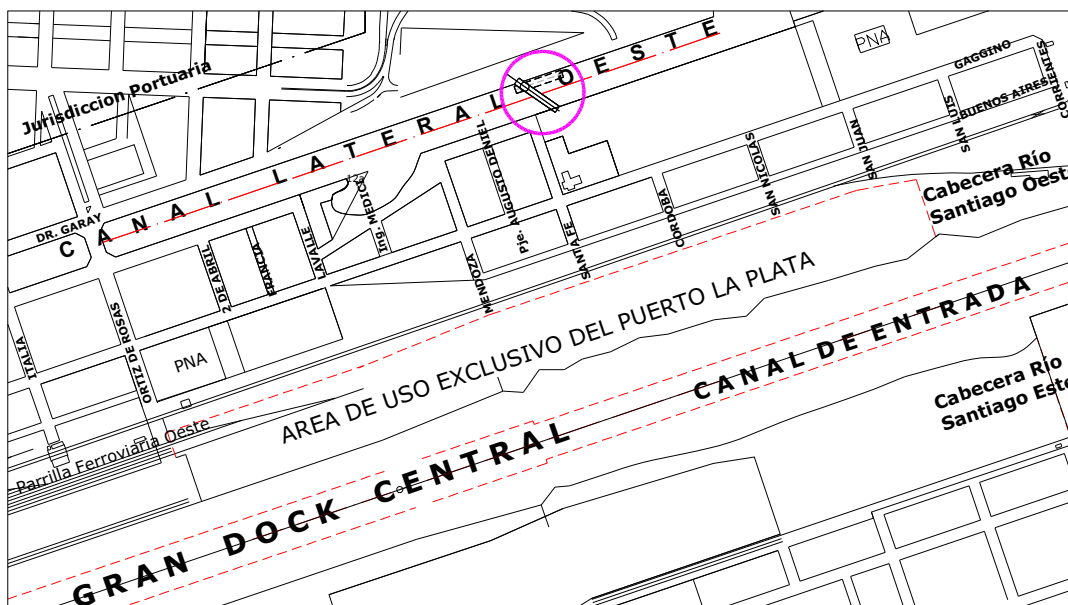


Fig. 2: Ubicación del puente giratorio en el barrio campamento. Ensenada. Elaboración propia.

El puente se levanta con estructura de hierro del tipo de "arcos parabólicos" posee una luz de 25 metros, fue construido con rieles de 33,75 Kg. por metro lineal. El motor eléctrico se instaló en una casilla de mampostería para permitir su movimiento (rotación y frenado) un tiempo después el motor fue reemplazado por mecanismos mecánicos e hidráulicos.

El puente se apoya sobre un pilar central de un diámetro de 7.30 m está construido en ladrillos y cemento con una cubierta superior de hormigón. El estribo oeste de hormigón con refuerzos de hierro de 28,77 Kg/m, descansa sobre dos hileras de pilotes de madera de 0,30 x 0,30. El estribo este y el pilar central apoya directamente sobre la tosca. Su capacidad de tráfico era de 17 toneladas por eje. Figura 3.



Fig. 3: Imagen volumétrica del puente

Apoyaba sobre los estribos por pequeñas ruedas pestañadas que corrían sobre el riel curvo fijados en ellos.

Completaba el conjunto, una casilla portante de madera que era del cuidador del puente, y una cabina de mampostería que contenía todo el sistema de señalamiento, (actualmente no se encuentran). Figura 4.



Fig. 4: Imágenes del puente y piezas componentes

Al presente el puente está obsoleto en un ambiente degradado, en estado de abandono y deterioro. Sin embargo debemos destacar el proyecto de refuncionalización y restauración del puente giratorio y el área circundante que ha sido presentado en el año 2010.

La iniciativa del Consorcio de Gestión del Puerto La Plata, es **recuperar el espacio lindante al puente**, a partir de un proyecto que contempla el espacio verde necesario para en entorno urbano. por un lado rescatar la memoria implícita en la restauración del puente, a partir de recuperar la estructura original, iluminar el sitio y peatonizar rescatando la pasarela, por otro lado la incorporación de equipamientos que mejoren la calidad espacial a los usuarios, se plantean juegos infantiles, espacios para practicar deportes, forestación y mobiliario urbano. De esta forma la conformación de la plaza del puente, intenta devolver este espacio identitario sobre el Canal Oeste, mejorando la

relación puerto-ciudad revalorizando un espacio abierto, publico y parqueizado para la comunidad.

"En la tarde del 15 de junio se hizo la presentación oficial del proyecto de la Plaza del Puente y restauración del Puente Giratorio de la ciudad, obra que se realizará de acuerdo al convenio de colaboración suscrito entre la Municipalidad de la Ensenada, la empresa COPETRO y el Consorcio de Gestión del Puerto La Plata"[9].

"En lo que respecta a la vegetación se conformará la barrera forestal existente con la plantación de más de 50 árboles y arbustos de especies autóctonas, incrementando la cantidad de vegetación existente"[10]. Figura 5.



Fig. 5: Proyecto de la plaza del puente giratorio. Consorcio de Gestión Puerto La Plata.

CONCLUSIÓN

El área en el que se halla el puente giratorio, esta atribuida de historias, de trabajo, inmigrantes, esfuerzos compartidos por fundar un sitio que colmara de identidad y futuro a las ciudades de La Plata, Berisso y Ensenada. el sitio mezcla el entorno portuario, con las residencias obreras en su entorno -el barrio campamento-, el patrimonio edilicio y el paisaje ribereño, todo confluye en un área de condiciones particulares, que refleja el ambiente costero. Aunque sabemos de su deterioro ambiental, la contaminación y el cierto descuido que por varios años identifica el sector, no es fin de este informe hacer critica de las amenazas y debilidades, sino rescatar las oportunidades para preservar el pasado, en el contexto presente.

A partir de este breve análisis, podríamos reconocer infinitud de ejemplos de patrimonio industrial relevante en nuestra identidad, que ha permanecido abandonado, a punto de ser derruido o sustituido por otro edificio.

Quizá la reflexión debería enfocarse en la memoria de los individuos habitantes de la ciudad, ¿por qué nosotros no reclamamos a las autoridades competentes la intervención en el mantenimiento y refuncionalización de los espacios, edificios e instalaciones que merecen permanecer en la memoria?, mas allá de las respuestas que podamos obtener, es importante asumir un rol protagónico, como profesionales, técnicos, académicos, pero sobre todo como vecinos.

El puente giratorio constituye un significativo referente de la época, del paisaje natural, construido y cultural que ilustra la identidad del lugar.

Recuperarlo, restaurarlo y conservarlo, tiene al mismo tiempo -valor patrimonial- valor social que le imprime la comunidad local, un sitio obsoleto, que no puede ser apropiado carece de sentido espacial, y por tanto no se puede aspirar sentido social, de memoria o identidad. Es el puente giratorio un objeto técnico, de infraestructura e ingeniería, pero sobre todo conforma un ambiente en el área que lo contiene, hoy degradado y olvidado, aunque con el ánimo de su reconquista, una nueva presencia del dispositivo, y un uso diferente, pero compatible con el entorno urbano-portuario.

REFERENCIAS

- [1] GRAN ENCICLOPEDIA UNIVERSAL. Espasa Calpe (2005) Grupo Editorial Planeta S.A.I.C. Buenos Aires. (Ar). ISBN: 950-852-210-0
- [2] Ídem [2].
- [3] CONTI, ALFREDO (1995), Anales LINTA (Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente) – CIC (Comisión de investigaciones Científicas)
- [4] KATZ, RICARDO (2007), "Ciudad de La Plata: su historia". Capítulo: "El transporte y su connotación urbana (la conexión externa e interna del pasajero)". Buenos Aires (AR): Edición del autor. ISBN: 978-987-05-3016-9.
- [5] El Barrio Campamento fue denominado así desde la instalación de las residencias de los obreros que trabajaron en la construcción científica del puerto La Plata. Ubicado dentro de la jurisdicción del puerto, entre el Canal Oeste y la calle Buenos Aires.
- [6] MIPBA - Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos, Archivo Histórico del Departamento de Geodesia, La Plata.
(1905), "Trazado urbano de Ensenada, Berisso y Dique". Carpeta N° 104.
- [7] VITALONE, CRISTINA - CONTI, ALFREDO (1996), Anales LINTA (Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente) – CIC (Comisión de investigaciones Científicas)
- [8] El Canal Oeste atraviesa áreas urbanas de la ciudad de Ensenada, desde el Río Santiago hasta el Dique N° 1, paralelo al Gran Dock Central y al Canal Este en la ciudad de Ensenada
- [9] PRIMERA PAGINA. Edición digital. www.primerapagina.com.ar/site/sin-categoria/plaza-del-puente-giratorio
- [10] DIARIO EL DIA. Edición impresa. Miércoles 29 de septiembre de 2010.