

EJE TEMATICO N° 3

Materialidad y Paisaje en las Áreas Urbano Portuarias del Gran La Plata. Barrios "El Farol" (Ensenada) y "Canal de Desagüe" (Berisso)

Aversa, María^{1a}

¹ Arquitecta, Profesional Asistente LEMIT-CIC (Laboratorio de Entrenamiento Multidisciplinario para la Investigación Tecnológica. Comisión de Investigaciones Científicas)

amma_arg@yahoo.com.ar

Palabras-clave: Puerto – Ciudad – Paisaje – Materialidad

RESUMEN

El presente trabajo forma parte de un proyecto de investigación en desarrollo¹, que contiene la identificación de paisajes urbanos históricos (PUH) de la región capital y el borde costero en el marco de análisis del paisaje cultural. El mismo presenta un avance sobre las Áreas Urbanas Portuarias (AUP) asociadas a la actividad económica-productiva y al reconocimiento de los paisajes emergentes de la actividad vinculada al Puerto La Plata.

Puerto La Plata es expresión de la espacialización de las actividades sucedidas en su historia (saladeros, frigoríficos, petroquímica), en esa fusión espacio-tiempo las AUP de la microrregión expresan los múltiples procesos acumulados, y su paisaje resulta de la interacción de capas (naturales y antrópicas) que esencialmente refieren a su dinámica económica-productiva y a la apropiación del territorio.

De las siete AUP identificadas en los partidos de Berisso y de Ensenada dentro de la jurisdicción portuaria, se presenta el análisis de dos AUP, el barrio "El Farol" (Ensenada) y el Barrio "Canal de Desagüe" (Berisso), ambos en los laterales de los canales (Oeste y este) del puerto dentro de su jurisdicción. Se propone indagar la configuración de estos a partir de las variables de ocupación, usos de suelo y materialidad en la construcción del paisaje.

La metodología utilizada abarca la escala territorial, urbana y del objeto (arquitectónico, industrial, etc.). a través de fotointerpretación satelital, del registro de planos en el Departamento de Obras Particulares de la Municipalidad de Ensenada y de Berisso, bibliografía específica y relevamiento en terreno.

INTRODUCCIÓN

¹ "Identificación y Re-identificación de Paisajes Urbanos Históricos en la Ciudad de La Plata y Región Capital". Inscripto en el Programa Res. CIC 2002-99. CIC-LEMIT "Programa Planificación y gestión Estratégica Urbana y Territorial.

La configuración del paisaje actual de la Región Capital de la provincia de Buenos Aires, conformada por los municipios de La Plata, Berisso y Ensenada, es producto de un complejo proceso de transformaciones, político-jurisdiccionales, económico-productivas, físico-ambientales y socio culturales, proceso iniciado con el reconocimiento de la Caleta de La Ensenada, primeros asentamientos y apropiación del territorio y posterior consolidación con la fundación de la Ciudad de La Plata como Capital de la Provincia de Buenos Aires y construcción científica de Puerto La Plata (1883-1891).

En ese reconocimiento territorial el paisaje se exhibe como una construcción social, en tanto *"se nos presenta como una realidad física, engendrada por el dialogo secular entre el entorno natural y la actividad humana, tal como es percibido por la colectividad y los individuos que la integra"* (Nogue.2007:181). Paisaje no como una manifestación de la belleza, sino una percepción sensible en que el observador es espectador y actor en esa construcción a través del tiempo.

En ese contexto la región configuró su áreas en relación a las actividades económicas-productivas, en que el puerto fue -y es- nodo de desarrollo local y regional fundamental, al mismo tiempo el puerto se constituye como una infraestructura técnica y social y, conjuntamente, con la ciudad determinan paisajes que persisten y se reconocen en la memoria colectiva de sus habitantes, estos paisajes son reconocibles en las "áreas urbano portuarias" (en adelante AUP), enmarcadas en general en espacios de conexión tierra-agua ofreciendo un servicio (económico, ambiental o paisajístico) o simplemente conformando ciudad en jurisdicción portuaria.

En la actualidad estas áreas suelen ser un sitio de reconversión en etapas posteriores a la obsolescencia que muchos puertos sufren por quedar inmersos en áreas muy urbanizadas o por otras condiciones propias de sus contextos. Sin embargo, no todas las reconversiones son producto del desplazamiento de actividades, en muchos casos los paisajes sufren las transformaciones por los diversos procesos que acontecen de forma local, regional y/o global. Los puertos para mantenerse operativos deben adaptar sus áreas restructurándolas para absorber nuevos usos del suelo, y eso -a veces- incluye áreas urbanas del entorno en la jurisdicción portuaria sufriendo modificaciones.

Puerto La Plata (en adelante PLP) reconoce la espacialización de las diversas actividades ocurridas en el tiempo (saladeros, frigoríficos, petroquímica), en esa fusión espacio-tiempo las AUP de la microrregión expresan los múltiples procesos acumulados a lo largo de su historia, y su paisaje resulta de la interacción de capas (naturales y antrópicas) que esencialmente refieren a su dinámica económica-productiva, pero al mismo tiempo social y cultural arraigado en la memoria colectiva de sus habitantes (Aversa.2017).

El objetivo de este escrito es analizar las Áreas Urbanas Portuarias (AUP) asociadas a la actividad económica-productiva y al reconocimiento de los paisajes emergentes de la actividad vinculada al Puerto La Plata, identificando paisajes urbanos históricos (PUH) de la región capital y el borde costero en el marco de análisis del paisaje cultural; tomando como casos de análisis el barrio "El farol" (Ensenada) y "Canal de Desagüe" (Berisso) indagando la configuración del mismo a partir de las variables de ocupación, usos del suelo y materialidad como patrón identificable en la configuración del paisaje. La metodología utilizada abarca la escala urbana y del objeto en la conformación de paisajes, a través de fotointerpretación satelital, del registro de planos en los Departamentos de Obras Particulares de la Municipalidad de Ensenada y de Berisso, y relevamiento en terreno.

MARCO DE REFERENCIA: PUERTO Y PAISAJE

Los puertos y sus entornos son territorios apropiados y explotados en términos económico-productivos, son infraestructuras al mismo tiempo sociales, configuran el

territorio con identidades ligadas al trabajo local, en palabras de Milton Santos (2000) es el uso del territorio, y no el territorio en sí mismo, lo que lo hace objeto de análisis social, esas imágenes son el paisaje de una infraestructura productiva, social y cultural.

El interés por estas áreas -AUP- surgió hace varias décadas atrás en el marco de las reestructuraciones portuarias, expresada en el territorio a través de las reconversiones del tipo puerto-ciudad. Tal cual lo entiende Domínguez Roca (2006:6), la reconversión consiste en un *"conjunto de acciones, actividades y procesos que tienen como resultado un cambio significativo en la estructura física, funcional y/o social de un puerto. Estos procesos se desencadenan como consecuencia directa e indirecta de transformaciones tecnológicas, económicas e institucionales y pueden incluir cambios en la configuración territorial del puerto, en el uso de los espacios e infraestructuras portuarias y en las formas de propiedad, tenencia, explotación, gestión y administración de esos espacios e infraestructuras"*.

Las reconversiones portuarias dan al paisaje la oportunidad de la transformación permanente, en palabras de Sabaté Bel (2004:49) *"paisaje no como resultado acabado de una cultura sino como realidad continuamente evolutiva: paisaje y territorio no como mero soporte, sino como factor básico de cualquier transformación. [...] los paisajes están llamados a jugar un papel relevante, porque constituyen la expresión de la memoria, de la identidad de una región"*.

El paisaje no es una foto, no es un hecho detenido digno de contemplación estética, sino un cúmulo de acontecimientos que va dejando huellas reconocibles y que se altera al momento que es observado según la lente de cada espectador con sus propias cargas pre-reflexivas, resignificándolo. En esa red de relaciones sistémicas puerto-ciudad-hombre-percepción, la realidad es omnipresente y da configuraciones paisajísticas, que están sujetas a significaciones colectivas, ideales, contradictorias, socialmente divergentes, que hace *"pensar a las sociedades urbanas como lenguaje"* (García Canclini, 2005:72), reforzando la idea que la ciudad no es solo una cuestión física, un modo de ocupar el espacio, sino también lugares donde ocurren fenómenos expresivos, que tensionan con la racionalización de la vida social.

Desde ese contexto el territorio en cuestión asume un paisaje costero, litoral, ribereño, portuario de considerable extensión digno de ser examinado. *"A fines del siglo XIX, el frente fluvial de la región capital de la provincia de Buenos Aires concentró una de las bases económicas más importantes del país agro ganadero y exportador y del poblamiento por afluencia del inmigrante europeo, dotando a la ribera de singulares ambientes con diferentes grados de culturización que enfrentaron a lo largo de su historia periodos de apogeo y decadencia. Ese frente fluvial se extiende desde la Punta de Lara, origen a la localidad balnearia del mismo nombre en el partido de Ensenada, hasta la playa La Balandra, en Berisso"* (Vitalone et al.2015). Figura 1.

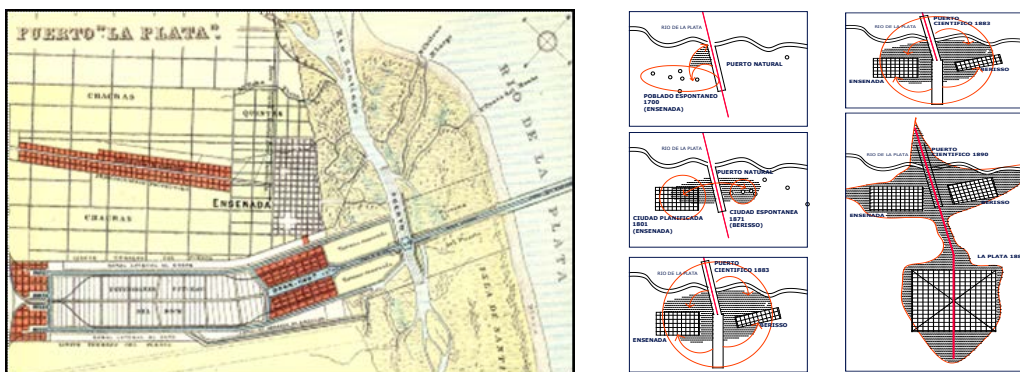


Figura 1: Puerto La Plata y Pueblo de Ensenada. Litografía color Coni, E. (1885); Evolución del territorio, elaboración propia.

PUERTO LA PLATA Y ÁREAS URBANO-PORTUARIAS.

La configuración y organización del territorio es consecuencia de la localización de la Ciudad Capital de la Provincia de Buenos Aires, decidida en virtud del puerto natural de la Ensenada; lo que determinó posteriormente la necesidad del ingreso de buques de ultramar de mayor calado y sustentó la construcción científica del Puerto La Plata (Mignanego.1941). La federalización de Buenos Aires y la construcción de Puerto Madero (1980) frustraron el visionario potencial estratégico para la explotación regional y nacional de Puerto La Plata; sumiendo al PLP a un rol secundario y, posteriormente, industrial. Tal como señala Chiozza (2000) Buenos Aires, fue por antonomasia el puerto, el que los porteños hicieron cabeza de país; condicionamiento que se ha mantenido a lo largo de la historia y persiste en la actualidad.

PLP registra diversas etapas en su dinámica económica-productiva, desde el reconocimiento de la Caleta de la Ensenada como puerto natural hasta la actualidad: su origen (1883 - 1891) conjuntamente con la industria de los saladeros; luego sirvió a la instalación de la industria frigorífica (1902-1920) y la Destilería de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (1925); entre 1925-1957 hubo una diversificación productiva y consolidación industrial, se creó AFNE (Astilleros y Fabricas Navales del Estado) y decayó la industria frigorífica; en el período 1957-1970 se crearon los partidos de Ensenada y Berisso (1957) y consecuentemente se desmembró el territorio de la Región Capital; entre 1976-1989 el puerto continuó administrado por el Estado Nacional minimizando la prestación de servicios portuarios iniciándose una etapa de crisis y privatizaciones; finalmente una etapa de reactivación (1990-2015) a partir del traspaso del Estado Nacional a las provincias (1991) y descentralización en el Consorcio de Gestión Puerto La Plata (1999), hasta la actualidad con la instalación de la terminal de contenedores (2015) (Aversa:2016).

La organización del territorio urbano-portuario es resultado de estas actividades. La disposición de equipamientos, silos, galpones y talleres en área portuaria, y por fuera el aumento de población y la oferta y demanda laboral, directa e indirectamente condujeron a la instalación de otras industrias subsidiarias como astilleros, fabricas, y talleres. Mientras en las ciudades se construyeron viviendas para obreros y familias y las instalaciones y servicios apropiadas a la vida urbana, escuelas, comercios y centros de salud. En tanto el puerto fue –y es– un dinamizador económico y social, es igualmente un paisaje en sí mismo contributivo al erario público en instalaciones meritorias del patrimonio ingenieril y arquitectónico.

En este amplio contexto, las AUP surgen de la construcción científica de Puerto La Plata, el cual comenzó a construirse en diciembre de 1883 por contrato celebrado entre el gobierno provincial y la empresa Lavalle Medici y Cía., con la dirección técnica del Ingeniero Waldorp. Las obras de canalización estuvieron a cargo de la empresa de Guillermo Moore y Cia. siendo necesario excavar a pala más de cinco millones y medio de metros cúbicos de tierra. Figura 2.



Figura 2: Construcción del Puerto (fotografías de Tomas Bradley² en Rivelli, 2007)

² Tomas Bradley: militar y fotógrafo norteamericano radicado en Buenos Aires que Rocha conoció en la guerra de la Triple Alianza.

El proyecto del puerto que abarcó una extensión de 1.100 hectáreas aproximadamente fue ordenado a partir de un eje de navegación determinado por el canal de acceso y el dock central de 7.750 metros de longitud en sentido nor-nordeste que vincula el puerto con el río de la Plata. El dock presenta dos canales laterales: el Este y Oeste que con 12 metros de ancho y dos de profundidad que arrancan en el río Santiago y culminan al pie del albardón unidos por el canal de conclusión o "de reunión". Estos canales conformaban un sistema casi simétrico, separados entre sí 900 metros, y servían para la circulación del agua y su renovación dos veces al día, y para la navegación de cabotaje hasta el dique N° 1 (único construido de los cuatro proyectados a las puertas de la ciudad capital) de 300 metros de largo y 60 metros de ancho.

Las ciudades de Berisso y Ensenada se desarrollaron a partir del puerto conformando el territorio urbano de forma perpendicular al eje portuario, que a su vez es perpendicular al río, generando dos polos urbanos "enfrentados" en la estructura urbana, pero continuos, aunque difícilmente integrados, dada la condición del Gran Dock que actúa como barrera urbana entre una y otra. En este territorio cohabitarán lo vial terrestre y fluvial; las diversas actividades primarias y secundarias; los edificios públicos y privados; los barrios de viviendas, y todas las instalaciones propias de un ambiente urbano portuario.

Las AUP identificadas conforman en la escala territorial y urbana un patrimonio paisajístico de relevancia, al mismo tiempo que se distinguen componentes dentro de ellas de carácter identitario: calles, canales, edificios e infraestructura que aún permanecen en pie; por ejemplo, la calle Nueva York en Berisso y la calle Ortiz de Rosas en Ensenada. Los barrios inmersos en jurisdicción portuaria mantienen algunos "hitos patrimoniales" que refiere a la escala del objeto y simbolizan en el territorio una época vinculada a la actividad portuaria.

Dentro de la jurisdicción portuaria en el partido de Ensenada se reconocieron los barrios de El Dique (entre Canal de Reunión y Avenida 128), El Farol (sector contiguo al puerto y Calle Ortiz de Rosas y sector contiguo al murallón y Club YPF) y Campamento; en el partido de Berisso se reconocieron los barrios Calle Nueva York (entre canal Entre Muros y Río de Janeiro), Canal de Desagüe (entre Calles Río de Janeiro y Génova) y Villa Argüello (Canal de Reunión y Avenida 128) cada uno mantiene una significación con su entorno portuario, pero disímiles en sus configuraciones urbanas y edilicias. Figura 3.

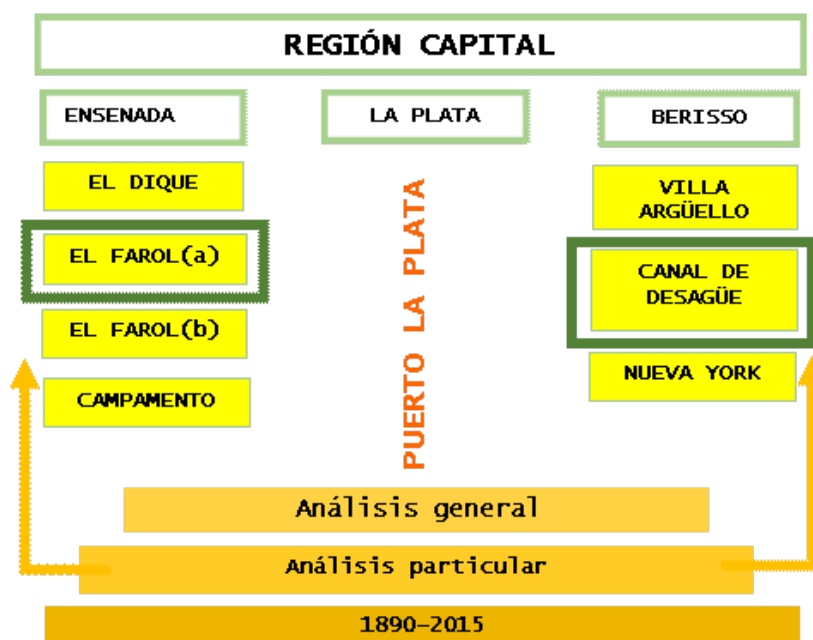


figura 3: Áreas Urbano-Portuarias, metodología

CONFIGURACIÓN Y ORGANIZACIÓN DEL TERRITORIO DE ENSENADA Y BERISSO

En 1629 el sitio de la caleta de la Ensenada tomó el nombre de Barragán, con una estancia y un caserío como primer asentamiento urbano de la microrregión. En 1801 frente a la destrucción del puerto de Buenos Aires por un temporal, un decreto dispuso la habilitación del puerto natural de la Ensenada para el ingreso de buques de ultramar y la fundación de la "Villa de Nuestra Señora de Las Mercedes" (Ensenada) dependiente del partido de la Magdalena hasta el año 1821. *"Su planta respondió al modelo urbano de la legislación indiana para áreas portuarias: plaza mayor excéntrica sobre la ribera; plazas menores, iglesia, edificios públicos, casas capitulares y calles delineadas según la dirección de los vientos, con 18 varas de ancho"* (De Paula.1987:39).

La actividad productiva asociada a saladeros primero, incurrió en el crecimiento de las ciudades de Ensenada y posteriormente de Berisso con ingreso de inmigrantes europeos. Esta progresiva ocupación de la planta urbana, y la microrregión, y la lenta reactivación del puerto natural motivaron al gobierno de la provincia de Buenos Aires a declarar en 1856 cabecera de partido al pueblo de la Ensenada.

Hacia 1870 reaparecen en la microrregión los saladeros³ como polos económico-productivos que dieron origen al perfil industrial de la ciudad de Berisso. Efectivamente la familia Berisso instaló el saladero San Juan en 1871 al sur de la Ensenada de Barragán en un predio de 28 hectáreas, y años más tarde el San Luis (1879) cercano al anterior y, en su entorno, comenzó a gestarse espontáneamente el "pueblo de Berisso". Las oportunidades de trabajo, y de progreso, centradas en los saladeros atraían al inmigrante europeo y promovían nuevas instalaciones vinculadas tanto a las actividades portuarias como saladeriles con lógicas consecuencias en la organización del territorio urbano-portuario.

La ocupación del territorio se acentuaba. El saladero Tres de Febrero de Antonio Cambaceres, por ejemplo, junto a los Arroyos Doña Flora y La Fama dio origen a otra "Agrupación urbana" Cambaceres, y funcionó entre 1872 y 1884. Frente a los terrenos de los saladeros San Juan y San Luis, donde Juan Berisso había comprado un lote para un establecimiento vinculado con el proceso de salazón de carnes, en 1881 Ernesto Tornquist instaló una fábrica de Peptona que cerró sus puertas en 1909.

A fines de 1880 la industria saladeril comenzó a decaer, el avance en el proceso de enfriamiento de la carne y los primeros ensayos de exportación de carne congelada fueron debilitando el oficio de salazón que no pudo competir con la nuevas técnicas y tecnologías de los frigoríficos que fueron instalándose desde 1902-1920 en terrenos de la ciudad de Berisso, la compañía Swift y Armour conformaron un emblema para la época.

La urbanización racional de la ciudad de Berisso comenzó en 1887 con el trazado de 111 manzanas realizado por el Agrimensor Monteverde de la llamada "Villa Banco Constructor", construida con capitales de la Sociedad Anónima Banco Constructor quien adquirió las tierras en 1884. Según Sanucci (1983: 42), *"ese barrio permaneció baldío hasta el auge productivo de los frigoríficos en la primera década del siglo XIX y la instalación de viviendas para obreros hacia el año 1920"*.

³ Las epidemias de cólera y fiebre amarilla desatadas en Buenos Aires en 1869 y 1870 respectivamente, promovieron la reubicación de los saladeros, consideradas actividades insalubres, a otros centros urbanos, entre ellos Ensenada.

Las AUP identificadas en ambas ciudades se corresponden a un trazado de manzanas típicas entre calles y canales, interrumpidas por espacios abiertos equipamientos e industrias, en ambos casos un trazado lineal acompaña los canales y da acceso a los diversos barrios reconocidos como AUP, en el caso del Farol el muro de cierre del puerto es frente del barrio; en el caso de Desagüe una cortina forestal enmarca el frente industrial de la destilería de petróleo. Figura 4.



Figura 4: áreas urbano-portuarias del Gran La Plata. Elaboración propia.

ENSENADA: BARRIO “EL FAROL”

El denominado barrio “El Farol”, se halla inserto entre las calles Gaggino -paralela al muro de cierre del puerto-, Ortiz de Rozas, Varadero y Jerez, la calle Gaggino es el paso obligado para acceder a Ensenada desde la ciudad de Berisso, mientras la salida es la calle Almafuerde, paralela a la anterior; el barrio está atravesado por el Canal Lateral Oeste dentro de la Jurisdicción portuaria, el cual contiene tres puentes carreteros, de ellos el primero data de 1885 denominado Puente Holandés, situado a la altura de la calle Italia, desmantelado y desaparecidas sus piezas en la década del '60⁴; el segundo ubicado a la altura de la calle Lavalle, y el tercero sobre la Avenida Ortiz de Rozas; y un puente ferroviario hacia el final del mismo, el Puente Giratorio en Barrio Campamento. Figura 5.

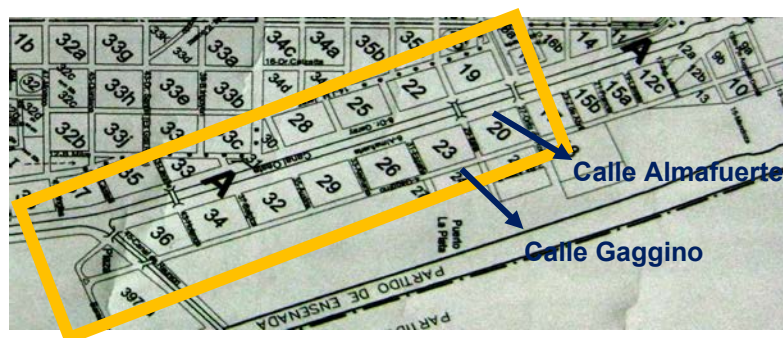


Figura 5: Plano sector. Dirección de Obras Particulares, Municipalidad de Ensenada.

⁴ Sobre el Canal Oeste se instaló un puente levadizo de singulares características que se convirtió en un símbolo de la ciudad de Ensenada. Una disposición de la Administración General de Puertos lo mandó a desarmar y lo sustituyó por una estructura de hormigón con barandas metálicas. El puente, tiene un gemelo en Holanda que aún se conserva en pie, solo quedan las bases con seis columnas de ladrillo cilíndricas, de más de un metro de diámetro (www.ensenada.gov.ar)

El perfil del barrio en cuanto a ocupación mantiene desde sus inicios la baja y mediana densidad, con un tejido semi compacto, con corazón de manzana, organizado sobre la línea municipal sin retiros de frente. El amanzanamiento sigue el recorte del territorio, el canal sigue la linealidad del puerto y las manzanas acompañan su longitudinalidad; el parcelamiento responde al esquema típico de loteo regular con dimensiones que varían entre 10 a 15 metros de frente y 40 a 50 metros de fondo según la forma de las manzanas. Figura 6.

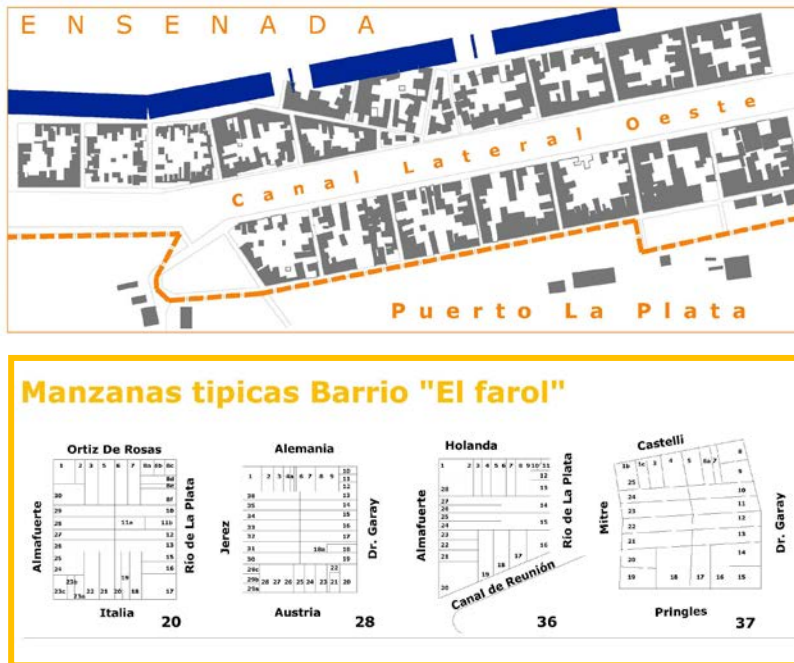


Figura 6: Ocupación y parcelamiento típico en el Barrio El Farol. Elaboración propia.

En cuanto a los usos del suelo se registra mayoritariamente la residencia, en algunos casos con comercio. y eventualmente algún taller, galpón o depósito. las viviendas se presentan en construcciones de uno y dos niveles, la materialidad abarca una parte de madera y chapa, que aún permanece, aunque con remodelaciones, y otra parte -también considerable- de mampostería, cuyas superficies varían entre 30 y 100 m2.

En general el programa de necesidades contiene una cocina y habitaciones con distribución a patio, a galería o entorno al estar comedor, Se distinguen dos tipologías: 1) la casa compacta abierta al frente y contrafrente, que puede presentar un pasillo lateral, la cubierta con pendiente hacia el fondo, y 2) la que se desarrolla sobre la línea municipal, con galería lateral que acompaña su desarrollo al fondo con el resto de los ambientes. la disposición de las unidades funcionales se sitúa principalmente sobre el frente de la Línea Municipal. Figura 7.

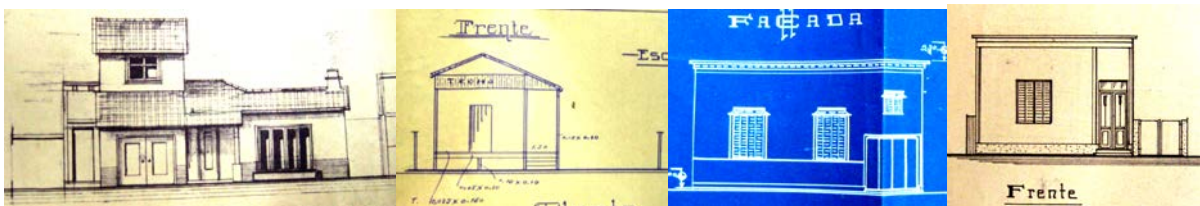


Figura 7: Fachadas manzana 20, parcelas 13 (1951); 7 (1941); 26 (1946); 12 (1948). fuente: Expedientes Archivo Puerto La Plata. CGPLP.

El perfil urbano del barrio mantiene -parcialmente- la impronta de los orígenes, mantiene la altura, la ocupación sobre la línea municipal, y se pueden encontrar sobre la calle Gaggino y el muro de cierre del puerto un número importante de viviendas construidas con chapa y con escasas modificaciones, la presencia del color así más significativo el barrio, acentuando los contrastes con el paisaje.



Figura 8: Perfil Barrio El Farol, Calles Gaggino y Almafuerte. fotos del autor.

El barrio además mantiene identidad a través del equipamiento, se mantienen los puentes como infraestructura, peatonales y vehicular, el muro del puerto con las paradas de ómnibus y farolas emulan un paisaje muy identitario en este sector; por otro lado, el canal -descuidado y con poco mantenimiento- continúa ofreciendo la oportunidad para su recuperación y aprovechamiento paisajístico-ambiental.



Figura 9: Equipamiento en torno al barrio. fotos del autor.

BERISSO: BARRIO "CANAL DE DESAGÜE"

El barrio se halla configurado linealmente entre la Avenida del Petróleo (Continuación de la Avenida 60) y la Avenida Génova, ambas avenidas de acceso desde la ciudad de La Plata, en paralelo se encuentra "encerrado" por el Canal Lateral Este -contiguo al área de YPF- y el Canal de Desagüe, condición que determina la tipología de manzana rectangular alargada y por consecuencia el parcelamiento. Figura 8.

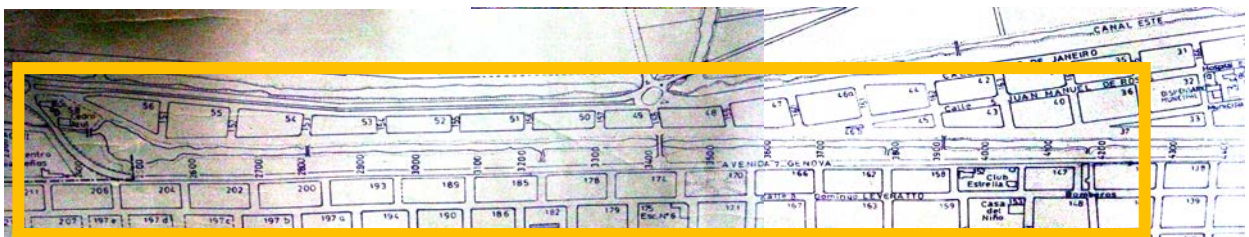


Figura 10: Plano sector. Dirección de Obra Particulares, Municipalidad de Berisso.

El perfil del barrio mantiene las características de la baja densidad; la división del territorio es por manzanas rectangulares de 50 por 100 metros aproximadamente, configurando parcelas alargadas dispuestas linealmente con dimensiones homogéneas. mayoritariamente las manzanas están ocupadas en su totalidad, con un tejido abierto, con algunos retiros de frente y corazón de manzana. Figura 9 y 10.

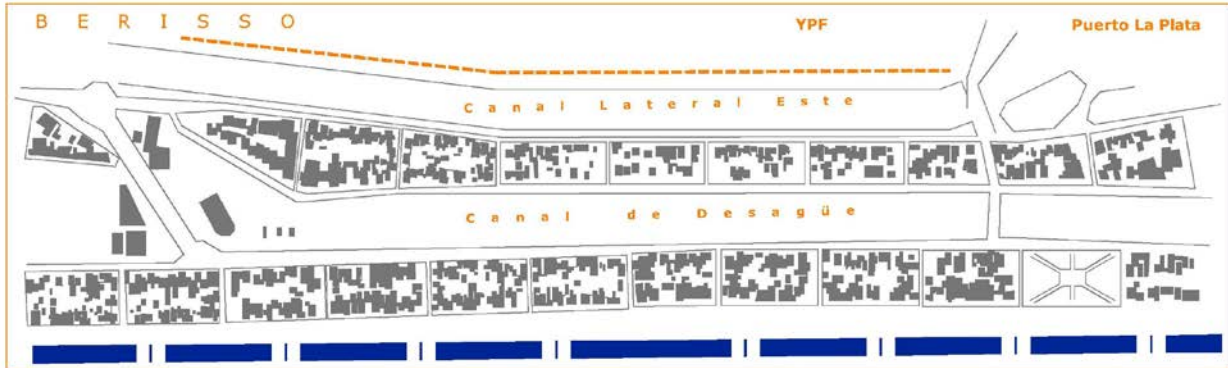


Figura 11: Ocupación Barrio Canal de Desagüe. Elaboración propia

Los usos del suelo registrados abarcan principalmente la vivienda unifamiliar, seguida por viviendas combinadas con locales comerciales, la data de mayor antigüedad hallada es de principios del siglo XX, del año 1911. las construcciones no superan el nivel y ocasionalmente algunas de dos niveles, esto se corresponde con el sistema constructivo que mayoritariamente combina materiales mixtos, predomina el uso de hierro y madera por sobre la mampostería tradicional.

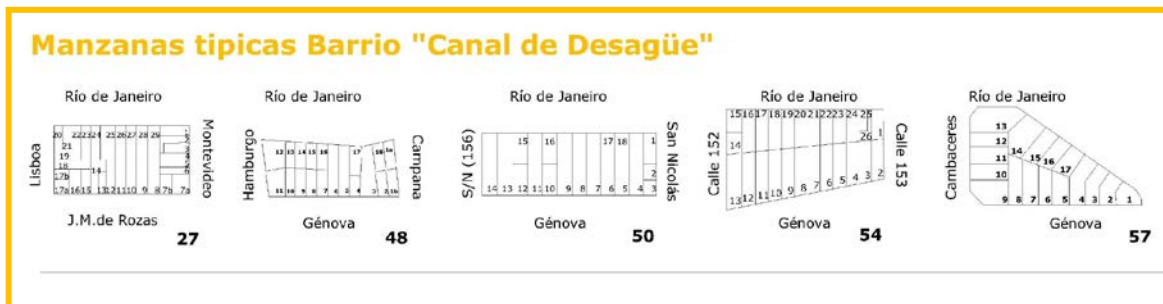


Figura 12: Manzanas y parcelas típicas del Barrio. Elaboración propia.

Las viviendas desarrollan un programa de necesidades básico de servicios y espacios servidos, tales como cocinas integradas al comedor, y habitaciones generalmente dispuestas a pasillo; una distribución sencilla sobre pasillo o galería que define fachadas limpias, en general exenta de ornamentos. Figura 11.



Figura 13: Fachadas manzana 50, parcelas 14 (1911); 2 (1911); manzana 54, parcelas 1 (1940); 15 (1911). Dirección de Obra Particulares, Municipalidad de Berisso.

El perfil urbano que el barrio presenta en la actualidad mantiene las condiciones originales en un porcentaje superior a otros, las viviendas -aun remodelas- prefiguran el entorno portuario, con las construcciones de chapa y madera, coloridas carpinterías y escasa ornamentación; con diferentes grados de cuidado se observa sobre la Avenida del Petróleo, frente al Canal Lateral Este, la homogeneidad en alturas, composición y lenguaje que caracteriza este sector de Berisso.



Figura 14. perfil urbano Barrio Canal de Desagüe. fotos del autor

CONCLUSIONES

Las AUP de la microrregión en general y las aquí presentadas en particular constituyen una imagen que demuestra la importancia del puerto en la gestación del mismo, en la permanencia y en el futuro; en tanto las actividades económicas productivas se han modificado en este siglo presentado, las persistencias de ciertas características en la configuración del paisaje urbano demuestran la identidad en el imaginario colectivo local que sigue incólume, siendo un valor paisajístico digno de rescatar y dar a conocer.

El perfil se mantiene con baja densidad, manzanas de tejido semi abierto, la presencia de casas bajas, algunas con revestimiento de chapa y colores mantienen el carácter identitario de estas AUP, en particular en estos dos barrios, asimismo en el barrio campamento; la materialidad -madera y chapa- deduce la racionalidad de los recursos escasos que se disponían, las chapas de diferentes dimensiones y colores reutilizadas, las fachadas simple con escasos ornamentos y con pendiente de cubiertas ocultas, la morfología funcionalista de su organización en planta, entre otras condiciones representa una época sesgada por la masiva inmigración europea, la impronta italiana en la construcción es notable. La estabilidad y durabilidad de los materiales evidentemente es una condición que sus habitantes-constructores reconocieron más allá de la estética.

Cabe destacar que las condiciones ambientales no son óptimas, en tanto el degrado por contaminación de aires, suelo y agua derivado de actividades industriales merece atención en estas fronteras de ciudad y puerto. desde el aspecto patrimonial, el valor de los barrios -por encima de las viviendas como objeto individual- representa un icono en el que se pueden leer las huellas de la cultura, el trabajo y la relación entre entorno portuario y entorno urbano.

Finalmente es importante resaltar el factor del puerto como dinamizador económico y social de un entorno local y regional, donde las reconversiones del mismo serán permanentes, pero sus áreas urbanas en contacto directo deberían formar parte integrada de las reconversiones y dejar de ser simplemente un límite para pasar a ser una frontera porosa, con intersticios que entretejen relaciones.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

Aversa, María (2017) "Identificación de paisajes en áreas urbano portuarias del Gran La Plata: Componentes de un territorio portuario. barrio Campamento en la ciudad de Ensenada, provincia de Buenos Aires". en actas de congreso: XVI Congreso de Historia de Los Pueblos, Dolores, abril 2017.

(2016) "Políticas regionales. Transformaciones portuarias en el Gran La Plata". Revista 47 al Fondo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo UNLP, en prensa.

Coni, E. (1885), "Reseña, estadística y descriptiva de La Plata". Buenos Aires: Establecimiento Tipográfico de la Republica, Especial para Obras.

De Paula, A. (1987) "La Ciudad de La Plata, sus tierras y su arquitectura". La Plata: Ediciones del Banco de La Provincia de Buenos Aires. Pp. 39.

García Canclini, N., (2005) *Imaginarios Urbanos*. Buenos Aires. Argentina. Editorial Eudeba.

Mignanego, A. (1941), "El medio físico y el factor humano en la instalación del Puerto de La Plata". La Plata: Edición especial de diario "El Día".

Nogué, J. (2007) "La Construcción Social del Paisaje". Nel-lo, Cap. La ciudad, Paisaje Invisible. Editorial Biblioteca Nueva. Madrid. España. en Pp. 181.

Sabaté Bel, J. (2004) "De La Preservación del Patrimonio a la Ordenación del paisaje". Urbano. Noviembre 2004. Año/vol.07 número. 010. Universidad de Bío Bío, Concepción. Chile. PP.42-49. www.redalyc.com. Pp. 49.

Vitalone Cristina E., María M. Aversa, Natalia Bertone, Talia Salomone (2015), "Región Capital de la provincia de Buenos Aires, Una aproximación a la identificación de Paisajes Urbanos Históricos". Programa Res. CIC 2002/99.LEMIT- Comisión de Investigaciones Científicas de la provincia de Buenos Aires. Colaboración: Roberto Delage, Marianela Novoa Farkas.

Sanucci, Lía (1983), "Berisso, un Reflejo de la Evolución Argentina". La Plata: Municipalidad de Berisso, provincia de Buenos Aires.

INSTITUCIONES:

Dirección de Obras Particulares. Municipalidad de Ensenada.

Dirección de Obras Particulares. Municipalidad de Berisso.