

ESTACIÓN ENSENADA, PASADO Y UTOPIA

Patricia Mariñelarena

Resumen

Con motivo de los 200 años de la fundación de Ensenada se constituyó una Comisión Ejecutiva conformada por distintas áreas de trabajo. Se realizaron estudios específicos, sobre la base de sus roles originales y se programaron pequeñas acciones "eventos", que facilitaron la participación de la comunidad, a la vez que motivaron la puesta en valor de sus principales referentes.

El trabajo que se presenta es parte de los propuestos por el Área de Valores Ambientales y centra la intención de fortalecer el rol industrial de la región de la Ensenada de Barragán a través de la promoción de la exposición "Pasado y Utopía" del Programa "Hecho en Argentina". La iniciativa fue un buen motivo para dar el primer paso para la recuperación de la Estación Ensenada, situada en pleno centro de la ciudad, y abandonada hace 40 años como tantos otros edificios del esplendor industrial de esta región.

Palabras clave: patrimonio - conservación - valores ambientales - identidad - industria argentina.

1.- PRESENTACIÓN

Con motivo de los 200 años de Ensenada se constituyó una Comisión Ejecutiva conformada por distintas Áreas de trabajo, con el propósito de promover proyectos con un objetivo principal: "Los doscientos años deben convertirse en el punto de inflexión que nos ponga en movimiento y nos proyecte al Siglo XXI sobre la base de nuestra propia identidad sustentada en la rica historia que tenemos en nuestro presente de esfuerzo y sacrificio y en nuestro futuro de esperanza".

En la interpretación de los primeros registros cartográficos la Ensenada de Barragán, cobra un nuevo aspecto en la organización militar de la colonia en el siglo XVIII, después de la Paz de Utrech se consolida como un sitio estratégico desde la política económica y administrativa.

Desde el Área de Valores Ambientales, con la intención de fortalecer el rol industrial de la Región de la Ensenada de Barragán se promovió la Exposición "Pasado y Utopía" del Programa "Hecho en Argentina". La iniciativa fue un buen motivo para dar el primer paso para la recuperación de la Estación Ensenada, abandonada hace 40 años en pleno centro de la ciudad, como tantos otros edificios del esplendor industrial de esta región.

"Hecho en Argentina" nace de la repetida inquietud de encontrar las raíces del diseño industrial argentino, por parte de aquellos que lo producen, lo venden o de quienes conviven con él y que con cierta sensibilidad, buscan una identidad nacional en los objetos que nos rodean. La arquitectura ferroviaria, como uno de los principales testigos del desarrollo industrial en nuestro país, ha sido el marco justo en diversas expresiones de este programa: en la ciudad de

Buenos Aires, "La Fábrica Cultural", metalúrgica que destina casi el 90% de su capacidad ociosa en eventos culturales; en San Juan (Capital), en el Centro Cultural ubicado en los galpones del ferrocarril reciclados y en Ensenada, realización objeto de esta presentación.

La Vicepresidencia de valores Ambientales tomó como misión: programar y desarrollar acciones que tiendan a mejorar y enriquecer los valores ambientales de la ciudad. Lograr una participación activa en lo que hace a la preservación de los valores ambientales. Como primer paso define un objetivo principal: la apropiación del espacio sin tutela ambiental y a continuación desarrolla un estudio de base para definir las acciones que nos acercaran al cumplimiento de esa misión asignada.

2.- ESTUDIOS PRELIMINARES

2.1.- Identificación de valores ambientales

Para la identificación de valores ambientales se aplicó la metodología FLACAM UNESCO (Doc. Ambiente, 1995) centrandolo el análisis en las relaciones del comportamiento y el espacio.

2.1.a.- Origen: el suelo y el clima son propicios para el asentamiento humano y su configuración geográfica es estratégica, ya que constituye una importante puerta oceánica, así interpretada desde la colonia. De alto valor histórico y vocación representativa, integra uno de los espacios verdes (junto al parque Pereyra Iraola) considerados de reequilibrio natural frente a la presión ejercida por los fenómenos antrópicos.

2.1.b.- Rol: la Pampa sintetiza la base económica y social del país agroganadero y exportador,

del gaucho y del inmigrante; el frente fluvial es el que concentrará las actividades culturales, económicas y productivas de la región. El puerto natural (y posterior construcción del Puerto de La Plata) es el foco principal del rol territorial: cuna de inmigrantes, testigo del proceso de industrialización nacional, astilleros y zona franca.

2.1.c.- Desarrollo: la costa del río es multifacética con variadas situaciones paisajísticas -el balneario de Punta Lara, el Puerto, los astilleros, los complejos industriales y las islas-. En este escenario confluyen los principios de identidad de "los habitantes del Plata" y "la cultura Rioplatense".

Este universo, que conserva en gran parte paisajes calificados y un importante patrimonio tangible e intangible ha crecido con inversiones no contenidas en un plan general de desarrollo (y mucho menos en un plan regional con acciones solidarias entre los partidos de la cuenca).

La presión inmobiliaria y el asentamiento del complejo industrial altamente contaminante, conducen a la pérdida de calidad de vida de la población que debe compartir actividades incompatibles, cursos de agua y napas contaminadas y áreas de residencia inadecuadas.

La construcción del Puerto produjo una transformación en la geografía del lugar, potenciando los valores geopolíticos reconocidos en los tiempos de la Colonia. En la figura 1 resalta la situación geopolítica.

2.2.- Identificación de potencialidades

- Fuente de provisión de agua potable. Contiene reservas de alto valor científico y con-

servación de material genético; espacio de regulación ambiental y compensador de las necesidades de recreación

- Área receptora de gran número de visitantes. Importante oferta de zonas balnearias, recreativas, zonas deportivas náuticas, patrimonio cultural y lugares significativos vacantes ("Casa de Rosas", Palacio Piria, construcciones industriales, construcciones ferroviarias)
- Patrimonio tangible e intangible propio de las tradiciones gauchescas y de las colectividades inmigrantes localizadas en la región.
- Paisaje Urbano de alto contenido estético y tipológico. La declaración de La Plata como Bien de Interés Histórico Nacional, es una nueva oportunidad que se abre a la región para la recepción de visitantes.
- Área de oportunidad para fuertes inversiones, vinculadas con la autopista La Plata/Buenos Aires, el puente Punta Lara / Colonia , y los escenarios del MERCOSUR y corredor Bioceánico.

2.3.- Identificación de Conflictos

La información que contiene esta descripción toma de base La Síntesis Ejecutiva de "Area Costera Sur del Río de La Plata" (Ministerio de Gobierno, Provincia de Buenos Aires, 1998).

- Falta de conciencia y profundización en el conocimiento de los valores ecológicos, culturales, y paisajísticos frente a la primacía de intereses sectoriales en el manejo de los recursos
- Falta de integración entre estudios particulares de instituciones públicas y asociaciones no gubernamentales abocadas a temas territoriales,



Figura 1: Situación geopolítica. La construcción del ferrocarril, produjo una transformación en la ocupación territorial, abriendo una singular autonomía de la ciudad de Ensenada con el país y el exterior.

planificación, investigación, relevamientos y/o diagnósticos; hacia una visión global, orientada al desarrollo sustentable.

- Dispersión de la información apropiada para valorar los méritos para su conservación, las amenazas de las actividades expectantes, las incompatibilidades con el mantenimiento de la calidad ambiental, la vocación natural del suelo y sus capacidades de atracción, las degradaciones e impactos existentes y futuros.
- Falta de acciones preventivas en el uso del territorio (local y de toda la cuenca) y la conservación de valores ambientales.

Para este siglo las obras previstas de la Autopista, el Puente Colonia y la recuperación del Puerto, vuelven a centrar en la ciudad de Ensenada posibilidades estratégicas.

3.- EJES DE ACCIÓN

3.1.- Subsistemas decisivos.

3.1.a.- El río: como articulador de la identidad, las formas de vida, los recursos naturales y los potenciales geopolíticos.

3.1.b.- La industria: como principal productor, fuente de trabajo y promotor de acciones locales. Principal ejecutor en el saneamiento de las aguas del Río.

3.1.c.- El paisaje: el patrimonio construido como principal indicador de la apropiación del espacio

La falta de un plan integral para la articulación de las acciones, nos mueve a generar estrategias que posibiliten la llegada a todos los

grupos sociales. Al mismo tiempo el esfuerzo dedicado para el bicentenario, desde cada una de las áreas de trabajo debería perdurar mas allá del 2001 para enriquecer la calidad de vida y hacer extensivos los valores identificados en la región.

Es importante la toma de conciencia o la difusión de estos valores para poder discernir y opinar frente a las grandes obras y decisiones regionales: el Puente, el Puerto, Zona Franca y las cotidianas en las que somos capaces de intervenir; para asegurar en un sentido comunitario la conservación de los valores ambientales.

En este sentido cada una de las iniciativas propuestas procuró tener acciones desde los ejes presentados en el Cuadro 1 desde dónde se promueve cada proyecto.

Las grandes obras programadas para la región -algunas de ellas ya encaminadas: Zona Franca, Puerto la Plata, Autopista- conducen a una nueva transformación territorial, que mas allá de ser otra oportunidad de posicionarse estratégicamente en el corredor sur, involucran graves riesgos de pérdida de la calidad ambiental y especulación inmobiliaria.

Es importante la toma de conciencia o la difusión de estos valores para poder discernir y opinar frente a las grandes obras y decisiones regionales: el Puente, el Puerto, Zona Franca y las cotidianas en las que somos capaces de intervenir; para asegurar en un sentido comunitario la conservación de los valores ambientales.

Ejes de Acción	Educación	Infraestructura	Atracción Turística
Programa	Difundir los valores histórico ambientales con la información a los visitantes, el trabajo constante en las escuelas y la investigación	Preservar y recuperar los espacios vacantes o subocupados, para usos comunitarios acorde a los objetivos de cada Area de la Comisión	Favorecer la comodidad y el agrado de los visitantes, brindando mejor accesibilidad, buena información y variedad de actividades.
Difusión Científica y Educación	Programa: Hecho en Argentina Tipo de evento: Exposición Instituciones involucradas: ALADI CGE / CGI – CEPRODI	Recuperación de la Estación para la cultura.	
Preservación de los valores	Programa: Experimenta Tipo de evento: Talleres didácticos en escuelas y Conferencias Instituciones Involucradas: Grupo Experimenta		Centro de interpretación de la reserva Natural e Islas. Polo Turístico científico
	Programa: Arquí Am Tipo de Evento: Curso de Posgrado Instituciones involucradas: CEPA / FLACAM - SIDERAR	Diagnóstico Territorial	
Recuperación de Objetos de mínimo significado	Programa: Paisaje Urbano Tipo de Evento: trabajo comunitario Instituciones involucradas: Escuela de Estética de Ensenada	Tradición Industrial	

Cuadro 1: Iniciativas formuladas según cada eje de acción.

3.2.- Apropiación del Territorio

El rol histórico predominante como Comandancia de Fronteras, es factor de urbanización del territorio. Para el año 1770 algunos mapas identifican un poblado en la Bahía de la Ensenada. En 1890, el Plano del Pueblo de la Ensenada expresa un trazado en cuadrícula que responde a las Leyes de Indias para pueblos costeros, con la plaza ubicada a un cuadra de la costa del río y una manzana frontal, que habitualmente se reservaba para la aduana en ciudades portuarias. En 1801 es fundada como partido y en los relevamientos hechos por el Ing. Huergo se lee el trazado completo, con la delimitación de quintas y chacras.

En la línea del Camino Real del Sur, la apropiación del territorio responde al proceso de transformación mencionado al describir el origen, rol y desarrollo, y que en su condición portuaria, destaca la fuerte industrialización por sobre la explotación rural (frutales y vino de la costa) y el asentamiento de inmigrantes. En 1871 se inaugura el Saladero San Juan, que origina posteriormente la población de Berisso, ambas poblaciones que dan divididas con la apertura del Dock Central en 1887.

A partir de la construcción de la ciudad de La Plata (1882), Ensenada adquiere gran auge. Las primeras industrias, la construcción del puerto La Plata, el ferrocarril, el apostadero naval, que mas tarde se convierte en el principal astillero naval de América del Sur, y el emplazamiento, en el siglo siguiente, de la planta destiladora de YPF, son algunos de los factores de prosperidad. A los efectos de este trabajo, no nos detendremos en la descripción de los factores políticos y económicos que favorecieron ese desarrollo exitoso y que merecen un estudio particularizado.

Asimismo los mencionados, son factores de transformación del territorio, principalmente la construcción del puerto, que cambia definitivamente la fisonomía de la costa, el emplazamiento de la destilería que transforma la actividad portuaria y la limita a puerto de inflamables y el ferrocarril que cambia la relación territorial.

En este proceso, escasamente descrito, la arquitectura industrial impone un paisaje que contrasta las altas torres y los edificios monumentales de la Ensenada productiva, con las sobrias viviendas bajas, algunas de chapa, calles angostas y poceadas y ausencia de vegetación. El paulatino cierre de las fábricas y las privatizaciones de los últimos años marcaron socialmente una grave depresión. El cierre del

ferrocarril, tuvo mayor influencia en la apropiación territorial, aislando los barrios de los principales focos de atracción y toda la región, del ramal La Plata-Constitución.

3.3.- La tradición industrial

En la lectura de la figura 2 se ve cómo la línea de Ferrocarril unía el ramal La Plata-Constitución, desde Villa Elisa, recorriendo toda la costa, directamente con la ciudad de Ensenada y desde aquí en dos ramales, llegando hasta la Estación Río Santiago y el Dock Central.

En 1898 el FFCC del Sud tomó posesión de las líneas pertenecientes a la Compañía del FFCC Buenos Aires y Puerto Ensenada y en 1899 por convenio entre las Empresas del FFCC del Sud y del Oeste, la primera se hizo cargo de la explotación de líneas de Témperley, La Plata, Villa Elisa a Pereyra y Tolosa a Ensenada.

En la historia escrita del Ferrocarril Sud existen escasas referencias sobre la Estación Ensenada (Conti, 1995) ya que la línea Puerto Ensenada, dejan a la estación urbana como un punto de transición.



Figura 2: El ferrocarril. Plano del tendido de la línea de ferroviaria Buenos Aires - Puerto Ensenada del Ferrocarril del Sur. Partido de La Plata Carpeta 197 bis. Urbanización de Ensenada: Vegetal 1947 (MOSP. Archivo Histórico)

4.- LA ESTACIÓN ENSENADA, PASADO Y UTOPIA

4.1.- Hecho en Argentina

Rescate y puesta en valor del saber proyectar y producir en Argentina. El objetivo de organizar un museo del producto industrial argentino nació de la convicción de la necesidad de preservar y desarrollar la puesta en valor de la cultura material del producto, como factor de rescate de las capacidades del saber proyectar y producir de nuestros emprendedores.

En su libro *“Revolución Industrial y equipamiento urbano”*, Jorge Gazaneo hace una referencia al nacimiento de la Industria Argentina. Desde el solar hogareño de la industria autóctona artesanal, se inicia a partir de las inmigraciones de mediados del siglo XIX, un nuevo ciclo, que se asienta en el litoral, aprovechando las múltiples conexiones. Esas formas industriales, no solo se materializaron en instalaciones industriales sino que incorporaron, desde el cosmopolitismo social y económico, criterios de producción, políticas publicitarias y formas de vida.

Paolo Bergomi, Presidente de la Asociación Latinoamericana de Diseño, (ALADI) describe el Programa Hecho en Argentina: *“El primer elemento a tener en cuenta es el reconocimiento de una cultura del nacido de las corrientes migratorias llegadas al país con el aporte de sus capacidades y características, con exigencias acuciantes de instalarse y definir atávicamente su territorio. Para ellos, sus oficios se convierten en pacíficas armas de defensa y de conquista, nunca como entonces se vio la lucha de las tradiciones y los oficios incorporados como factores de supervivencia y permanencia.”*

“La realidad argentina privilegió el camino al pequeño emprendedor, no en oposición a un sistema industrial todavía no inventado, sino que esa figura era la que mejor se adecuaba a las características ambientales, humanas y colectivas de una sociedad entonces apoyada justamente sobre los grandes valores del trabajo y de la familia y sobre un sentido ajustado de la propiedad”

“Bajo esta premisa se lograron las primeras formas de bienestar económico en el cual poder construir espacios existenciales adecuados y de los cuales sentirse además celosos custodios”.

4.2.- La Exposición

La iniciativa de organizar una exposición de la industria argentina fue el puntapié inicial para poder recuperar la antigua Estación para la cul-

tura. El programa cumple con los tres ejes de acción (ver Cuadro 1), compatibilizando un evento cultural con el fortalecimiento de uno de los subsistemas decisivos identificados: la industria, a través del asesoramiento a las PyMEs locales.

La propuesta toma continuidad desde las primeras gestiones realizadas en abril del año del Bicentenario, con diversas propuestas de artistas y profesionales, para ocuparla definitivamente con actividades abiertas a la comunidad. En este sentido, como compromiso posterior a la muestra se entregó una serie de recomendaciones a las autoridades municipales, para dejar precedentes profesionales de las posibles acciones a realizar en este significativo edificio, para no generar pérdidas irremediables de sus valores urbanos y arquitectónicos. La voluntad movilizada en ocasión de volver a recorrer los espacios de la Estación, pueden generar mayores deterioros para el edificio, si no se toman las debidas precauciones.

La Estación Ensenada es atípica, en la figura 3, se alcanza a diferenciar un salón central y dos torres de dos pisos de vivienda y administración respectivamente. En esta foto de la Estación en su estado original, pueden señalarse las intervenciones proyectadas y realizadas en parte, para albergar oficinas públicas.

En la actualidad los terrenos por los que corrían los rieles se integraron a la planta urbana, dejando libre una franja a lo largo de tres manzanas entre las calles La Merced, Sidotti, San Martín y Alem, en las que se realizan actividades transitorias como ferias, circos o como simple espacio verde. La Estación, corrió con peor suerte, mas ligada a la marginalidad. El conjunto es de dominio municipal.

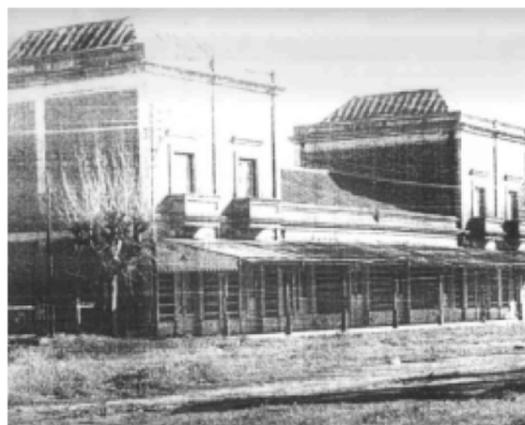


Figura 3: La Estación Ensenada. En la foto de épocas en que la estación estaba en pleno funcionamiento, se pueden apreciar detalles que facilitan su recuperación.

Un proyecto de la década del 70, para albergar oficinas, deja inconclusa una intervención en la que se le construye una losa a la altura de la cubierta del hall central, baños, un entrecimso en las torres que reemplaza los balcones por para-soles de hierro y el bloque posterior por una galería, también con carpintería metálica.

Este es un claro ejemplo de una iniciativa que con ánimos de recuperar la vida útil del edificio, y bajo los parámetros de renovación que expresaba la arquitectura de la década del 70, condujo a un mayor deterioro de una obra inconclusa iniciada con materiales poco aptos para el clima húmedo de la región.

Hoy el respeto por la arquitectura heredada ha tomado otro significado y la arquitectura ferroviaria ha alcanzado otra dimensión como representativa de la revolución industrial en la Argentina. Asimismo, las nuevas tendencias del turismo temático, ponen en relieve, particularmente en Ensenada un importante patrimonio a la espera de ser atendido.

Desde este punto de vista pueden rescatarse en las Estación Ensenada cuatro elementos de base para formular un estudio mas profundo antes de cualquier intervención:

- la memoria colectiva
- la implantación
- el carácter y la solidez del edificio

- los elementos de mínimo significado: la galería del andén queda intacta, su solado, columnas y cenefas, con algunas piezas faltantes. Toda la carpintería original se ha perdido.

4.3.- Pasado y Utopía

Tomamos prestado el nombre de la exposición que reabrió las puertas de la Estación Ensenada en el marco del Bicentenario, para resaltar el efecto que causó ésta en la comunidad. Hoy el pueblo de Ensenada recuerda que pudo caminar por la vieja Estación y espera una decisión por parte de las autoridades locales.

En la actualidad la Estación Ensenada está inserta en pleno centro de la ciudad, su situación es estratégica en relación a uno de los principales accesos, la Casa de la Cultura y la Plaza Cívica. En el marco de los terrenos que la rodean es un espacio vacante de buenas oportunidades para la comunidad. (Fig. 4)

La intervención fue sencilla. Sin tiempo y sin presupuesto, simplemente se desocupó de escombros y basuras, se desinfectó y se limpió. En esta primera etapa se impermeabilizó la losa y se clausuró el acceso a la planta alta. En la actualidad el edificio permanece cerrado, y se ha presentado al intendente un diagnóstico para interrumpir el abandono y evitar un mayor deterioro, que apuntan a su preservación, hasta obtener un presupuesto que permita al Gobierno Municipal, realizar una recuperación formal.

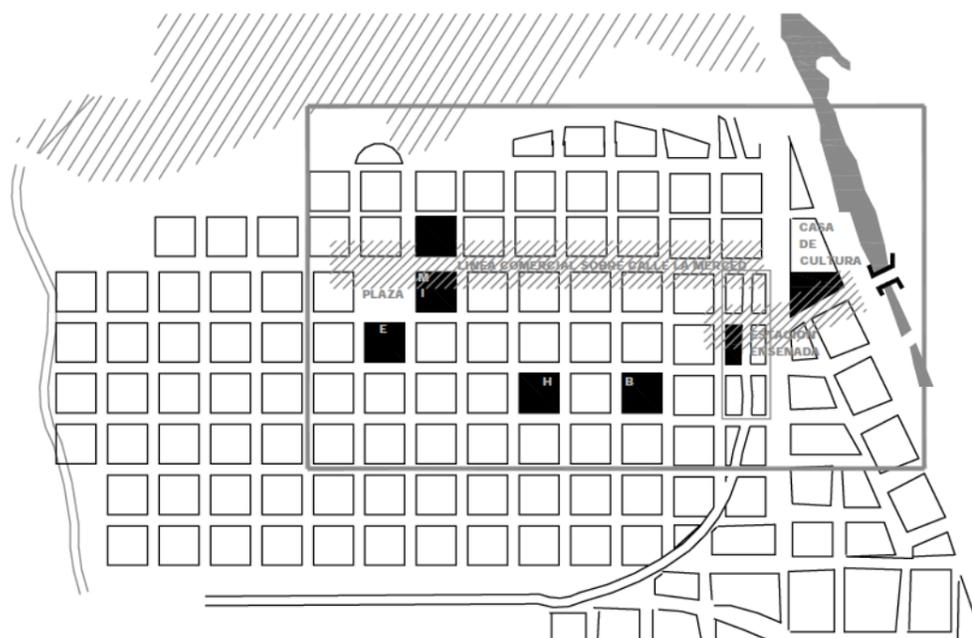


Figura 4: Localización de la estación y el pasaje longitudinal en relación a los principales atractores urbanos. Las manzanas sombreadas albergan los edificios públicos: B: bomberos, H: hospital, E: escuela, I: iglesia y M: municipalidad.

5.- REFLEXIÓN

El patrimonio industrial argentino se liga a la arquitectura ferroviaria y a las grandes construcciones fabriles, casi como patrimonio arqueológico. Existen unidades de mínimo significado, objetos de esa producción industrial, que son en mayor grado referentes de nuestra historia cotidiana, porque evocan el pensar y el hacer de nuestra comunidad urbana.

Las pequeñas acciones emprendidas en el marco del trabajo presentado, nos acercan a la ponderar la vida ribereña y recuperar roles y funciones para superar la calidad de vida. Mas allá de los resultados, los hechos obligan a realizar otro balance, que tiene que ver con la respuesta de la gente antes y durante la exposición. En este sentido, se suman la voluntad de trabajo demostrada por la gente y de aquellos que acercaron sus recuerdos y recuperaron sus utopías con cuyos relatos, se pudo reconstruir la imagen de la Estación en actividad. (Fig. 5)

La experiencia en Ensenada permitió desarrollar una asociación conceptual en la interpretación del patrimonio en las distintas escalas de intervención, ponderando desde los valores ambientales hasta las unidades de mínimo significado, pocas veces consideradas y que hacen a la memoria cotidiana de nuestra cultura.



Figura 5: La muestra incorporó parte de la industria local: la fábrica de sombreros Bic, que data de 1806 -única en sudamérica que elaboraba el fieltro- y que en la actualidad ha cerrado sus puertas. La pérdida es irreparable, desde el patrimonio tangible e intangible.

BIBLIOGRAFÍA

- CESTINO, F., 1949: "Apuntes para la Historia del Partido de Ensenada 1821 – 1882" Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires.
- CONTI, A., 1995: "El Patrimonio Ferroviario en el Área portuaria de Ensenada". En: **Anales LINTA 95**: páginas 47-52.
- **Documentos Ambiente nº 2**, 1995: "Teoría y metodología de la Cátedra FLACAM para el desarrollo sustentable".
- GAZANEO J. y SCARONE M., 1966: "La arquitectura de la Revolución Industrial en Argentina". Buenos Aires Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, UBA.
- MINISTERIO DE GOBIERNO, Prov. de Buenos Aires, 1998: "Síntesis Ejecutiva de "Área Costera Sur del Río de La Plata"
- MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES. DIRECCIÓN DE GEODESIA. ARCHIVO HISTORICO. Consulta de los siguientes expedientes: Sosa Landaburu, 1957;- Partido de La Plata Carpeta 197 bis. Urbanización de Ensenada;- Vegetal 1947
- MUNICIPALIDAD DE ENSENADA, 1972: "El porque de una actitud o la Razón de ser de Ensenada". Ensenada
- RÖGIND, W., 1937: "Historia del Ferrocarril Sud"
- SCALABRINI ORTIZ R., 1983: "Historia de los Ferrocarriles Argentinos". 8va. Edición. Buenos Aires. Editorial Plus Ultra.