

LA MATERIALIDAD EN LA CONSTRUCCIÓN DE PAISAJES DE LAS ÁREAS URBANO PORTUARIAS: EL BARRIO CAMPAMENTO DE ENSENADA.

THE MATERIALITY IN THE CONSTRUCTION OF LANDSCAPES OF THE URBAN PORT AREAS: THE NEIGHBORHOOD CAMPSITE OF ENSENADA.

M. Aversa¹

¹ *Profesional Asistente CIC-LEMIT. mma_arq@yahoo.com.ar*

RESUMEN

Este escrito se enmarca en un proyecto de investigación en desarrollo , que incluye la individualización y análisis del paisaje cultural y paisajes urbanos históricos (PUH) de la región capital y el borde costero. En este contexto se indaga en las Áreas Urbanas Portuarias asociadas a la actividad económica-productiva y al reconocimiento de los paisajes emergentes de la actividad vinculada al Puerto La Plata. La identificación de siete Áreas Urbano Portuarias en los partidos de Berisso y de Ensenada dentro de la jurisdicción portuaria mantienen algunas singularidades comunes, cada barrio expresa una identidad que es propia en un paisaje que le corresponde. En este trabajo de avance parcial se presenta el análisis del barrio campamento (Ensenada), la configuración territorial y urbana a través de la ocupación, los usos del suelo y la materialidad en la construcción de identidad a través de su historia entre los años 1890 y la actualidad.

Palabras clave: *Paisaje Cultural, Áreas Urbano Portuarias, Barrio. Viviendas.*

ABSTRACT

This paper is part of a research project under development, which includes the individualization and analysis of the cultural landscape and historical urban landscapes (PUH) of the capital region and the coastal border. In this context, it is investigated in the Urban Areas Associated to the economic-productive activity and the recognition of the emerging landscapes of the activity linked to the Port La Plata. The identification of seven Urban Areas in the parties of Berisso and Ensenada within the port jurisdiction maintain some common singularities, but each neighborhood expresses an identity that is proper in a landscape that corresponds to it. This work of partial progress presents the analysis of the neighborhood camp (Ensenada), the territorial and urban configuration through occupation, land uses and materiality in the construction of identity through its history between the years 1890 and the present.

Keywords: *Cultural Landscape, Urban Port Areas, Neighborhood. Households.*

INTRODUCCIÓN

El paisaje es una construcción social, “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” [1]. En este sentido el paisaje no es una manifestación de la belleza, sino una percepción sensible en que el observador es espectador y actor en esa construcción.

Las áreas urbano portuarias (en adelante AUP) se conciben en general como un espacio de conexión tierra-agua que ofrece un servicio (económico, ambiental o paisajístico) y en particular como un espacio 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. Ejemplo de ello lo conforman Puerto Madero, Barcelona, Rotterdam y otras áreas reconocidas tras ser reconvertidas.

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 globalmente. Los puertos deben mantenerse operativos y para ello requieren adaptar sus áreas reestructurándolas para absorber nuevos usos del suelo. En este sentido las áreas urbanas que circundan las áreas portuarias quedan a merced de esos cambios sufriendo -algunas veces- modificaciones en sus configuraciones.

Puerto La Plata (en adelante PLP) permanece ligado a la espacialización de las diversas actividades sucedidas 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.

PLP tiene un impacto micro y macro regional, el nodo portuario reúne las tres jurisdicciones del Gran La Plata (Berisso, Ensenada y La Plata) conformando un clúster portuario industrial conjuntamente con la destilería YPF desde hace un siglo, al mismo tiempo -en las últimas tres décadas- corresponde con un hinterland mayor en la Región Metropolitana de Buenos Aires con sus pares Dock Sud, Puerto Nuevo y Zarate-Campana. Sus funciones y roles bien diferenciado confieren al litoral bonaerense un paisaje heterogéneo, pero en todos los casos asociado a la función operativa.

En la escala local la identificación de siete AUP ofrece la oportunidad de analizar las características comunes para interpretar el paisaje en la escala territorial, y las singularidades que cada una presenta permite analizar en la escala urbana y profundizar en la escala del objeto a partir de algunos de sus componentes que son colectivamente reconocidos en la identidad barrial.

El objetivo de este escrito es presentar un avance, explorando el barrio Campamento, el cual puede considerarse el primero en consolidarse dentro de las AUP, indagando la configuración del mismo a partir de las variables de ocupación, usos de suelo y materialidad. 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 relevamiento en terreno. Figura 1.

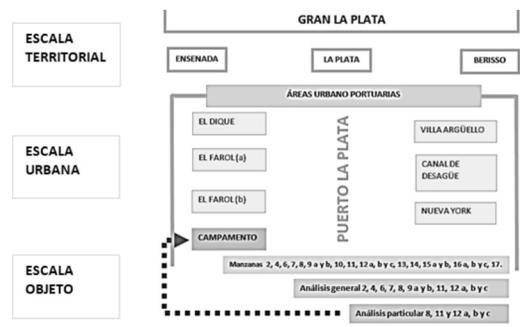


Figura 1. Abordaje metodológico.

MARCO DE REFERENCIA Y CONTEXTO

Los puertos son concebidos con sus actividades operando, infraestructuras económicas y al mismo tiempo dispositivos sociales, la configuración del territorio está representada en imágenes que dan identidad al entorno portuario, en palabras de Milton Santos [2] 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, ergo social y cultural.

Los puertos son espacios de convergencias, infraestructuras que entretejen relaciones entre sí y con otros espacios, instalaciones complejas concebidas como sistemas, cuyos procesos definen la heterogeneidad y dependencia de las funciones, tal como define Rolando García [3], “estas variedades de procesos constituyen un complejo que funciona como una totalidad organizada”. Esa realidad portuaria esta expresada en las instalaciones (grúas, buques, muelles, etc.), pero también en la complejidad del sistema urbano del que forma parte. La visión de la realidad implica ver la diversidad, entender las partes en relación al todo y a la interdefinibilidad [3].

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 [4], 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”. Los puertos obsoletos han cedido -en algunos casos- sus áreas a reconversiones funcionales (nuevos usos), espaciales (públicos

y privados) y administrativas (tierras cedidas a municipios). La potencialidad de recuperar esas áreas presenta interés en diversos actores.

Sin embargo, existen otras reconversiones del tipo puerto-puerto, en que los puertos cambian de rol y de destino, reconvirtiéndose a nuevos usos y ocupaciones según sean las demandas del comercio interior y exterior. En ese sentido las AUP tienen mayores dificultades de compatibilidad en las interfases. PLP tiene en ambos laterales del Gran Dock -entre canales- áreas residenciales consolidadas, con un conjunto de elementos identitarios que conforman en las tres escalas la memoria de esos barrios delineando un patrón de identidad, un paisaje con sentido de pertenencia.

Las reconversiones portuarias dan al paisaje la oportunidad de la transformación permanente, en palabras de Sabaté Bel [5] “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”.

Las AUP pertenecen al puerto y la ciudad, comprenden los acontecimientos intra portuarios influyentes e influidos por acontecimientos extra portuarios, en su condición dialógica de simultaneidad, reciprocidad e interdefinibilidad, en la mutua dependencia que coexiste en la interfase puerto - ciudad. Conforman lugares con sentido de pertenencia y de identidad particular, son sectores de la ciudad que están dentro de los límites de la jurisdicción portuaria, más allá del contacto con el puerto, el agua y las instalaciones de éste, e independientemente de la cuestión jurídico-administrativa que le corresponde a cada municipio.

La materialidad de las AUP varía según el contexto y la época, en tanto el lenguaje que identifica Puerto Madero es ladrillo visto, hierro y hormigón,

el barrio de La Boca presenta una colorida imagen de chapas pintadas en viviendas colectivas (conventillos) de dos o tres niveles; en cambio, Berisso y Ensenada exhiben predominantemente viviendas unifamiliares de chapa y madera con formas más sencillas y en un solo nivel.

En cuanto a la materialidad, la madera es utilizada desde el origen de los tiempos, no habiendo sido reemplazado por ningún otro, sino utilizada complementaria y subsidiaria de otros sistemas constructivos; como advierte Blume [6] “ha ido conquistando progresivamente un nivel de aceptación cada vez mayor [...] la razón principal estriba en que, dada la naturaleza fibrosa de la madera, mediante el empleo de técnicas específicas de unión entre las distintas piezas, puede conseguirse que el material responda adecuadamente a cualquier tipo de sollicitación”. Conjuntamente con la chapa, ha conseguido dar una imagen típica de la costa rioplatense local, siendo el sostén, el aislamiento y en algunos casos el revestimiento.

En tanto que la chapa apareció en estas áreas asociadas al puerto, ya que los barcos que arribaban para cargar la faena de los saladeros traían de lastre maderas y chapas, de las cuales gran parte han sido empleadas en la construcción de estos barrios.

1- INSERCIÓN TERRITORIAL Y URBANA:

1.1- Puerto La Plata y Áreas Urbano Portuarias.

La localización de la ciudad capital de la provincia de Buenos Aires estuvo decidida en virtud del puerto natural de la Ensenada; luego con la necesidad del ingreso de buques de ultramar de mayor calado [7] se sustanció su construcción científica. El visionario potencial estratégico para su explotación en escala regional y nacional se frustró rápidamente, con la federalización de Buenos Aires y la construcción de Puerto Madero; situación que definió que ese sería el puerto nacional jerárquico, sumiendo al Puerto La Plata a un rol secundario y, posteriormente, industrial.

Tal como señala Chiozza “Buenos Aires, fue por antonomasia el puerto, el que los porteños hicieron cabeza de país” [8], condicionamiento que se ha mantenido a lo largo de la historia y persiste en la actualidad (figura 2).

PLP registra diversas etapas en su dinámica económica-productiva, desde el reconocimiento de la Caleta de la Ensenada (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 periodo 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). Hoy, esta región que integran los partidos de Ensenada, Berisso, La Plata -el Gran La Plata- mantienen una significación respecto de su origen, reconocible en virtudes territoriales, ambientales y productivas. El perfil desarrollado de estas áreas representa un fuerte impacto físico, consolidando áreas de diversas superficies de suelo utilizado y explotado, interrelacionadas entre sí, y conectadas por canales y vías principales, integrando un sistema espacial particular, conformando “islas de conjuntos industriales” de gran superficie que comparten territorio y conceden el paisaje de la producción entre el puerto y la ciudad.

Las AUP identificadas conforman en la escala territorial y urbana un patrimonio paisajístico de relevancia, al mismo tiempo que se identifican

componentes dentro de ellas de carácter identitario, calles, canales, edificios e infraestructura que aún permanecen en pie. La calle Nueva York en Berisso, la calle Ortiz de Rosas en Ensenada, por ejemplo. Dentro del barrio campamento el puente giratorio es un patrimonio industrial que refiere a la escala del objeto y del territorio en tanto representa una época de comunicación mediante la infraestructura ferroviaria.

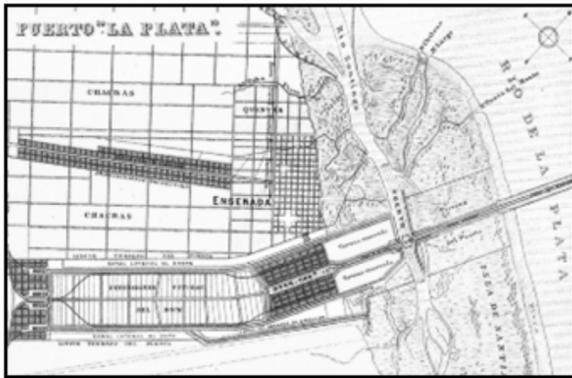


Figura 2. Puerto La Plata y Pueblo de Ensenada. Litografía color [9].

1.2- Pueblo de la Ensenada

En 1629 el sitio de la caleta de la Ensenada tomó el nombre de Barragán, una estancia y un caserío fueron el 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 [10].

La actividad productiva asociada a saladeros primero, incurrió en el crecimiento de las ciudades de Ensenada y Berisso con ingreso de inmigrantes europeos. Esta progresiva ocupación de la planta urbana, y la microrregión, y la lenta reactivación del puerto natural motivaron a que el gobierno de la provincia de Buenos Aires declarara en 1856 cabecera de partido al pueblo de la Ensenada. Tabla 1.

La comparación a través de los planos entre los años 1855-1866-1873 evidencia el crecimiento de la población y la subdivisión del territorio en su ejido urbano y rural. En el año 1866 la traza del pueblo fue rectificadada, y en la diligencia de mensura que le corresponde el departamento topográfico expresa: “el ejido deberá trazarse en el bañado que rodea al pueblo y extenderlo a todas las áreas utilizables, y el agrimensor designado deberá dividir en suertes de quintas y chacras la extensión restante que la municipalidad designe” [12]. Se observa el desplazamiento del trazado y la subdivisión del territorio hacia los bañados.

El ejido urbano en el año 1873 contaba con una extensión de 10 por 30 manzanas, perimetrado por lotes mayores correspondientes a las quintas y las chacras atravesando el bañado conectado por el camino Rivadavia. Figura 3 y 4.

Tabla 1. Crecimiento demográfico. en base [11].

Año	HABITANTES Pueblo de Ensenada	INCREMENTO (%)	HABITANTES Partido de La Plata
1847	227 (nativo y extranjeros)		
1854	312	37,44	2001
1864	365	16,98	2338 (urbano y rural)

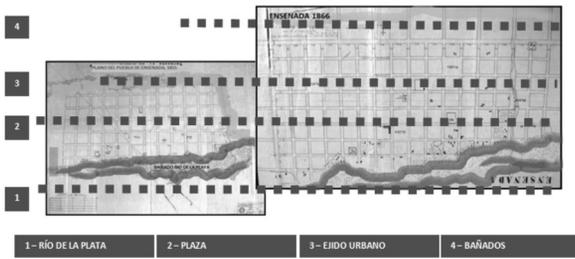


Figura 3. Planos de Mensura “Ejido en el Pueblo de La Ensenada” (en MIPBA, 1855), “Ejido y Traza en el Pueblo de La Ensenada” [13] [14].

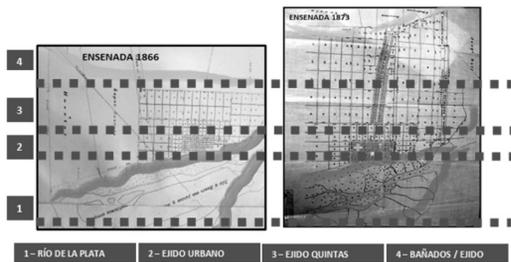


Figura 4. Plano de Mensura “Ejido y traza del pueblo de Ensenada” [15]. Plano de Mensura “Pueblo de Ensenada Delineación de Manzanas Quintas y Chacras” [16].

1.3- Barrio Campamento. Materialidad y paisaje

Dentro de la jurisdicción portuaria en el partido de Ensenada se reconocieron los barrios de El Dique, El Farol (sector contiguo al puerto y Calle Ortiz de Rosas y sector contiguo al murallón y Club YPF) y Campamento, cada uno mantiene una significación con su entorno portuario, pero disimiles en sus configuraciones urbanas y edilicias (Figura 5).

El barrio Campamento denominado así por ser el sector destinado a las guaridas de los obreros que excavaron y construyeron el puerto a fines del siglo XIX, según detalla Asnaghi [17] para la época de las invasiones inglesas “Las pocas viviendas existentes [...] eran, casi en su totalidad de quincha (caña y barro) o adobe (ladrillos de barro secados al sol) [...]”, de igual modo la descripción del barrio Campamento efectuada por un viajero italiano de 1890 refiere a “mil casetas de madera y de lienzo y muy raramente de ladrillos,

que vienen a dar la idea de un gran campamento de trabajo” [18].

Los registros de las viviendas de madera y chapa datan de 1895, conjuntamente con la reciente inauguración de PLP. El barrio es ocupado principalmente por residencia, sus límites longitudinales son el muro de cierre del Gran Dock y el Canal Lateral Oeste, en el sentido transversal la Calle Ortiz de Rosas y la cabecera Norte de Río Santiago (Figura 6).

Respecto de la totalidad de las viviendas un dato significativo sobre la cubierta de las mismas sobre un total de 540 viviendas en el área urbana, el 89% de las cubiertas era de paja, el 8.8% de techo de azotea, el 1,2% de tejas [19].

A partir del relevamiento efectuado en los expedientes de Obras Particulares de la Municipalidad de Ensenada, se cartografió por año la ocupación, los usos del suelo y la materialidad. El primer registro de asentamiento datado en el

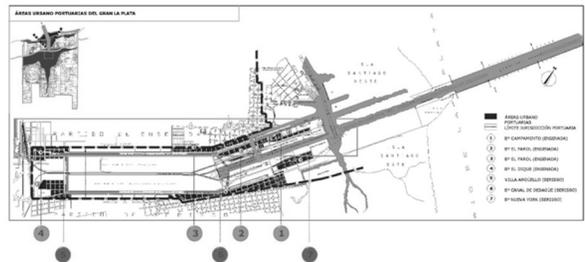


Figura 5. Áreas urbano portuarias del Gran La Plata.

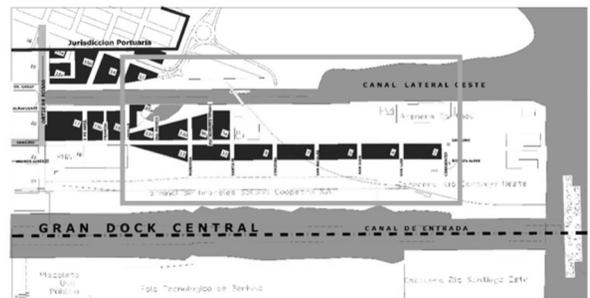


Figura 6. Barrio Campamento, sector de análisis.

barrio es anterior al corte temporal situado entre los años 1900-1915, la manzana 11 es la que mayor registro presenta con una ocupación de 11 parcelas sobre un total de 18. Continúa este registro el periodo comprendido entre 1915 y 1930 con una ocupación más uniformemente distribuida (Figura 7).

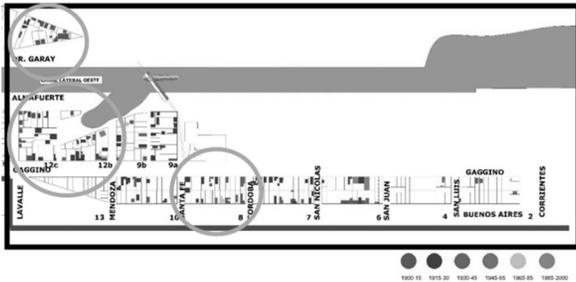


Figura 7. Subdivisión y ocupación por año, selección de manzanas.

1.4- Usos, ocupación y materialidad

Este barrio -a diferencia de otros dentro de las denominadas AUP- mantiene el uso residencial como predominante, con escasos comercios y dependencias asociadas a las viviendas, como depósito o galpón. Su localización en el extremo del Canal Oeste y el Gran Dock hacia el Río Santiago le confieren un aislamiento de la planta urbana preexistente, acentuando el perfil residencial de barrio tranquilo conectado por una calle longitudinal que bordea el Gran Dock Central del puerto, la Calle Río de La Plata -actualmente Gaggino- conecta la totalidad de Ensenada y finaliza en la cabecera norte inmediato a río Santiago y a la zona de maniobras Cuatro Bocas.

La ocupación se inició con la construcción del puerto siendo parcialmente consolidada a mitad del siglo XX, con una densidad baja, un total de 14 manzanas, algunas subdividas conectadas por pasajes. El parcelamiento en general concedió lotes que varían entre 8 y 20 metros de frente y entre 25 y 35 metros de fondo. Si se concentra la ocupación entre 1900 y 1930 el porcentaje ocupado es de 15% con 132 viviendas con distribución uniforme con parcelas vacantes.

Las construcciones registradas de un nivel y muy excepcionalmente de dos niveles, en su mayoría de madera y chapa con una superficie que variaba entre 30 m² y 100 m². En general el programa contenía una cocina y habitaciones con el baño exento, siendo la distribución de éste sobre el frente de la Línea Municipal, puerta al medio derivando a habitaciones, en algunos casos sobre galería, en otros pasillos. 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.

Algunos elementos que caracterizan el ornamento incluye cornisas, cenefas, cubredinteles, esquineros de madera, carpinterías con ornamentos y tapajuntas labradas. Las presentan cenefas de chapa con formas vegetales, o de madera con formas geométricas. Según advierte Leblanc [20] “En todos los casos se apela a piezas de madera producidas por mecanización, que presentan una coloración común, con pinturas saturadas y que contrasta con la tonalidad natural de la chapa y contribuyen decididamente a la identidad de la vivienda.”

La materialidad posee la ventaja de su traslado, dado que la construcción es liviana y sencilla. Asimismo, permite fundar en los terrenos escasamente portantes, con capas freáticas casi superficiales y en terrenos con mayor riesgo de inundación como los de esta área, posibilitando levantar la cota de acceso a la misma unos 50 centímetros en algunos casos.

Vale decir que muchas de estas viviendas fueron ampliadas con sistemas constructivos de mampostería, lo que alteró -en parte- la imagen identitaria del barrio; sin embargo, otras fueron ampliadas manteniendo la fidelidad del paisaje de casas de chapas pintadas con colores vibrantes.

Las tres manzanas seleccionadas para el análisis corresponden a las ocupaciones que respectivamente se corresponden a los cortes temporales seleccionados entre los años 1900-15; 1915-1930; 1930-45.

1900-1915. manzana 11.

La manzana 11 de forma triangular con una superficie aproximada de 3650 m², está limitada por el Canal Oeste y la calle Dr. Garay, Calle Industria (actualmente Irigoyen) y Calle Paseo Colón (actualmente Cestino) (Figura 8). Si bien hay antecedentes de ocupación en el año 1896, se registra la mayor ocupación en el periodo, con 11 parcelas ocupadas sobre un total de 18. El uso predominante es residencial, con vivienda unifamiliar, algunas cuentan con galpón u otra dependencia de servicios.

En cuanto a la materialidad se registran 10 viviendas construidas con madera y chapa, siendo la estructura portante de madera (columnas, vigas) y en algunos casos la estructura de la cubierta con techo a una pendiente y a dos pendientes con tirantes y cabriadas. El revestimiento de chapa ondulada, con cornisamento y aberturas enmarcadas.

1915-1930. manzanas 12b y 12c.

La manzana 12 esta subdividida en tres, quedando la manzana 12 b y c a un lado del pasaje y 12 c al otro lado, la superficie total de la manzana es de 17000 m². Los límites son las Calles Río de La Plata (actualmente Gaggino), Mendoza,

Almafuerte y Lavalle (Figura 9). La ocupación en este periodo es de 17 parcelas sobre un total de 42 parcelas (contando las subdivisiones de parcelas). El uso predominante es residencial, habiendo un registro de un comercio en la manzana 12b, parcela 5 sobre la calle Río de La Plata que es el principal conector del barrio.

En cuanto a la materialidad se registran la totalidad de las viviendas construidas con madera y chapa y algún otro material (hierro, zinc, etc.). el lenguaje arquitectónico es más variado, algunas presentan carpinterías con vidrios repartidos, algunas presentan cenefas y cornisas, otras fachadas lisas.

1930-1945. manzana 8

La manzana 8 tiene una superficie aproximada de 6750 m², limitada por las calles Río de La Plata, Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe (Figura 10). La ocupación en este periodo abarca 7 parcelas sobre un total de 26. El uso que predomina es residencial, organizadas sobre línea municipal.

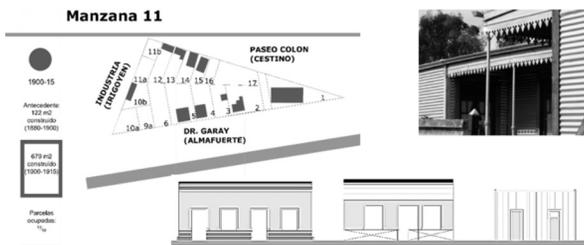


Figura 8. Ocupación, usos y perfil urbano.

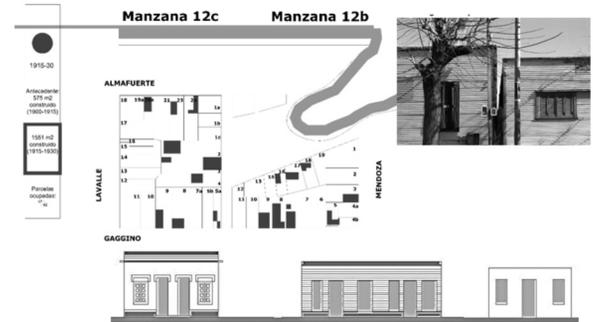


Figura 9. Ocupación, usos y perfil urbano

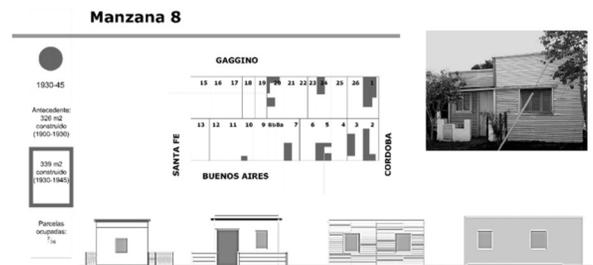


Figura 10. Ocupación, usos y perfil urbano.

En cuanto a la materialidad la totalidad originalmente son de construcción mixta, de chapa y madera y aparecen registros de ampliaciones posteriores en mampostería. Plantas y fachadas sencillas con chapas acanaladas, despojadas de ornamentos, en algún caso algún retranqueo o saliente permitiendo una protección sobre el acceso.

2- ELEMENTOS IDENTITARIOS

El barrio contiene -además de las viviendas- componentes únicos, el puente giratorio sortea el Canal Oeste, manifestando la relevancia del ferrocarril en el sistema portuario (Figura 11). El motivo fue acceder 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). En este recorrido se interponía el canal Oeste, que había que sortear, y fue cruzado por dicho puente.

Importado de Holanda en cajas que se ensamblaron en el sitio en el año 1913, siendo el único de su tipo en la región. El puente apoya sobre un pilar central de un diámetro de 7,30 metros, construido en ladrillos y cemento. 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 metros. Su capacidad de tráfico era de 17 toneladas por eje, se levanta con estructura de hierro del tipo de “arcos parabólicos” con una luz de 25 metros. El motor eléctrico se instaló en una casilla de mampostería para permitir su movimiento (rotación y frenado) reemplazado luego por mecanismos mecánicos e hidráulicos [21].

El Canal Lateral Oeste con 12 metros de ancho y dos de profundidad, arranca en el río Santiago y culminan al pie del albardón unidos por el canal de conclusión o “de reunión”. Conforman conjuntamente al canal lateral Este (Berisso) un sistema casi simétrico, separados entre sí 900 metros, sirviendo originalmente para la circulación del agua y su renovación dos veces al día.



Figura 11. Puente giratorio y Canal Oeste.

La calle Ortiz de Rosas, de carácter residencial y comercial más integrado con el resto de la ciudad, avenida y arteria principal, nexo entre la estación ferroviaria y el Dock Central y la conectora de referencia del vínculo entre puerto y ciudad [22] (Figura 12). Aquí la materialidad refleja mayor heterogeneidad, aparecen plantas más desarrolladas, con dos niveles, de mampostería.

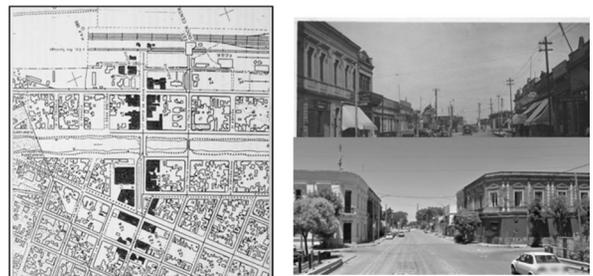


Figura 12. Calle Ortiz de Rosas. Fuente: Flosi. 1999.

CONCLUSIONES

Las AUP de la microrregión en general y el barrio campamento en particular constituyen una imagen que demuestra la importancia del puerto en la gestación del mismo, y la permanencia de ciertas características en el perfil urbano demuestran la identidad en el imaginario colectivo local.

La vigencia del perfil de sus casas bajas de chapa, coloridas y la tranquilidad que prevalece lo mantienen casi “detenido en el tiempo”, su gente identifica el valor del barrio y su entorno portuario. No obstante, esa particularidad del campamento que construyó el puerto a pico y pala, transformado hoy en uno de sus barrios más típicos de ese perfil urbano portuario al que se hace referencia, mantiene algunas problemáticas respecto de su ubicación y los usos del entorno.

En la actualidad el barrio es lindero de actividades industriales subsidiarias del puerto, por un lado, las areneras conforman un borde del otro lado del Canal oeste, mientras detrás del muro del puerto asoma la industria de gránulos sólidos Copetro instalada en 1982 produciendo Carbón de coque, asimismo muy cercano está el Astillero Río Santiago erigido en 1953, además de las areneras y actividades subsidiarias al puerto, quedando el barrio rodeado por usos industriales; algunos nocivos para la salud y el ambiente.

Es evidente que 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-construtores reconocieron más allá de la estética.

REFERENCIAS

- 1.- Nogué, J. (2007) "La Construcción Social del Paisaje". Nel-lo, Cap. La ciudad, Paisaje Invisible. Editorial Biblioteca Nueva. Madrid. España. en Pp. 181.
- 2.- Santos, M. (2000) "La Naturaleza del Espacio, Técnica y Tiempo, Razón y Emoción" Editorial Ariel S.A. Barcelona. ISBN: 84-344-3460-1.
- 3.- García, R. (2006) "Sistemas complejos. Conceptos, métodos y fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria". Editorial Gedisa. Barcelona. España. Pp. 137.
- 4.- Domínguez Roca, L.J. (2006) "Contenedores y Turistas: Reflexiones Sobre La Relación Entre Ciudad y Puerto a Inicios del Siglo XXI". Revista Geografía, Espacio y Sociedad - ISSN: 1885-7183 - VOL. 1, nº 1, 18-1-2006. <http://www.gi.ulpgc.es/ges/index.php>. Pp 6.
- 5.- 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.
- 6.- Blume, H. (1988) "The Principles of Architecture Style, Structure and Design". Editor: Michael Foster. España. Pp. 54.
- 7.- 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".
- 8.- Romero, J. A. (2000) Chiozza en romero. Buenos Aires. Historia de Cuatro Siglos. Tomo 2. Editorial Altamira. I.S.B.N: 9879423240.
- 9.- Coni, E. (1885), "Reseña, estadística y descriptiva de La Plata". Buenos Aires: Establecimiento Tipográfico de la Republica, Especial para Obras.
- 10.- 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.

- 11.- FHCE-UNLP - Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (1982), “La Plata Una Obra de Arte. 1882 – 1992”. La Plata. Editorial Talleres Macchi, Saltzmann y Cia. SACIF. Pp. 110.
- 12.- MIPBA - Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos (1866), Archivo Histórico del Departamento de Geodesia, La Plata. “Ejido del pueblo de La Ensenada”, Agr. Luis Huergo. Diligencia de Mensura. Expediente N°57.
- 13.- MIPBA- Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos (1855), Archivo Histórico del Departamento de Geodesia, La Plata. “Ejido del pueblo de La Ensenada”, Agr. Jaime Arrufo. Diligencia de Mensura. Expediente N° 21.
- 14.- MIPBA- Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos (1866), Archivo Histórico del Departamento de Geodesia, La Plata, “Ejido y traza del pueblo de La Ensenada”. Agr. Huergo. Carpeta N° 112.
- 15.- MIPBA- Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos (1866), Archivo Histórico del Departamento de Geodesia, La Plata. Diligencia de Mensura. Expediente N° 205 24 2.1866.
- 16.- MIPBA- Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos (1873), Archivo Histórico del Departamento de Geodesia, La Plata. “Ejido y traza del pueblo, quintas y chacras de La Ensenada”, Ing. Huergo. Diligencia de Mensura. Expediente N° 205 24 2.
- 17.- Asnaghi, C. (1994), “Ensenada, una lección de Historia”. Fascículos 1 a 24. Ensenada (AR): Edición del autor. Pp. 117.
- 18.- Resasco (1890) en Leblanc 2015. “Las casas de chapa de la región litoral del Gran La Plata. Un ejemplo de industrialización temprano” estudios del hábitat. Vol. 13 (2), diciembre 2015. ISSN 2422-6483 url: revistas.unlp.edu.ar/hábitat Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Pp. 5.
- 19.- FHCE-UNLP - Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (1982), “La Plata Una Obra de Arte. 1882 – 1992”. La Plata. Editorial Talleres Macchi, Saltzmann y Cia. SACIF.
- 20.- Leblanc, F. et al (2015) “Las casas de chapa de la región litoral del Gran La Plata. Un ejemplo de industrialización temprano” estudios del hábitat. Vol. 13 (2), diciembre 2015. ISSN 2422-6483 url: revistas.unlp.edu.ar/hábitat Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Pp. 8.
- 21.- Aversa, M. (2011) “la Permanencia de la Memoria. El Puente giratorio de la Ensenada”. II Congreso Iberoamericano y X Jornada Técnica de Restauración y Conservación del Patrimonio (COIBRECOPA). La Plata, 14-16 septiembre. Edición digital LEMIT-CIC.
- 22.- Flosi, M. (1999), “Estudio comparativo entre normativas municipales sobre regulación de espacios libres y construidos. Estudio de caso: Avenida Juan Manuel Ortiz de Rozas, Ensenada”. Informe Beca de Estudio. Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires. Director Investigador Arq. Vitalone Cristina.

