EL PAISAJE URBANO-PORTUARIO EN RELACIÓN A LAS ACTIVIDADES ECONÓMICO-PRODUCTIVAS.

Multitemporalidades emergentes en la construcción de la identidad de Puerto La Plata

Esp. Arq. María Aversa

LINTA-CIC (Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente. Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires)

mma_arq@yahoo.com.ar

RESUMEN

El presente trabajo se articula con dos proyectos de investigación: "*Identificación y Re-identificación de Paisajes Urbanos Históricos en la Ciudad de La Plata y Región Capital*"[1], e "*Instrumentos de gestión territorial en el marco de los nuevos paradigmas internacionales y su aplicación en la provincia de Buenos Aires*"[2]. En este sentido, el mismo tiene como objetivo el reconocimiento y análisis de las Áreas Urbanas Portuarias (AUP) asociadas a las principales actividades económico-productivas vinculadas al Puerto La Plata desde su construcción científica (1883-1891), identificando paisajes emergentes que se re-significan en la multitemporalidad que contienen.

La espacialización de las actividades económico-productivas en el transcurso del desarrollo de Puerto La Plata está intrínsecamente relacionada a los procesos y modelos de desarrollo económico nacional. Sin embargo, se pueden reconocer particularidades en los usos, actividades e infraestructuras que, consecuentemente, se han manifestado en el territorio ofreciendo múltiples paisajes urbano-portuarios identitarios. De este modo, preexiste un paisaje cultural ligado al puerto y su actividad en su entorno, que se ha ido transformando, modificando, al mismo tiempo, las representaciones del espectador en la construcción de un relato que da sentido y significado a lo que observa.

La metodología adoptada incorpora el eje económico productivo y el eje territorial-paisajístico como dimensiones de análisis, organizado en dos partes: a- reconocimiento exploratorio de los principales cortes temporales vinculados a las actividades económicas (saladeros, frigorífico, petroquímica, contenedores); b- análisis de los

[1]Proyecto inscripto en el Programa Res. CIC 2002-99. CIC-LEMIT (Laboratorio de Entrenamiento Multidisciplinar para la Investigación Tecnológica) "Programa Planificación y gestión Estratégica Urbana y Territorial. Directora: Mg. Arq. Cristina Vitalone.

[2] Proyecto de fortalecimiento de centros CIC 2017-2018, LINTA (Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente), Director: Investigador Arq. Alfredo Conti Co-director: Dr. Juan Pablo Del Río.

paisajes emergentes a partir de los usos del suelo, ocupación e infraestructuras para la movilidad que configuran y organizan el territorio.

Conceptos claves: Áreas urbano-portuarias; Paisaje; Puerto La Plata

INTRODUCCIÓN

La caleta de la Ensenada fue reconocida como puerto natural en el siglo XVI, momento desde el que fue valorado por sus aptitudes geográfica y físicas para la carena de buques. Luego, varios siglos más tarde, con la necesidad de establecer una Capital para la provincia de Buenos Aires, este territorio fue decisorio en virtud del puerto natural de la Ensenada con la posibilidad de explotar ese recurso natural (Mignanego, 1941). La necesidad del ingreso de buques de ultramar de mayor calado sustanció la construcción científica[3] (1883-1891) del actual Puerto La Plata (en adelante PLP). 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 (Aversa, 2017).

En el transcurso de estos 128 años el puerto y el territorio en que se inserta, y con el cual interactúa, ha sido manifestación de diversos procesos en diversos cortes temporales con distintas etapas y momentos como se explicitará más adelante; se considera un primer corte temporal –antecedente- el que abarca al puerto natural y su vínculo a los saladeros y primeros asentamientos, previo a su construcción científica; en el transcurso del Siglo XX -y principios del XXI- se presentan tres cortes principales asociado a los modelos de desarrollo: agroexportador, industrial y neoliberal, con diferentes etapas superpuestas vinculadas a procesos locales; el último corte –etapa reciente- podría ser sintetizado como una etapa de reestructuración, contemplando la posibilidad de la reconversión portuaria hacia un puerto de contenedores.

[3]Se define construcción científica a la transformación artificial que sufre un puerto natural, es decir al conjunto de instalaciones e infraestructura propicias para su funcionamiento que no existían previamente (muelles, dársenas, canales, etc.).

Esta división temporal, diacrónica y sincrónica, donde las etapas se solapan y encuentran en el territorio la espacialización de las diversas actividades ocurridas en el tiempo (saladeros, frigoríficos, petroquímica), demuestra los rastros de usos –existentes o no- que perduran en la memoria colectiva como patrimonio intangible. De igual modo, los nuevos usos del suelo que emergen como resultado de la diversificación de las actividades económico-productivas van fusionando, ignorando o resaltando huellas en el territorio, re-significando el paisaje y re-construyendo la memoria.

En este contexto, los puertos son infraestructuras que configuran y organizan el territorio en su interior y en torno a él, en las áreas urbano portuarias (en adelante AUP) que se definen como espacios de interconexión tierra-agua o tierra-tierra en la contigüidad que involucra la mixtura de usos de las actividades portuarias y las urbanas (residencia, comercio, administración, industria, servicios, transporte, etc.) en espacios comunes, aunque a veces incompatibles y en contradicción.

En la microrregión las AUP 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-cultural arraigado en el imaginario de sus habitantes, que simboliza el paisaje-ambiente resultante tan característico en la región.

El propósito de este escrito se centra en la identificación de las superposiciones de situaciones emergentes en el territorio, resultado de los procesos multitemporales. El objetivo es reconocer y analizar la apropiación y usos del territorio y el paisaje de las AUP en relación a las principales actividades económico-productivas vinculadas al Puerto La Plata.

La metodología adoptada abarca las escalas urbana y territorial en el reconocimiento del territorio y el análisis de las actividades económicas en su consecuente paisaje. Para ello se revisa desde las dimensiones física-funcional y económica-productiva las relaciones con los modelos de desarrollo en escala nacional y los procesos locales ordenados en cortes temporales y etapas.

Cuadro 1: Cortes temporales, etapas y principales transformaciones. Fuente: Elaboración Propia

PUERTO Y CIUDAD EN LA CONSTRUCCIÓN DE PAISAJES

El puerto es una infraestructura de localización productiva, ligada esencialmente a cuestiones de producción, consumo y movilidad. Es un espacio de conexión y transferencia; es una manifestación de los avances tecnológicos en todas sus épocas. Las sociedades primitivas emergieron en torno a los enclaves portuarios naturales. En la concepción de Marx, el puerto sería el instrumento natural de producción, ya que existe una condición originaria para que así sea.

El puerto es una infraestructura cultural, cargada de significados. Cada época se vio signada por algunas condiciones locales, el puerto agroexportador fue sinónimo del granero de mundo, en la actualidad otros componentes son objetos que otorgan

significados, grúas, camiones, contenedores y buques de gran porte simbolizan los puertos. En este sentido "*Lo que distingue a las épocas económicas unas de otras no es lo que se hace, sino cómo se hace, con qué instrumentos de trabajo se hace*" (Marx, 1867:132).

La ciudad, igualmente, es un instrumento de producción, en palabras de Marx (1980:28) "*La ciudad es ya obra de la concentración de la población, de los instrumentos de producción, del capital, del disfrute y de las necesidades*". La interrelación que se genera entre ciudades a partir del intercambio (comercial, cultural, económico) local, nacional e internacional, ha tenido y mantiene a los puertos como infraestructura de articulación.

La ciudad y el puerto actúan como sistemas complejos, tal como define García (2006:21) "*un sistema complejo es una representación de un recorte de esa realidad, conceptualizado como una totalidad organizada (sistema), en la cual los elementos no son ´separables´ y, por lo tanto, no pueden ser estudiados aisladamente (interdefinibilidad)*". La complejidad "*es un tejido de eventos, acciones, interacciones, retroacciones, determinaciones, azares, que constituyen nuestro mundo fenoménico. Así es que la complejidad se presenta con los rasgos inquietantes de lo enredado, de lo inextricable, del desorden, la ambigüedad, la incertidumbre...*" (Morin, 1996:32).

Puerto y ciudad constituyen una manifestación de la apropiación, explotación e identidad del territorio, con todos los elementos tangibles e intangibles, instalaciones y equipamientos, también con sus normas, reglas y acciones. "*El medio urbano es cada vez más un medio artificial, fabricado con restos de naturaleza primitiva […] el paisaje cultural substituye al paisaje natural y los artefactos ocupan un lugar cada vez más amplio de la superficie de la tierra*" (Santos, 1996:42).

PLP es expresión resultante de las dinámicas culturales, naturales, tecnológicas, sociales, ambientales, políticas y económicas con rastros del paso del tiempo en un territorio productivo. El puerto en (con) el entorno urbano define la existencia de un paisaje con múltiples capas a veces difícil de aprehender (solapadas, yuxtapuestas, ensambladas) consecuencias de las huellas que subsisten y del actual desempeño en la multitemporalidad de paisajes emergentes.

El paisaje, como 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”* (Nogué, 2007:181). El paisaje es tal porque existe un observador, un espectador que da sentido a lo que ve y sobre lo que construye una realidad y un relato, es en parte una interpretación; “*la observación de un objeto es en sí una forma de interpretación sometida a una modificación constante, ya que cada punto de vista añade una nueva percepción*” (Goller. 2005:200).

Por lo tanto, se deduce que no hay un solo paisaje, o bien que hay un paisaje y muchas formas de concebirlo, aceptarlo, ignorarlo, rechazarlo o contemplarlo. Respecto al paisaje portuario en general y del PLP en particular la expresión se encuentra en las áreas intra portuarias y extra portuarias, en la interfase, en los bordes, en el tejido de relaciones que se origina en la mixtura de usos, en la movilidad, en la relación puerto-ciudad y en los actores sociales que intervienen.

Estos espacios que son definidos como Áreas Urbano Portuarias, “*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*” (Aversa, 2017:43).

Desde este marco conceptual el paisaje abarca lo tangible y lo intangible del lugar, del sentido de apropiación y pertenencia del sitio; en palabras de Silvestri (2003:151) “*comprender un lugar como paisaje implica identificar un fragmento ambiental como representante de una totalidad mayor. En este fragmento se resumen y ordenan los elemento principales que le otorgan carácter individual al área: pero la jerarquía de los elementos que la constituyen no solo se establece de acuerdo con su importancia económica-social relativa, su novedad técnica o su percepción sensible, sino también por significantes sociales que lo exceden*”.

En esta área de puerto y ciudad la organización del territorio en los aspectos sociales, laborales, culturales y políticos se manifiesta a través de sus elementos multitemporales

que configuran el mismo. La atmosfera del ambiente portuario, con diferencias según cada época, subyace a los procesos y acontecimientos, y sobreexpone la des y re-territorialización de los mismos como si de nuevas historias se tratase.

ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y PAISAJES EMERGENTES EN PLP

El puerto se sitúa en la margen izquierda del Río de La Plata, en el extremo sur, cercano a su desembocadura, en un terreno de llanura con una planicie costera extensa y ondulada, sin complicaciones para el desarrollo de un puerto natural, con buena protección contra vientos y profundidades aptas para los navíos de la época se desarrolló la actividad portuaria. El aprovechamiento de las crecidas del río para el ingreso y la protección que brindaba contra los vientos y la posibilidad de construir muelles de carga y descarga en los islotes del delta le otorgaron al puerto natural de la Caleta de la Ensenada un papel importante en la región en relación a los puertos de Buenos Aires y Montevideo (Aversa, 2010).

Como cualquier otra porción del territorio, aquel sitio, tras el reconocimiento y la apropiación –primero espontanea, luego planificada-, fue transformándose física y funcionalmente en paralelo que fue trazando su identidad social y cultural fuertemente vinculada a las actividades productivas emergentes. Se reconocen cuatro cortes temporales con diversas etapas en la construcción de paisajes portuarios, industriales y urbanos relacionados a PLP.

Figura 1: Ubicación geográfica del Puerto Natural de la Ensenada; Caleta de la Ensenada (1798). Fuente: Carta Náutica (en MIPBA); Sors de Tricerri (1933)

1- Primer corte temporal (Siglos XVII-XIX): Puerto Natural de la Ensenada

La primera etapa, previa a la construcción de PLP, corresponde a su origen destinado a cobijo y defensa -de aquel puerto natural del siglo XVII y XVIII- estratégico en su posición territorial, aprovechando las crecidas del río para el ingreso y la protección que brindaba contra los vientos. Etapa coincidente con la incipiente industria de salazón de carnes, usufructuando la virtud de los bordes fluviales. En aquella época 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 (Aversa, 2017:45).

La ciudad de Ensenada estuvo asociada a la actividad productiva de los saladeros a principio del siglo XIX, tal como sucedió posteriormente en Berisso; hacia 1870 resurgió la industria saladeril, la familia Berisso instaló el saladero San Juan (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*" (Aversa, 2017:6)

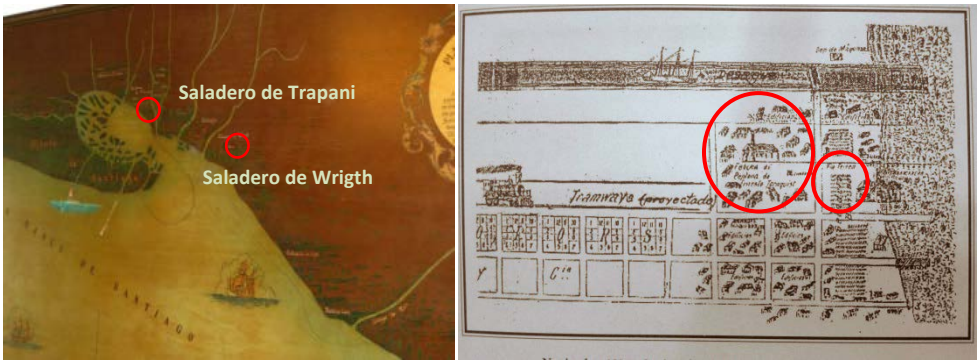

Figura 2: Saladeros en Ensenada (Siglo XIX); Saladeros Berisso. Fuente: Museo Histórico del Fuerte Barragán, Ensenada; Guruciaga (s/f)

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 las nuevas técnicas y tecnologías de los frigoríficos, declinando la industria saladeril a partir de la década del ´80.

Este extenso período, contiene dos etapas, la previa a la construcción científica del puerto (Siglos XVII-XIX), y la etapa inmediata que concierne a la fundación de la capital de la provincia de Buenos Aires (1881), la cual debía cumplir el rol de sede del gobierno y administración, contar con fácil acceso a través de vías de comunicación, con agua necesaria para la población, infraestructuras para la higiene y comodidad urbana, y, además era relevante poder contar con un puerto de vinculación con el exterior (Mignanego, 1938: 257-258), permitiendo el ingreso de buques de ultramar de mayor calado, proyecto previsto por el Dr. Dardo Rocha para uso internacional (1883-1891).

Las obras se iniciaron 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. El proyecto del puerto abarcó una extensión de 1.100 hectáreas aproximadamente, ordenado a partir de un eje de navegación -el canal de acceso y el dock central de 7.750 metros de longitud en sentido nor-nordeste- de vinculación del puerto con el río de la Plata. El dock presenta dos canales laterales (Este y Oeste) 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” en el actual barrio El Dique.

Con el puerto construido científicamente, se aprobó por Ley Provincial Nº 2.339 el contrato celebrado entre el Poder Ejecutivo y un representante de la Sociedad Muelles y Depósitos para la construcción de un ferrocarril en la margen occidental del canal Oeste que lo vinculara con el pueblo de Villa Elisa (Senado PBA, 1890), incorporando al paisaje una infraestructura de conectividad que identificó la microrregión: el ferrocarril.

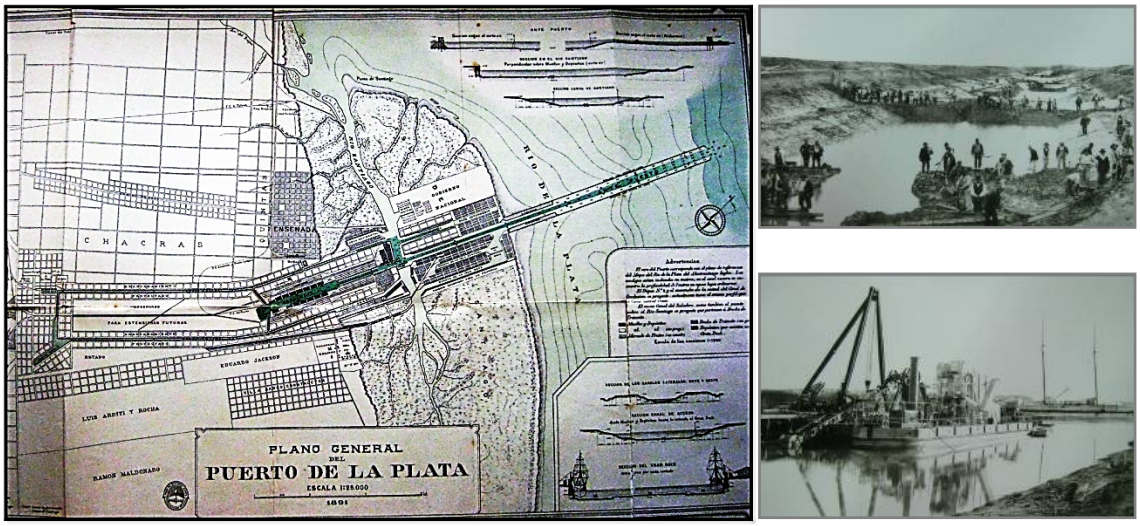

Figura 3: Puerto La Plata (1898); Construcción del Puerto. Fuente: MIPBA; Rivelli, 2007

2- Segundo corte (1904-1957): consolidación industrial

El segundo corte temporal (1904-1957) contiene dos etapas: Hasta 1925, y con la nacionalización de PLP (1904), 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. Este corte coincide con la etapa del modelo de desarrollo agroexportador hasta la década del ´30 y con el modelo de industrialización por sustitución de importaciones (1930-1960).

Este período de resurgimiento económico productivo regional, estuvo influido por la disposición de los frigoríficos, ubicados estratégicamente cercanos a los puertos, aprovechando la posibilidad de exportación de las carnes. La primera de las compañías frigoríficas en radicarse fue The La Plata Cold Storage Company Limited (1902), ubicado sobre la margen del Dock Central del lado de la ciudad de Berisso. La compañía vendió en 1916 sus instalaciones a la firma Compañía Swift de La Plata Sociedad Anónima Frigorífica que operó hasta el año 1983.

La otra gran compañía fue la Sociedad Anónima Frigorífica Armour de La Plata (1911) situada en la cabecera del puerto del lado de Berisso, entre el Gran Dock, el frigorífico Swift y el Río Santiago. El mismo fue desafectado en 1969 y demolido totalmente en

1983. En su mayor apogeo estas instalaciones ocuparon a más de 4000 empleados, siendo fundamentales en la construcción de identidad local para Berisso y la región.

En 1925 el Director General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, General Enrique Mosconi, encomendó a la Bethlehm Steel Co. la construcción de la planta de la Destilería Fiscal de Puerto La Plata capaz de tratar 2.000 toneladas de petróleo crudo de Comodoro Rivadavia (Scoccia, 1950: 61-65). La planta de la destilería/refinería se hizo en terrenos destinados a una futura ampliación del puerto, en el dock central, marcando el perfil de puerto industrial, que abarcó un extenso período hasta la década del ´80.

Esta etapa, que abarca el modelo industrialista de la época, cierra con la creación de AFNE (1953), la fundación del Astilleros Río Santiago (1953) y un reposicionamiento industrial regional muy consolidado, reconocido y generador de fuentes de trabajo para los partidos locales.

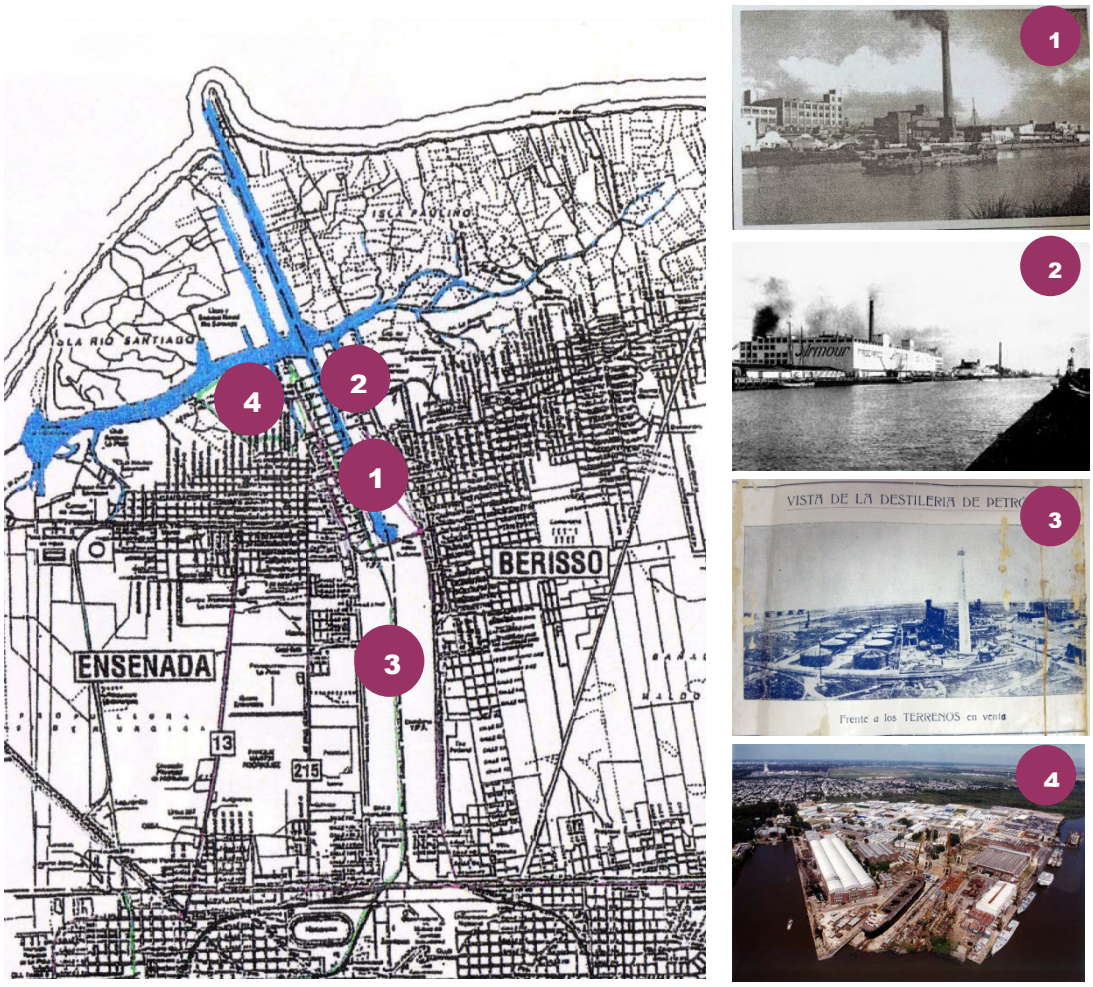

Figura 4: Espacialización de actividades [1: Frigorífico Swift, 2: Frigorífico Armour, 3: Destilería YPF, 4: Astilleros Río Santiago]. Fuente: Archivo del Puerto La Plata

Un aspecto a destacar del período, como parte de la expansión de las áreas urbano-portuarias, fue la oleada inmigratoria recibida a través de PLP entre los últimos años del siglo XIX y principios del XX, representando en los primeros años del siglo pasado el 35% de la población, siendo las áreas de Isla Santiago, Gran Dock Central y el Dique las de mayor ocupación.

La Calle Nueva York (y el barrio que la contiene), ubicada entre el Dock Central y el Canal Lateral Este, nació y persistió en función de la operativa portuaria e industrial de mano de la inmigración europea y la oferta laboral del puerto, conformando un particular lenguaje urbano en la ciudad de Berisso cercano al río (casas de planta baja, construcciones de chapa, variedad de colores, etc.) que forman parte del patrimonio urbano portuario (Flosi, 1999:21). Esta calle era la más “cosmopolita” debido a la convivencia de inmigrantes (Italianos, Españoles, Croatas, Polacos, Búlgaros, Sirios, etc.), que generaron un ambiente cultural ecléctico con su impronta en el territorio caracterizada por un homogéneo lenguaje edilicio (típico costero ribereño).

En Ensenada, sería la calle Ortiz de Rozas, de carácter residencial y comercial más integrado con el resto de la ciudad, la avenida y arteria principal; el nexo entre la estación ferroviaria y el Dock Central y la conectora de referencia del vínculo entre puerto y ciudad (Flosi, 2001). Asimismo el barrio Campamento denominado así por ser el sitio elegido para la guarida de los que excavaron a pico y pala el puerto, es representación de la memoria identitaria portuaria.

Figura 5: Calle Montevideo, Calle Nueva York (Berisso) y Ortiz de Rozas (Ensenada). Fuente: Fotos del autor

3- Tercer corte (1957-1989): desafectación y obsolescencia

El tercer corte temporal, también puede dividirse en dos etapas, entre 1957-1970 se crearon los partidos de Ensenada y Berisso (1957); el puerto, continuaba en manos del Estado Nacional, minimizando la prestación de los servicios portuarios desde la decada del ´70 hasta 1989; por otra parte, las industrias estaban en procesos muy inestables propio de las continuas crisis económicas, políticas e institucionales.

La división e independencia de los partidos de Berisso y Ensenada de La Plata -que actualmente integran la denominada región del Gran La Plata- generó un desmembramiento a escala territorial microregional; sin embargo, al mismo tiempo confirió cierta identidad a cada una que fue sostenida y consolidada en el transcurso de su proceso historico. En el año 1960 se creó el Plan regulador conjunto de los partidos de La Plata y Ensenada, el mismo fue un instrumento para la planificacion territorial en escala regional que contemplaba objetivos de integracion, conectividad y fortalecimiento (Urbis, 1960).

La siguiente etapa –coincidente con el gobierno de facto (1976-1983)- generó una lenta y sostenida desafectacion portuaria en general y de PLP en particular, la gestión a través del Estado Nacional era deficiente, mal administrada y con políticas minimizadas, lo que consecuentemente provocó la obsolescencia y retraimiento portuario hasta la década siguiente, impactando directamente en las localidades vecinas dependientes de actividades portuarias, industriales y subsidiarias de estas.

Figura 6: Estación Dock Central 1990; Silos (demolidos). Fuente: fotos del autor

4- Cuarto corte (1990-2018): Reconversiones y nuevas oportunidades

Este cuarto, y último corte temporal, inició la etapa en la década del ´90, con cambios derivados de los marcos políticos precedentes, la reforma del Estado (1989) y procesos económicos internacionales en el marco del modelo neoliberal imperante en la región. Asimismo, es la década que consagra la creación del Mercado Común del Sur - Mercosur (1991) fundado en la integración regional económica y política.

En principio, se distingue una primera etapa (1990-2001) correspondiente al cambio jurídico-administrativo a partir de la Ley de Puertos N° 24.093 que transfirió la jurisdicción a las respetivas provincias, en el marco de un proceso de desregulación mediante la descentralización, concesión y/o privatización portuaria. En ese contexto PLP fue transferido a la provincia y descentralizó su administración a un ente autárquico.

En 1999 se creó el Consorcio de Gestión Puerto La Plata (CGPLP), ente autárquico dependiente del Ministerio de la Producción de la Provincia de Buenos Aires, quien elaboró el Plan Director promotor de líneas a futuro de un puerto que contemplara la alternativa de desarrollo y crecimiento de un puerto multipropósito. Además contemplaba poner en valor el patrimonio, asegurar la navegabilidad de los sitios operativos, reparación y adecuación de instalaciones portuarias, construir terminales polivalentes en las cabeceras de Berisso y Ensenada, entre otras cuestiones.

A partir del 2001, la crisis que sufrió el territorio nacional provocó la desaceleración de la inversión de capitales privados, y puso en riesgo el objetivo para concretar y operar la terminal polivalente en la cabecera de Rio Santiago, y sumado a esto, la caída de las importaciones de productos manufacturados y el freno en las exportaciones repercutieron en la falta de interés del sector privado para invertir.

En el período 2005–2010 se redefinieron los objetivos buscando resultados y la viabilidad de los contenidos del Plan Director, determinando las posibilidades vinculadas a la actividad portuaria, en el marco de otro escenario político, económico y social de la Nación. En ese contexto se licitó la construcción –y posterior inauguración- de la terminal de contenedores en la cabecera del sector del antiguo frigorífico Armour (Berisso). “*La obra proyectada en etapas tuvo su inauguración para operar en 2015.*

La terminal con capacidad inicial de 100 mil TEUs/año, y capacidad total para 400 mil TEUs/año, con previsión de crecimiento […]” (Aversa, 2017:28).

Dentro de esta reconversión portuaria el paisaje se volvió a simbolizar, se incorporaron una serie de objetos en el entorno portuario que son advertidos –o no- por el colectivo social de la ciudad en su inmediación: grúas, contenedores, camiones son componentes de una nueva imagen, independiente de la valoración que el espectador le asigna.

Figura 7: Terminal de contenedores (Berisso). Fuente: Consorcio de Gestión Puerto La Plata; Fotos del autor

PAISAJES, USOS Y SIGNIFICADOS

El puerto es un dinamizador económico y social, y un paisaje en sí mismo contributivo al erario público en instalaciones y equipamientos meritorios del patrimonio ingenieril y arquitectónico. La organización del territorio urbano-portuario es resultado de estas actividades; la disposición de infraestructuras de silos, galpones, 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, fábricas, y talleres. En las ciudades se construyeron viviendas para obreros y familias e instalaciones y servicios apropiados a la vida urbana, que también son reconocidos en el paisaje urbano-portuario.

Esta inmensa superficie con múltiples equipamientos e instalaciones es un paisaje con diversos micro paisajes en su interior, en constante transformación. Los equipamientos e

instalaciones que perduran –en uso o desuso- sumado al ambiente costero antropizado configuran el patrimonio de PLP aun cuando no es del todo apreciado y puesto en valor. Como advierte Donadieu (2006:39-40) “*las imágenes de los paisajes reales muestran a menudo la herencia del pasado […] asumir una herencia y, de ese modo, transformarla en patrimonio privado o colectivo supone aceptar lo dado por los ascendentes para comprometer a los descendientes*”.

El perfil desarrollado por estos aparatos productivos de fuerte impacto físico (visual y ambiental), consolidando áreas de diversas superficies de suelo utilizado y explotado, interrelacionadas entre sí, y conectadas por canales y vías principales, integran un sistema espacial particular, conforman ´islas de conjuntos industriales´ de gran superficie que comparten territorio y conceden el paisaje de la producción en la relación entre el puerto, el barrio, las ciudades y la región.

Asimismo, un paisaje característico de estas áreas urbano-portuarias lo constituye el uso residencial, la materialidad y lenguaje de las casas de chapa y madera en torno al puerto, definen barrios enteros como Nueva York (Berisso), Campamento y el Farol (Ensenada) y delinean un patrón de identidad rodeado de grandes equipamientos, canales e infraestructuras viejas y nuevas.

Figura 8: Casas en barrios de la jurisdicción portuaria (Izquierda 1920 y 1930; derecha 2017). Fuente: Dirección de Obras Particulares de la Municipalidad de Berisso y Ensenada; fotos del autor

Cada una de estas etapas hace identificable al imaginario colectivo un paisaje asociado, a los saladeros, los frigoríficos, los buques petroleros como referentes de una época pasada vinculada al esfuerzo del trabajo enmarcado en una dimensión económica productiva que dejó huellas en el territorio expresada en objetos del patrimonio arquitectónico e industrial, reconvertidos y refuncionalizados, conservando la vigencia en el imaginario.

Estas huellas que no son suprimidas por las nuevas tecnologías y usos, por el contrario emergen en calidad de patrimonio urbano portuario que por momentos se desdibuja en el territorio, hablan de un “*paisaje donde prevalece la idea del contraste, de la yuxtaposición incongruente, de lo no-finito, de lo irregular, de la variedad, de lo insólito*” (Zardini en Sola Morales, 2005:211).

En este territorio no solo emergen las etapas productivas en paisajes reconocibles, igualmente emerge el tejido de las ciudades, la ocupación y otros usos del suelo entremezclado con rastros de naturaleza; los cursos de agua navegables permiten otras actividades recreativas, deportivas y náuticas que son y hacen a la construcción social del paisaje (Nogué, 2010).

Figura 9: usos náuticos y recreativos del paisaje ribereño. Fuente: fotos del autor

Los puertos, como otros sistemas de comunicación (aeropuertos, rutas, ferrocarriles) son esenciales en la dinámica del desarrollo económico y social de un territorio. Su implantación determina el avance regional, junto a otros sistemas de intercambio. Los puertos son concebidos con sus actividades operando, esas imágenes son las que dan identidad al entorno portuario, 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.

Las áreas urbano-portuarias confieren una doble realidad, por un lado la del puerto con sus especificidades, y por otra la de la ciudad –el entorno urbano- con sus multiplicidades, en la conjunción de un territorio con otro, donde se produce la fragmentación (socioterritorial), el desconcierto (entre orden y desorden), y la anarquía "controlada" de los desplazamientos; tal como la plantea Soja (2000) "*es la complejidad formal. En ella convergen procesos simultáneos de desterritorialización y reterritorialización, es decir, de desmontaje de realidades urbanas preexistentes y de recolonización de la ciudad con otras nuevas*".

El paisaje del que se habla es resultado de un territorio concreto, que puede ser aceptado y/o rechazado. Se parte de la idea que las condiciones ideológicas, culturales, psicológicas de quien ve, mira, observa difieren en el acto de contemplación de paisajes. La presencia del sujeto en un espacio y tiempo preciso, requiere un discurso que dé sentido (metáfora) y significados que se acumularan con el paso del tiempo (alegoría). 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*".

Sintetizando, se interpreta un territorio histórico, asociado a procesos económicos-productivos con diversos cortes temporales, etapas, momentos y dinámicas donde el puerto representa una estructura técnica y social (Dominguez Roca, 2006), con un fuerte vínculo en el hecho productivo, al mismo tiempo, un símbolo del territorio que otorga identidad a los lugareños, que no es estático, por el contrario, está en permanente evolución y transformación.

En consecuencia, el paisaje es "*cualquier parte del territorio tal como lo percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos*" (Convención Europea del Paisaje, 2000). Esa interacción es secuela de los procesos sucedidos en el tiempo, de las vivencias colectivas e

individuales que aportan a cada huella de la memoria una capa más de paisaje sobre paisajes con una temporalidad que podría definirse anacrónica.

Figura 10: Puente Giratorio sobre Canal Oeste (1890); Terminal de contenedores (2015). Fuente: Fotos del autor

CONCLUSIONES

Este trabajo plantea las condiciones que transforman el territorio y sus consecuentes paisajes, en el recorte territorial que abarca el paisaje, resultado de decisiones políticas, de marcos regulatorios y procesos de gestión, en un hecho social, de una construcción individual y colectiva.

Se ha expresado que el paisaje es todo lo que se puede ver, en el sentido que lo cuestiona Eveno (1994:105) “*qué es el paisaje? indudablemente nada más que el devenir de toda cosa de un universo reducido a la pura visibilidad*”; no obstante, ese observable necesariamente requiere un observador, un espectador que otorgue sentido, que construya un relato; ese paisaje que ´está´ allí (sentido de transitoriedad) ´es´ (sentido de permanencia) en tanto haya un otro que lo contemple. El paisaje requiere de la alteridad, de las representaciones del otro y del nosotros que se opone a ´una´ sola identidad, que es capaz de soportar las más disimiles perspectivas que la alteridad implica.

En este sentido, el paisaje no puede imaginar el futuro, ni anticipar lo que no existe, pero sí puede construir oportunidades, el paisaje es un recurso para el ordenamiento territorial, para la preservación del patrimonio cultural, para reavivar la memoria, para

gestionar los recursos y para dar institucionalidad a un compromiso de agenda pública que resguarde la historia no como resultado sino como proceso.

No se trata de resguardar el paisaje como reliquia, como una utopía, sino de usufructuarlos en pos de generar estrategias de planificación y gestión que revaloricen el pasado, renueven las representaciones sociales y culturales y restauren el compromiso Estado-sociedad en la valorización del territorio-paisaje local y regional asociado a una actividad singular dentro de una red de actividades y acciones humanas: la portuaria.

BIBLIOGRAFÍA

María Aversa *La organización del territorio urbano-portuario: Puerto La Plata (1810-1904).* Documento de avance de Beca de Estudio CIC (2009-2011). LEMIT-CIC Laboratorio de Entrenamiento Multidisciplinario para la Investigación Tecnológica, Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires. Directora Mg. Arq. Cristina Vitalone. (2010).

"Políticas Regionales. Transformaciones Portuarias en el Gran La Plata"; *Revista 47 al Fondo.* Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de La Plata. Noviembre (2017). Páginas 24-29. Disponible en https://digital.cic.gba.gob.ar/handle/11746/6668

"La Materialidad en La Construcción de Paisajes de las Áreas Urbano Portuarias: El Barrio Campamento de Ensenada". *Revista Materiales* LEMIT-CIC (Laboratorio de Entrenamiento Multidisciplinario para las Investigaciones Tecnológicas. Comisión de Investigaciones Científicas). N°7 (2017). Páginas 41-52. Disponible en https://digital.cic.gba.gob.ar/handle/11746/8819

"Materialidad y Paisaje en las Áreas Urbano Portuarias del Gran La Plata. Barrios "El Farol" (Ensenada) y "Canal de Desagüe" (Berisso)". Presentado para el 5to. Congreso Iberoamericano y XIII Jornada Técnicas de Restauración y Conservación del Patrimonio". (La Plata: LEMIT-CIC, 2017) Disponible en https://digital.cic.gba.gob.ar/handle/11746/6620

Plan director del Puerto La Plata, Tomo II. (La Plata: Consorcio De Gestión Puerto La Plata, 2001)

Luis Javier Domínguez Roca, “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. Disponible en http://www.gi.ulpgc.es/ges/index.php.

Pierre Donadieu, *La sociedad paisajística*. (La Plata: Editorial Universidad Nacional de La Plata – EDULP, 2006)

Claude Eveno, *Humeurs, pages paysages,* n°5, 1994-1995. Pag 104.

Mario Flosi, “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. (1999).

> “Áreas y edificios calificados del ambiente portuario, el impacto de los instrumentos técnicos legales. Estudio de caso: preservación de la calle Nueva York de Berisso: una aproximación al diseño de pautas de regulación del uso y ocupación del suelo”. Informe Beca de Perfeccionamiento. Director Investigador Arq. Vitalone Cristina (2001).

Rolando García, *Sistemas complejos. Conceptos, métodos y fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria*. (Barcelona: Editorial Gedisa., 2006), Página 137.

Bea Goller, “Capitulo la fuerza de la imagen: arquitectura superficial”, en Solà-Morales, *Metrópolis. Ciudades, Redes, Paisajes*. (Barcelona: Gustavo Gili S.A, 2005).

Luis Guruciaga, *Berisso fotomemoria* (La Plata: Signo, s/f).

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

MIPBA - Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos, Archivo Histórico del Departamento de Geodesia, La Plata.

Oriol Nel-lo “Capitulo La ciudad, Paisaje Invisible” en Joan Nogué *La Construcción Social del Paisaje*, (Madrid: Editorial Biblioteca Nueva, 2007), Página 181.

Puerto La Plata, “Documentos oficiales publicados por orden del superior gobierno de la Provincia de Buenos Aires”. (La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo La Plata, 1891).

Andrés Rivelli, *La Plata, Memoria visual de la fundación y la construcción de la ciudad de Dardo Rocha (1882-1890), selección de fotografías de Tomas Bradley, Juan Marostica y otros.* (La Plata: Editorial el Remanso, 2007).

Marcelo Scarfo, “Ensenada y sus Puertos” en Actas del IV Congreso Internacional De Caminería Hispánica, (Madrid: 1998).

Senado-PBA, Provincia De Buenos Aires

> “Leyes sancionadas durante el 36º periodo legislativo – Mayo 1889 a Abril 1890”, Oficina de Publicaciones. (La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1941).
>
> “Leyes sancionadas durante el 38 periodo legislativo – mayo 1882 a abril 1884”, (La Plata. Talleres de impresiones oficiales. 1941).

Joaquin Sabaté Bel (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. Disponible en www.redalyc.com, Página 49.

Milton Santos, *La Naturaleza del Espacio, Técnica y Tiempo, Razón y Emoción* (Barcelona: Editorial Ariel S.A. 2000).

Graciela Silvestri, *El Color del Río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo,* (Bernal: Universidad Nacional de Quilmes, 2003).

Guillermina Sors De Tricerri, *El puerto de la Ensenada de Barragán 1727-1810,* Programa de Apoyo al Desarrollo de los Archivos Iberoamericanos (ADAI), (La Plata: Asociación Amigos del Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, Publicaciones del Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, Serie Auxiliares Descriptivos, 2003).

Mirko Zardini, “Capitulo De la Ciudad que Sube, al Paisaje que Avanza”, en Solà-Morales, *Metrópolis. Ciudades, Redes, Paisajes*. (Barcelona: Gustavo Gili S.A. 2005.