

## **LAS HERENCIAS TERRITORIALES COMO FORMA DE COMPRENDER EL ESPACIO DEL PUERTO LA PLATA**

**Carut, Claudia; Dardo Arbide; Marta Crivos; D'Amico, Gabriela; Ghetti, Georgina**

Inst. Invest. Humanidades y Cs. Sociales (IdIHCS) - UNLa Plata/CONICET ;

F. Arquitectura y Urbanismo. U Concepción del Uruguay.

Centro Estudios Dinámica Exógena (CEIDE) –F.Cs Naturales y Museo/CICPBA

*ccarut@yahoo.com*

### **Resumen**

Un acontecimiento puede pensarse considerando su inscripción en el tiempo, pero está presente en el espacio a través de los objetos, las herencias territoriales. Estas entendidas como objetos que, surgidos en el pasado, adquieren nuevos significados y valores a la luz de acontecimientos presentes. En última instancia, esta noción permite expresar que espacio y tiempo están contenidos en el territorio, ya que toda herencia tiene una existencia ontológica (objeto en el espacio) y temporal. En cada momento histórico, podemos reconocer una producción del territorio donde los objetos y las acciones se arman y rearman con nuevos sentidos, generando huellas del pasado y nuevas improntas que son frutos de modos de vida y del lugar al mismo tiempo. El presente trabajo intenta reconstruir la organización territorial del Puerto La Plata a partir de las sucesivas configuraciones territoriales que emergen y se resignifican desde sus orígenes. Y también como matriz de un territorio donde los actores sociales desarrollan sus actividades y defienden sus intereses guiados por las lógicas predominantes en cada uno de ellos. El entramado de dichas configuraciones puede entenderse a través de la identificación y análisis de las herencias territoriales, implementando una metodología etnográfica y geográfica basada en el análisis cartográfico, fotointerpretación y el estudio descriptivo de modos de vida y su impronta en el territorio.

**Palabras clave:** *Puerto La Plata, organización territorial, herencias territoriales*

### **Introducción**

El presente trabajo se enmarca en el Proyecto de I+D de la UNLP titulado “El puerto y su hinterland. El caso de la ampliación del Puerto La Plata y su incidencia en la Isla Paulino”. En él se aborda el análisis de la vinculación del puerto de La Plata con su hinterland, más precisamente con un sector de este: la Isla Paulino, poniendo el acento en las transformaciones portuarias surgidas en las últimas décadas como nueva instancia de vinculación entre la isla y el puerto que le dio origen.

En la primera aproximación para comprender las transformaciones portuarias se parte de la consideración del espacio geográfico como un espacio construido, en congruencia con la conceptualización planteada por Massey (2005), quien lo define como producto de tres dimensiones: la relacional, en donde las relaciones sociales entretejen singulares geometrías de poder; la multiplicidad, entendiendo las respuestas espaciales a componentes y dinámicas que operan en escalas regionales y globales y la dimensión temporal, comprendiendo al espacio como un producto no acabado, en constante proceso de producción (D'Amico et al., 2017).

Esta conceptualización de espacio geográfico permite una segunda aproximación a sus transformaciones a partir de su operacionalización desde las espacialidades y temporalidades, considerando al espacio atravesado por el tiempo. En este sentido, se entiende la espacialidad como el presente del espacio en cada momento histórico, imbuido por temporalidades propias de un modo de producción determinado.

Cuando un territorio es valorado, es considerado como producto de espacialidades y temporalidades propias de un determinado modo de vida, que responden a un entramado de prácticas e ideas imperante. Este clima de ideas puede ser definido como “...*los supuestos ontológicos, epistemológicos y éticos que caracterizan una etapa de la vida social política y cultural de una sociedad en un periodo dado...*” (Carut, 2014: 12). La producción del espacio representa intereses y valores de los agentes sociales que intervienen, situados en estructuras de poder y decisión (Cóccaro, 2002). El clima de ideas expresa, entonces, una forma de pensar y de hacer *él y en el* territorio en un periodo determinado (D’Amico *et al.*, 2017).

Asimismo, a lo largo de su historia, las distintas valoraciones territoriales, emergentes del clima de ideas imperante, se han manifestado en particulares lógicas de apropiación y ocupación, construyendo una sucesión de vocaciones, donde cada una de ellas deja múltiples huellas: las herencias territoriales, en las que el pasado se hace presente. En este contexto, el Puerto de La Plata y su hinterland no ha permanecido ajeno a estas incidencias.

Cabe remarcar que los recursos, las funciones “asignadas”, los capitales y las decisiones de los que depende y ha dependido no han estado ni están contenidos exclusivamente en el estrecho límite portuario. Sin embargo, en estos territorios es posible reconocer improntas de dichos acontecimientos a través de las herencias territoriales.

El presente trabajo intenta reconstruir la organización territorial del Puerto La Plata desde su origen, a partir de las sucesivas configuraciones territoriales que adquiere y que se resignifican, como matriz de un territorio en el que los actores sociales operan, desarrollan sus actividades en función de sus intereses y guían en sus acciones según la lógica de acción de cada uno de ellos.

### **Métodos y técnicas: Las herencias como resultado de acontecimientos**

En cada momento histórico, se puede reconocer una producción del territorio donde los objetos y las acciones se arman y rearman y dándole nuevos sentidos al territorio, generando huellas del pasado y nuevas improntas que son frutos de modos de vida y del lugar al mismo tiempo. En este sentido, analizar la expresión histórica de un territorio, es plantear la organización del mismo como la resultante de una valorización del espacio que hacen los actores, agentes y grupos sociales a lo largo del tiempo. Ésta organización se manifiesta en sucesivas configuraciones territoriales, que pueden entenderse como la disposición de sistemas de objetos –que responden a lógicas de ocupación- y sistemas de acciones- que se relacionan con lógicas de apropiación- en un momento dado (Santos, 2000).

Pensar la organización territorial como un proceso cargado de historicidad, implica el estudio de las transformaciones territoriales que permitan desentrañar esas valoraciones y comprender cómo esa organización del espacio, ha favorecido históricamente algunas áreas en detrimento de otras (Carut, 2003). A lo largo de la historia argentina, el valor que se le asignó a la zona fluvial fue diferente en términos espaciales y temporales. Los intentos de integración hechos de nuestro país al comercio mundial y en general, al resto del mundo, definen relaciones de fuerzas dispares que dan como resultado desarrollos regionales y beneficios desiguales.

Como primer paso metodológico se buscó la identificación de acontecimientos que marcaron el territorio teniendo presente una mirada desde el puerto, una periodización desde lo económico (Azpiazu y Nochteff, 1994), los periodos de valorización espacial del estuario metropolitano (Carut, 2014) y la identificación de la organización portuaria (Costa, 2003) lo cual permitió sostener que el Puerto La Plata no ha sido ajeno al devenir de los modelos de desarrollo del país y que su hinterland, más precisamente la Isla Paulino, en ciertos momentos ha acompañado estos acontecimientos que han dejado en ella ciertas herencias. Desde su puesta en funcionamiento en 1890, el Puerto La Plata, ha atravesado ciclos de auge y decadencia, en respuesta a dichos modelos y a su funcionalidad –en general, subordinada- al puerto de Buenos Aires.

A través del análisis de bibliografía y la documentación histórica disponible, la realización de entrevistas abiertas y semi-estructuradas a pobladores de la zona, la observación de las

actividades de los actuales residentes y del acompañamiento en sus recorridos cotidianos por el territorio de la isla, la fotolectura e interpretación del registro visual junto con la observación directa en el terreno, se ha podido identificar cuatro etapas que han dejado su impronta en el territorio.

## Resultados

### Un puerto para la nueva capital – el surgimiento del puerto en el marco del modelo agroexportador (1880-1929)

Durante la segunda mitad del siglo XIX, Argentina transitó un largo período de organización hacia la constitución de un estado-nación. El desarrollo económico estuvo orientado *hacia afuera*, con fuerte presencia del Estado en la inversión de infraestructura en vías de transporte y en puertos, concesionando a privados y descentralizando los puertos hacia las provincias y municipios (Costa et al., 2003). Como corolario del proceso de organización nacional, en febrero de 1880 se dictó la ley de federalización de la ciudad de Buenos Aires. La ciudad de La Plata emerge, en ese momento, como producto de un proyecto político que busca fundar una nueva capital para la provincia. El reto de erigir la nueva ciudad fue encabezado por el gobernador Dardo Rocha. Se aprobarían los planos de la ciudad en 1881 y su sitio de emplazamiento: las *Lomas de Ensenada*, situadas en el partido homónimo existente desde 1821.

La preexistencia del Puerto de la Ensenada fue valorada para la concreción a posteriori de un puerto de ultramar. Dicho puerto contaba con la ventaja de que las embarcaciones podían desembarcar en su muelle, cuestión imposible en el puerto de Buenos Aires, debido a su escasa profundidad. La cercanía con dicha ciudad, las vías de comunicaciones regionales preexistentes, y la actividad saladeril en las cercanías del puerto, también actuaron como condicionantes (figura 1). En cuanto a la conectividad preexistente, el puerto se vinculaba con la ciudad de Buenos Aires, distante a menos de 60 km, a través de un ramal de ferrocarril inaugurado en 1872, conocido como *Ferrocarril de Buenos Aires al puerto de Ensenada*, de capitales ingleses. El Camino Blanco (hoy Rivadavia), existente desde 1828, se amplió y rectificó en 1866, mejorando la conexión con la región. Además, el existente pueblo de Ensenada (fundado en 1801) ostentaba una flamante industria saladeril (figura 1).

La configuración territorial *pensada* para el espacio del puerto de La Plata se apoyaba en la idea de continuidad entre la economía de la región pampeana, basada en una matriz agroexportadora, materializada en un eje lineal que atravesaría la ciudad (avenidas 51 y 53, eje monumental) y terminaría en el puerto. Hacia el noreste, el eje orientaba hacia el destino de las materias primas exportadas: Europa; hacia el suroeste, el mismo se internaba imaginariamente en la provincia de Buenos Aires, productora de dichas materias primas (Losano, 2005).

Como puede observarse en la figura 1, el área urbana platense y el puerto, si bien contiguos, se encuentran separados por los bañados, terrenos bajos e inundables que conforman la unidad geomorfológica de la Planicie Costera (Fidalgo y Martínez, 1983; Cavallotto 1995). La altimetría diferencial fue valorada para el posicionamiento de la ciudad en terrenos más elevados en la Planicie Continental o Zona Interior (Fidalgo y Martínez 1983), las *Lomas de Ensenada*, y por lo tanto, alejada unos 9 km del río.

En octubre 1881, por medio de la Ley Nacional N° 1258, el gobierno autoriza la creación del puerto. Los intereses por parte de la elite porteña en perpetuar su dominio portuario se manifestaron cuatro días después, cuando el mismo congreso nacional autorizó la contratación del ingeniero Madero para la construcción del puerto homónimo en Buenos Aires, que fue inaugurado en 1889. Se dejaba entrever entonces la inexistencia de un plan

portuario a nivel nacional. La intención inicial de poder mitigar el centralismo del puerto de Buenos Aires, se frustró finalmente.

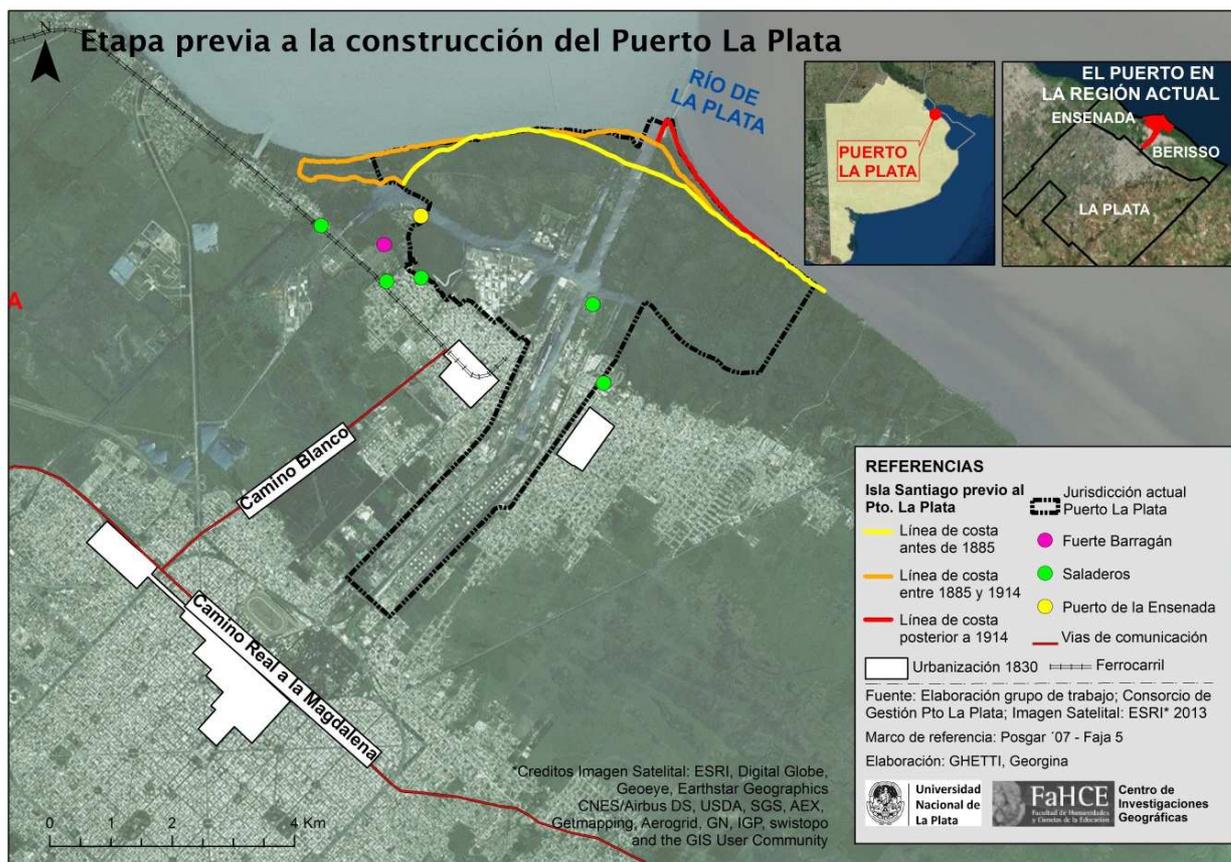


Figura 1: Etapa previa a la construcción del Puerto La Plata. Periodo analizado: 1801-1872.  
Elaborado por: Lic. Georgina Ghetti

Las obras del Puerto La Plata comenzaron en 1883. En escasos tres meses se excavó, principalmente en forma manual, el canal de acceso al puerto en los terrenos escasamente consolidados de la planicie costera (Figura 2), y al año siguiente se finalizó el tablestacado, que diera abrigo al antepuerto (Katz, 2007).

De procedencia holandesa de Waldorp, plantea en el diseño del Puerto un canal central y dos canales auxiliares que aún hoy se evidencian como una marca imborrable en el territorio portuario. Así también la concreción de la obra implicó importantes transformaciones territoriales, surgiendo dos islas, una a cada lado del reciente canal excavado: Santiago Este y Oeste. Se perfila así una costa artificial producto de la construcción del canal de acceso y otra, a ambos lados del antepuerto, que modifica la dinámica natural del estuario. Esta nueva acreción costera ya podía distinguirse en 1897, siendo el relleno en la margen este algo más pronunciado por la mayor intensidad de los vientos y la deriva litoral de sedimentos, de dirección S-N.

Hasta 1896, el funcionamiento portuario se mantuvo en aumento, tanto en materia de importaciones como exportaciones, superando las segundas a las primeras. La materia prima y mercaderías que se comercializaban en él a principios del siglo XIX, dan cuenta de este perfil: trigo, maíz, afrecho, tasajo y cueros. Sin embargo, hacia 1900 la industria saladeril comienza su decadencia, al abrirse paso la industria frigorífica.

Gran parte de los obreros que llevaron a cabo las obras del puerto eran inmigrantes italianos. A inicios del siglo XX, Paulino Pagani, un italiano que oficiaba de capataz de las obras, se instala en la isla Santiago Este, a la que luego se le pondrá su nombre, en el margen derecho del canal portuario. Allí construye un hotel, que durante el periodo de *turismo de elites* (Bertoncello, 2006), es concurrido por personalidades porteñas y platenses.

Los terrenos de la isla, pertenecientes primero a Lavalle y Médici y luego a la compañía del Dock de Tránsito a partir de 1910, fueron terraplenados, y durante la primer mitad del siglo XX se desarrolló una producción diversificada y de asociaciones, observándose actividades hortícolas (morrones y tomates) y frutícolas (limones, naranjas, uva, ciruela, higo) siendo protagonista la producción del denominado *vino de la costa*. No había necesidad de ingreso extrapredial.

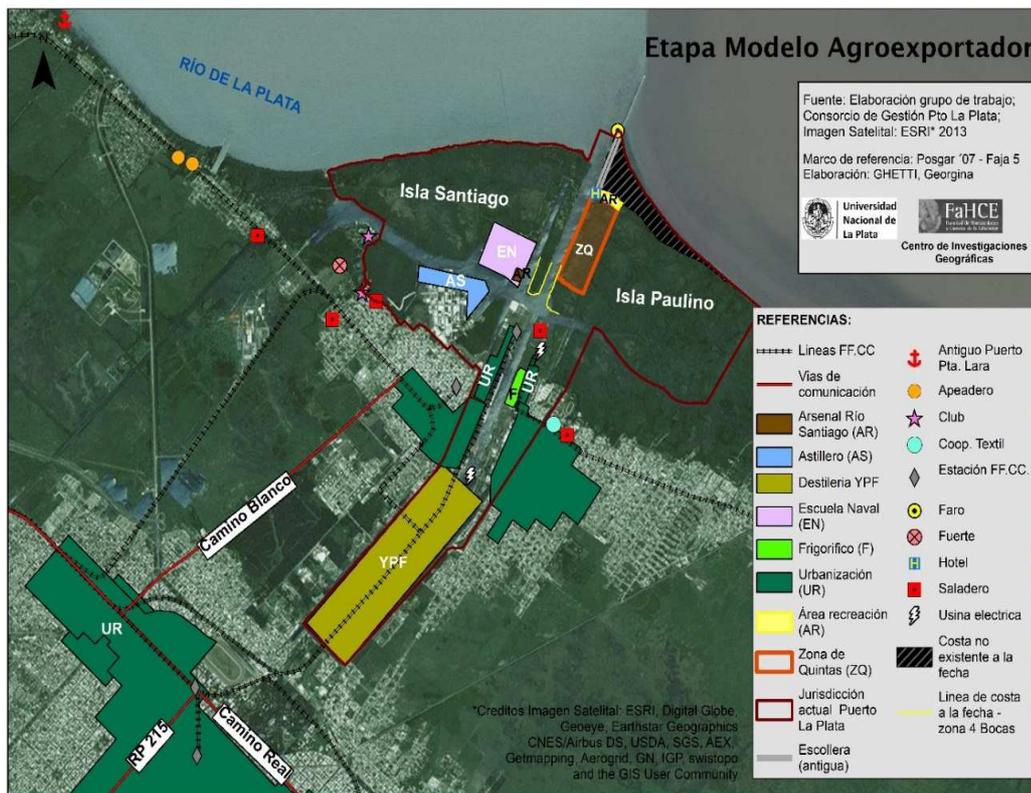


Figura 2: Etapa modelo agroexportador.

Elaboración: Georgina Ghetti

La cobertura vegetal inicial del área, de tipo selvática, fue completamente modificada, primero por el material que se extrajo para la construcción del canal de acceso, que elevó a la isla y luego por las actividades económicas allí emplazadas que para su ejecución debían secar el terreno para ponerlo en producción. Los quinteros quedaron sujetos a las crecidas periódicas del río y al exceso de agua de las lluvias, lo que dio origen a un diseño y manejo muy particular del medio físico. Las actividades recreativas, asociadas al turismo mencionado, se complementaron con la creación de los clubes Regatas (1902) y Náutico Ensenada (1929), aprovechando los numerosos arroyos que surcaban la zona.

Hacia 1904, un escenario que combinaba infraestructura con escaso mantenimiento e inconclusa y la siempre presente competencia con el puerto de Buenos Aires hacía presuponer su decadencia, a esto se le suma que la red ferroviaria pasó progresivamente a manos privadas. El puerto es entonces transferido a la Nación, pero legalmente sólo se transfiere la infraestructura y no la jurisdicción por ley provincial N° 2.869. Ésta cuestión generó numerosos debates posteriores, acompañados por proyectos de leyes trancos, hasta que mediante la ley N° 18.310 se concede a la Nación la jurisdicción de las instalaciones militares exclusivamente.

Contemporáneamente a su nacionalización, el puerto ve paulatinamente resurgir su movimiento con la instalación de los frigoríficos. El puntapié inicial lo dio la firma Zaballa y Cía., que en 1900 se instala en el Gran Dock para elaborar carne y conservas congeladas, y

en 1902 cede el frigorífico a la compañía La Plata Cold Storage S.A, de capitales ingleses. Swift (que adquiere el frigorífico inglés mencionado) y Armour arriban a la localidad de Berisso en 1905 y 1915 respectivamente, marcando el ingreso de capitales norteamericanos a la región.

Comienza a manifestarse una geometría del poder en donde el movimiento portuario será digitado, durante el periodo de funcionamiento de los frigoríficos, por decisiones que operan a escala global, y que serán manejadas por Estados Unidos e Inglaterra preferentemente. Lo que permitió incrementar sustancialmente su hinterland fue la construcción del Ferrocarril Provincial a inicios del siglo XX, conectando directamente al Puerto La Plata con el interior de la provincia, y la construcción de un elevador de granos en el sector oeste del Río Santiago.

Hacia 1920 se derivaron los talleres navales y depósitos explosivos del Puerto de Buenos Aires, y en 1925 se inauguró la Destilería de Y.P.F S.E. que dio al Puerto una fisonomía de puerto petrolero, inclinando el desarrollo portuario hacia el área de Ensenada. Hacia 1929, se instala la "Pattent Knitting Bs. As. Limitada", de capitales ingleses (la que se transformaría luego en la Cooperativa Textil de Berisso). La instalación de la destilería marcó el inicio de la vocación industrial petrolera del puerto, presente hasta hoy, aunque durante este periodo coexistió con las vocaciones de tipo militar, industrial (principalmente frigorífica), residencial y recreativa en las islas. En 1914, una sudestada de 3,90 m sobre el cero del Riachuelo (Bischoff, 2005) afectó fuertemente la Isla Paulino. Las quintas y el muelle quedaron destruidos y el hotel de Pagani fue sufrió graves daños (Diario El Día, 21/8/1914).

En el final de la etapa, las nuevas industrias derivadas del petróleo llevaron a que en la isla se incrementara la pluriactividad donde los hijos de los quinteros trabajaban durante la semana en Berisso y los fines de semana se sumaban al trabajo en las quintas. Los acontecimientos antes mencionados, y las herencias territoriales derivadas de ellos, van a configurar las condiciones de inicio de la nueva etapa (Figura 3) en que las áreas de quinta y recreación ocuparan la margen derecha del canal de acceso. Si bien la actividad del ocio se relacionaba con los obreros del puerto, la actividad central de la isla, las quintas no tenía relación directa con este y su área industrial (frigoríficos, destilerías, etc.) sino con las áreas urbanas cercanas (La Plata, Berisso y Ensenada) que eran donde se trasladaba sus producciones. Por otra parte estas áreas han actuado de nichos laborales para los primeros inmigrantes de origen europeo y puerta de entrada a los mercados laborales (Pizarro y Trpin, 2010).

### **Un puerto al servicio de la industria Argentina: El periodo de industrialización por sustitución de importaciones (1930-1980)**

La crisis mundial de 1930 marcó el puntapié inicial del colapso del modelo de acumulación basado en una matriz agroexportadora, aunque algunas dinámicas de este modelo perduraran, al menos, por una década más. El decaimiento de la economía agroexportadora y el surgimiento de una economía orientada al mercado interno y signada por el desarrollo industrial influyeron en un aumento del tránsito de cabotaje y una disminución del tránsito de buques de ultramar, imperando una política de altos costos y de baja productividad en infraestructura (Costa *et al.*, 2003).

La gestión portuaria vira hacia un desarrollo centralizado, bajo la concepción de que los puertos forman parte de los servicios públicos estatales. En 1943, el decreto N°1860 establece la estatización y centralización portuaria, con la cual los puertos privados son fiscalizados y dependerán de la Dirección Nacional de Puertos y de Construcciones y Vías Navegables (Costa *et al.*, 2003).

A partir de la puesta en vigor de este decreto y las denuncias de que el puerto de La Plata presentaba una situación precaria que se venía agravando por años (Otaiven, 1944), el gobierno provincial decidió que para darle un mayor impulso convenía nacionalizarlo, sosteniendo que por la insuficiencia notoria del puerto metropolitano encontraría su desahogo girando su excedente de embarcaciones a La Plata. Como plantea Otaiven, la realidad fue distinta, ya que el gobierno nacional desatendió los muelles, el canal de acceso y los diques carentes de profundidad al extremo de dificultar la entrada de barcos de gran calado.

El movimiento portuario ligado a las exportaciones de productos cárnicos estuvo estrechamente vinculado a los vaivenes de la demanda durante las guerras mundiales. El abastecimiento por medio de la exportación de carne refrigerada para las provisiones de los ejércitos mantuvo el auge de la industria cárnica (Lobato, 1990). Sin embargo, con el final de la Segunda Guerra Mundial, el aumento de las exportaciones entró en decadencia, generando la transformación del puerto en uno de cabotaje producto de las políticas de proteccionismo, y desarrollo del mercado interno.

Hacia 1940, otra gran sudestada con un pico de 4,45m, embate sobre la costa del área portuaria afectando gravemente la margen de la Isla Paulino y, en consecuencia, las actividades relacionadas con la recreación como el hotel de Pagani y las de horticultura y fruticultura, cuyas consecuencias negativas perduraron por largo tiempo. En esta etapa se genera un nuevo proceso de especialización industrial del Puerto junto al comienzo de una decadencia de la actividad frigorífica. Así, a los Astilleros Río Santiago (1936), y la Cooperativa Textil del Trabajo (1940) se le suma la Fábrica Militar de Ácido Sulfúrico (1952) y posteriormente Petroquímica Ipako (1962). Propulsora Siderúrgica (1969), del grupo Techint, construye un puerto privado en la desembocadura del Arroyo Zanjón en el Río Santiago. Petroquímica General Mosconi (1974), Copetro S.A (1978), la creación del Polo Tecnológico e Informático de Berisso (1989) y el funcionamiento, desde 1990, de un Polígono Industrial que reafirman el perfil industrial portuario. Éste último se instala aprovechando las disponibilidades de parte del edificio del frigorífico Swift, asignándole una nueva valoración a este espacio.

Se configura, entonces, una vocación industrial vinculada, en parte, a la industria petrolera. El desarrollo de la misma se volcará, principalmente, a la margen ensenadense, a diferencia de la industria cárnica en el periodo anterior, sobre la margen berissense. La herencia material y simbólica de los frigoríficos tiene aún una fuerte impronta en la población berissense y en las luchas sindicales de la clase obrera argentina. Paralelamente a estos cambios, hacia fines de la década de 1950, el estado Nacional cede el uso del 70% del puerto a la destilería YPF, llegando al 90% la exportación del puerto en combustibles (Sanucci, 1983)

Sin embargo, hacia 1980 se evidencia el agotamiento del modelo, y la gestión portuaria se perfila hacia la privatización con la Ley Nacional N° 23.696, en la que se regula la descentralización y provincialización de los puertos que hasta el momento se encontraban en manos del Estado Nacional.

En la Isla Paulino, entre 1979 y 1980 se reconocían, según Arbide (1986) tres unidades económicas. En cuanto a las quintas, se diferenciaban las grandes de las pequeñas. Ambas poseían su propia huerta e intercambiaban la producción entre sí. Las grandes quintas estaban conformadas por familias que permanecieron en la isla con el fin de explotar la tierra. Las pequeñas, con el aporte complementario (de otros ingresos en salarios y jubilaciones, eran de familias migrantes constituidas esencialmente por jubilados, hijos de los primeros pobladores, que habían salido de la isla posteriormente a la inundación de 1940 en búsqueda de trabajo. Finalmente, la tercera unidad económica eran los comercios, gestionados por una sola familia ampliada, siendo las mujeres descendientes de los primeros isleños, que vendían productos a turistas y pobladores del monte. Se abastecían en la ciudad e intercambiaban bienes y servicios con las pequeñas quintas. Diversificaban sus ingresos con jubilaciones, trabajo en la escuela, venta de cosméticos, juego y trabajo en el monte.

Arbide (1986) menciona que la isla presentaba un fuerte vínculo con el Mercado Regional de La Plata y la Cooperativa de Floricultores de Villa Elisa para vender la producción y comprar insumos, así como también los mercados de Berisso y Ensenada. Por otra parte, reconoce dos circuitos: el del intercambio de bienes y servicios por dinero el cual prima en la relación de la isla con el afuera; y el del intercambio de bienes y servicios por otros bienes y servicios en las relaciones internas.

Como mencionan Posadas y Velarde (2000), en estos años de auge del modelo de sustitución de importaciones, en Berisso comienza a preponderar, en número y en importancia relativa, la población urbana en detrimento del área rural, que comienza un declive y que se agudiza a medida que avanzan las décadas. Este hecho repercute en el nivel de producción de las quintas ya que, por un lado, se pierden espacios de mercado, debido a los productos del área del cinturón verde metropolitano, al tiempo que no se incorporan adelantos tecnológicos y por otra parte, la atracción urbana generada por la oferta de empleos origina un flujo de emigración del campo a la ciudad, que se suma al envejecimiento poblacional y a la dificultad del recambio generacional en el área rural.

Agotada la primera fase del proceso de sustitución de importaciones, a principios del 50 y en pleno auge de la segunda fase de la reconversión del proceso sustitutivo, es cuando se verificó en Berisso la crisis social y económica del modelo: la quiebra de los frigoríficos, el cierre de empresas, la reconversión que se gestaba en el polo petroquímico, el desempleo creciente, el deterioro de los servicios públicos y la caída en los estándares de vida de la población local.

Este escenario se presentó con mayor crudeza en el área rural manifestándose en el cambio de hábitos, que lleva a la migración de los jóvenes quinteros, que estuvo marcado además por el tema de la pluriactividad en el área rural.

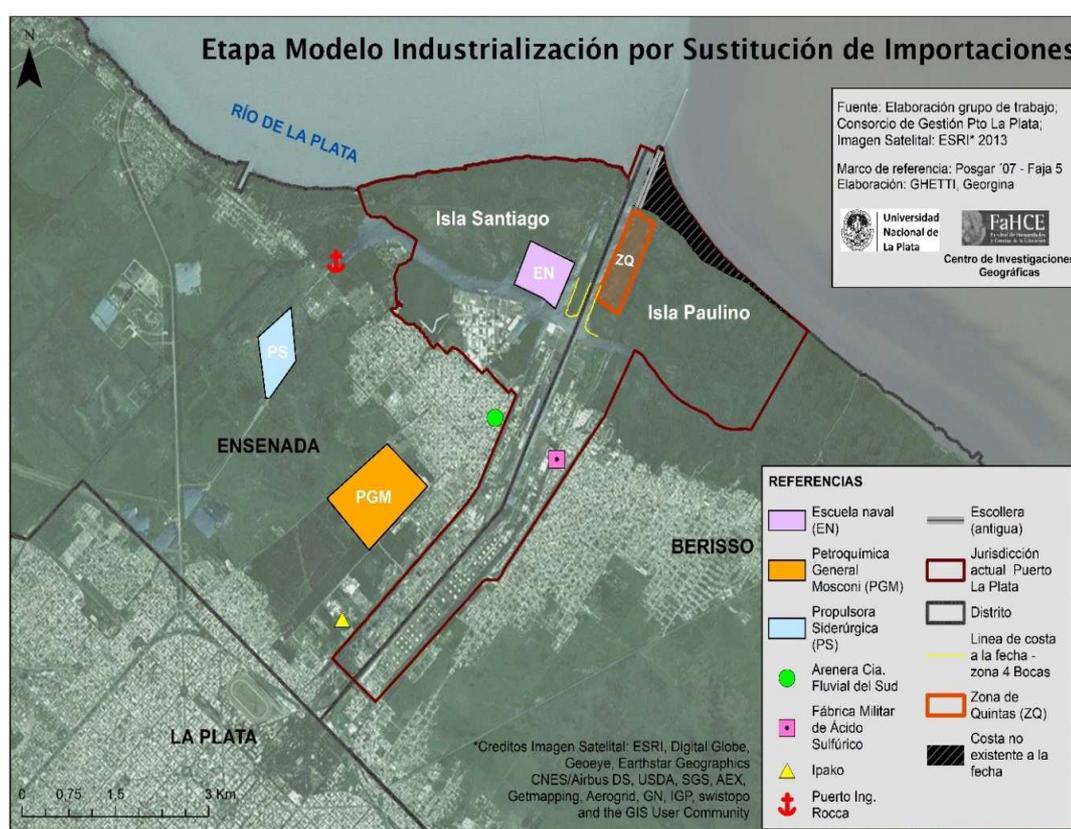


Figura 3: **Modelo de industrialización por sustitución de importaciones.**  
Elaboración: Georgina Ghetti

En esta etapa, se observa un escaso mantenimiento de los canales, ya que demanda una excesiva cantidad de mano de obra asalariada. Se intensifican los ingresos extraprediales (cobra mayor importancia el empleo público) y mayor dedicación a otras actividades productivas (forestal y cultivo de caña); a esto se le suma la ausencia de políticas estatales que promovieran y protegieran el área.

Así la figura 3, como corolario de los acontecimientos deja ver un área industrial próxima al puerto que dirigirá los movimientos para el mismo y una disminución marcada del área de

quintas observada en el mapa anterior, manteniéndose el área recreativa y comercial de la isla. Por otra parte comienzan a advertirse los signos de la erosión de las márgenes del dock central fruto del movimiento de los buques y la dinámica estuarial, especialmente la deriva litoral de sedimentos comienza a cubrir en forma acelerada la parte sudeste de la escollera del antepuerto, propiciando el crecimiento del territorio de la Isla Paulino.

### **Apertura y decadencia: el puerto en el modelo de apertura económica (1980-2001)**

Hasta 1990, el movimiento del Puerto La Plata estuvo dominado por la Destilería YPF y COPETRO, presentando el mismo un deterioro en el canal de acceso, a esto se le sumo la construcción del oleoducto Dock Sud que produjo la disminución del movimiento de cargas. En el año 1991, y en el marco de una serie de políticas implementadas por el Gobierno Nacional, se transfiere el Puerto La Plata a la Provincia de Buenos Aires (mediante los decretos del Poder Ejecutivo Nacional 2074/90 y 906/91, ratificados por la Ley Provincial N° 11.206) como parte de la descentralización estatal. Cabe aclarar que se transfirió la administración y explotación de los puertos, aunque no así la titularidad de los mismos (Barone, 2016). Las políticas estatales transfieren su rol a los actores privados.

La vuelta al ámbito provincial de la jurisdicción del Puerto La Plata, efectivizada con la Ley Nacional 23.696/92, plantea el desafío de una reconfiguración hacia el nuevo mercado global, siendo uno de los primeros pasos la creación de la Zona Franca La Plata, a lo que se le suma en 1999, la creación del Consorcio de gestión del puerto. El Consorcio se constituyó como un ente público no estatal que tiene la finalidad de administrar y explotar el Puerto La Plata, con individualidad jurídica, financiera, contable y administrativa y dependiente a auditoría externa.

Con el objetivo de modernizar la estructura portuaria hacia un puerto apto para insertarse en la dinámica del comercio global, se formula el Plan Director, que delineó una serie de lineamientos estratégicos. Las obras, que se concretaron en el periodo siguiente, abarcaron el dragado, de mantenimiento periódico, la reconstrucción de la escollera sudeste y el desarrollo de terminales de uso público especializadas en contenedores. Con referencia a la Isla Paulino, ésta mantiene la dinámica del modelo anterior.

Las obras se realizaron en base a la profundidad necesaria para el acceso de buques Super Post Panamax, pasando de una profundidad de 28 pies (8.54 metros) a 34 pies (10.40 m) 10, el ensanche del canal de acceso y la ampliación de zona de giro de 250 a 450m.11 Esto generó una pérdida de 0,12 km<sup>2</sup> de superficie emergida. (D'Amico *et al.*, 2016). Con referencia a la Isla Paulino esta mantiene la dinámica del modelo anterior.

### **Un nuevo puerto para los horizontes globales (2001-hoy)**

A nivel regional, en el año 2000 surge la Iniciativa Integración de la Infraestructura Regional de Sudamérica (IIRSA), que actualmente constituye del Foro Técnico del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN). En este contexto, los puertos juegan un papel crucial, ya que son la conexión necesaria con el exterior para garantizar el flujo de mercancías. El PLP se posiciona sobre el eje MERCOSUR-Chile del IIRSA, y aunque no es mencionado en sus proyectos estratégicos, constituye uno de sus nodos regionales.

En el año 2001, en el marco del nuevo Plan Director del Puerto, se aprobó la licitación pública para la construcción de una Terminal Portuaria Polivalente de contenedores. El ambicioso proyecto portuario contempló obras en la zona del puerto intermedio y exterior para reconvertir el perfil hacia un puerto multipropósito, sumando obras relativas a mejorar la accesibilidad vial y la provisión de servicios. Para llevar adelante estas obras se comenzó con la ampliación del antepuerto por medio de la escollera sudeste sobre la Isla Paulino en 2007, siendo que la accesibilidad al mismo se encontraba limitada por el deterioro de la

estructura original (tablestacado). Ambas obras fueron concesionadas a la empresa ICTSI, de origen filipino, especialista en la construcción de terminales de contenedores portuarios

Se buscó lograr la profundidad necesaria para el acceso de buques Super Post Panamax, pasando de una profundidad de 28 pies (8.54 metros) a 34 pies (10.40 m), y el ensanche del canal de acceso y la ampliación de zona de giro de 250 a 450m. Esto generó una pérdida de 0,12 km<sup>2</sup> de superficie emergida. (D'Amico *et al.*, 2016). La segunda obra que se llevó a cabo fue la ampliación de zona de giro de buques denominada "Cuatro Bocas", en la intersección del canal portuario con el Río Santiago, con el fin de acrecentar la maniobrabilidad de buques de 500 m de eslora, a una profundidad de 34 pies.

En el 2014 se finaliza la terminal de contenedores TECPLATA, en terrenos otrora pertenecientes al frigorífico Armour (ver mapa 4). La expectativa inicial de 2,5 millones de TEUs esperados para 2015 en el marco del comercio exterior argentino disminuyeron a 1,7 millones reales en 2014. Como obras complementarias, se realizaron las defensas costeras sobre un sector del canal intermedio y se iniciaron obras de infraestructura vial, para garantizar la conectividad a la red de infraestructura metropolitana. Asimismo, en 2012 se puso en marcha la Central Termoeléctrica Ensenada de Barragán, operada por la empresa estatal ENARSA.

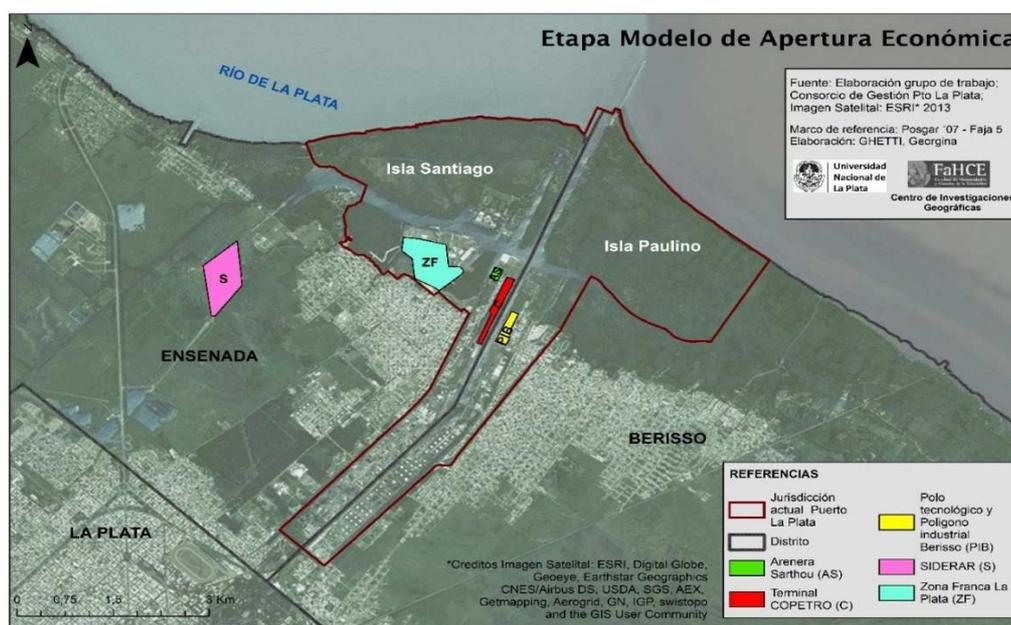


Figura 4: **Modelo de apertura económica**  
Elaboración: Georgina Ghetti

El material dragado de la ampliación de Cuatro Bocas, de la canalización a mayor profundidad del canal portuario y de la boca del mismo, fue depositado en un sector de la Isla Paulino y en sitios subacúeos designados en la cercanía del antepuerto. En cuanto al movimiento de cargas totales de exportación, principalmente de productos derivados de la industria petroquímica y carbón de coque, la tendencia fue decadente en todo el periodo, mientras que las importaciones se mantuvieron estables, pero su componente fue poco significativo. Debido a la política de restricciones al comercio exterior, la imposibilidad de capturar el derrame de contenedores de Buenos Aires Container Terminal Service (Bactssa), y los costos logísticos terrestres de posicionar contenedores en La Plata teniendo opciones en Buenos Aires y Exolgan (Puerto Dock Sud) es que ICTSI cierra las operaciones en el Puerto La Plata (TECPLATA) prescindiendo de más del 80% de los empleados de su planta.

En la Isla actualmente se mantienen dos grandes quintas en producción, pertenecientes a dos hermanos descendientes de los primeros pobladores. Las actividades de sus hijos es muy disímil: bien cumplen tareas de transporte entre la isla y el continente, ayudan a la venta de las producciones de sus padres en las fiestas regionales, colaboran en el trabajo de la quinta en tareas de producción mientras realiza estudios universitarios de agronomía.

En relación con las áreas recreativas y de comercio se configuró una nueva zona ligada a la actividad de pesca deportiva en terrenos cercanos a la escollera surgida en el 2007. La actividad asociada al camping es desarrollada por personas que no tienen vivienda permanente en la isla y que trabajan los fines de semana o en época de verano. Esto se contrapone con el área recreativa más antigua, cercana al embarcadero principal y sobre la antigua línea de costa, donde el servicio se asocia a familias que vienen a pasar un día de camping o a grupos de boy scouts que se quedan algunos días. Es un área más conservadora en términos del desarrollo de su actividad.

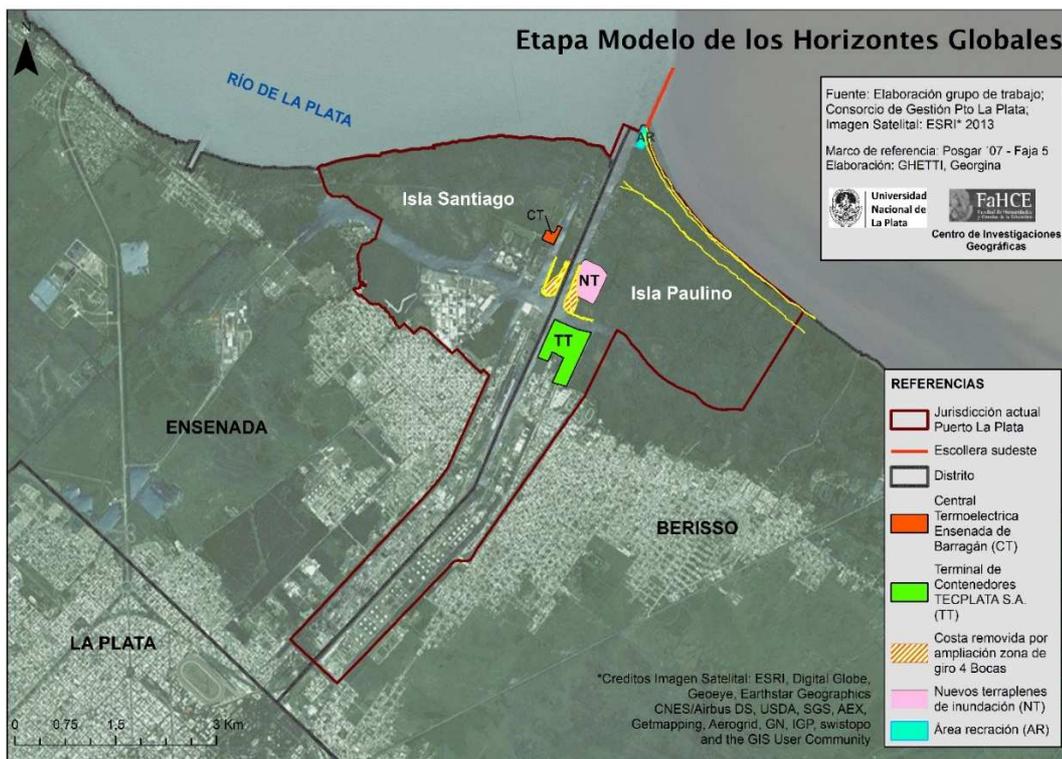


Figura5: **Etapa Modelo de los Horizontes Globales.**

Elaborado por: Lic. Georgina Ghetti.

## Conclusiones

Se entiende la construcción del espacio portuario como un proceso continuo, en el que cada momento espacio-temporal presenta acciones y decisiones de los actores, agentes y grupos sociales que remiten a etapas previas y, a su vez, son la continuación de las anteriores o el germen de acontecimientos venideros. En el entramado de la organización histórica de un territorio, pueden distinguirse distintas configuraciones territoriales en base a la disposición de sistemas de objetos y acciones en un momento dado. Como resultado de ésta interrelación, las herencias territoriales surgen, entonces, como un híbrido témporo-espacial, resultando en objetos que son redefinidos en cada momento histórico históricamente a través de nuevas valoraciones, aunque su existencia material pueda o no prolongarse a través del tiempo.

Éstas categorías de análisis permite reconstruir la organización territorial del Puerto La Plata, considerando desde la valoración de la configuración espacial preexistente por parte de la clase política dirigente para la decisión del emplazamiento del puerto y la ciudad homónima, hasta el actual periodo en que el mismo intenta insertarse en la matriz de comercio global como nodo troncal del área metropolitana.

En el puerto y su hinterland han prevalecido a lo largo del tiempo tres vocaciones las cuales han dejado su herencia en el territorio: una asociada directamente con el puerto, marcada por decisiones a escala nacional e internacional que han virado en su finalidad entre la industria frigorífica, naval, petrolera y servicios asociados, transformado no solo el interior del territorio con su infraestructura e interacciones sino toda su área costera dejando huellas de erosión y depositación. La segunda de las vocaciones, en la Isla Paulino, fruto de la construcción y terraplenado del puerto, es la relacionada con la frutihorticultura la cual presenta los vaivenes de una economía local y regional, hoy en decaimiento, pero con marcas muy visibles en el territorio (terraplenes, frutales en el monte, sistema de cañerías para la obtención de agua, entre otros). Por último se presenta una vocación recreativa, cuyo desarrollo a escala local y regional continúa siendo un objetivo vigente. En ella se superponen dos modelos que surgieron en diferentes etapas y con finalidades diferentes, donde las herencias del surgimiento de esta vocación se mantienen visibles (pistas de baile, servicios gastronómicos y de alojamiento).

### Bibliografía

- Arbide, D, Firpo, L y Crivos, M 1986. *La economía de la Isla Paulino* (Inédito)
- Azpiazu, D. y Nochteff, H. 1994. El desarrollo ausente. Grupo Editorial Norma S.A, Buenos Aires.
- Bertoncello, R. 2006. *Turismo, territorio y sociedad. El mapa turístico de la Argentina*. En Geraiges de Lemos, A., Arroyo, M. y Silveira, M. América Latina, cidade, campo e turismo. CLACSO. San Pablo.
- Bischoff, S. 2005. *Sudestadas*. En: Barros, Menendez y Nagy. 2005. El cambio climático en el Río de la Plata. CIMA. Buenos Aires.
- Carut, C. 2003. *Conflictividades ambientales recientes de la periferia de la ciudad de La Plata*. En: Pintos P. (compiladora). Pensar La Plata. política pública, sociedad y territorio en la década de los 90. Colección Universitaria Geografía. Ediciones al Margen. La Plata.
- Carut, C. 2014. *La metropolización costera de la Región Metropolitana de Buenos Aires: Un juego dialéctico de los lugares: Entre la inserción y su aislamiento en la nueva metropolización de la década de los 90* (Doctor). FAHCE- UNLP.. La Plata.
- Cavallotto, J. 1995. *Evolución Geomorfológica de la Llanura Costera del Margen Sur del Río de La Plata* (Doctor). FCNyM-UNLP. La Plata.
- Cóccaro, J. 2002. La voz del territorio, el desafío de escucharla. *Reflexiones geográficas*. Agrupación de docentes interuniversitarios de Geografía, 10, 193-198. Río Cuarto.
- Costa, A., Brieva, S., & Iriarte, L. 2003. Gestión y Regulación de los servicios e infraestructura portuaria en Argentina. Problemas del Desarrollo. *Revista Latinoamericana De Economía*, 34, 135, 9-27. IIEC-UNAM. Méjico.
- D'Amico, G., Carut, C., Ghetti, G., Arbide D. y Luciano M. 2016. Transformaciones de las costas estuariales: el caso del Puerto La Plata y la Isla Paulino (Argentina) En: *Tiempo y Espacio*, 32, 150-168. Universidad del Bío-Bío Chillán. Chile.
- D'Amico, G., Ghetti, G., Botana M. I., Carut, C. 2017. *Puerto La Plata: El Devenir De Un Territorio En Constante Resignificación*. En: VII Jornadas de Estudios Portuarios. Universidad de Cadiz (en Prensa)
- Fidalgo, F., & Martinez, O. 1983. Algunas características geomorfológicas dentro del Partido de La Plata (Buenos Aires). *Revista De La Asociación Geológica Argentina*, 38, 263-279. Asociación Geológica Argentina. Buenos Aires.
- Katz, R. 2007. *Ciudad de La Plata: su historia*. Edición del autor.
- Losano, G. 2006. La Plata: de la ciudad apreciada a la ciudad ignorada. *Geograficando*, 2, 2. Recuperado de [http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/art\\_revistas/pr.360/pr.360.pdf](http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.360/pr.360.pdf)
- Massey, D. 2005. *La filosofía y la política de la especialidad: algunas consideraciones*. En Arfuch, L. Pensar este tiempo. Espacios, afectos, pertenencias. 2005. Paidós. Buenos Aires.
- Oitaven, A. 1944. *Puerto La Plata*. Dirección de Agricultura, Ganadería e industrias, Ministerio de Obras Públicas. Buenos Aires.

- Pizarro, C. y Trpin, V. 2010. *Trabajadores frutícolas y hortícolas en la Argentina. Una aproximación socio antropológica a las prácticas de reproducción y resistencia de las condiciones laborales*. En: Cuarta Reunión del grupo de Estudio rurales y desarrollo. Posadas.
- Posada M. y Velarde, I. 2000. Estrategias de desarrollo local a partir de productos alimentarios típicos: el caso del vino de la costa en Buenos Aires, Argentina. En *Revista Problemas del Desarrollo*. 121, 31, 63 – 85. UNAM-IIEC. Méjico.
- Santos M. 2000. *La naturaleza del espacio: técnica y tiempo. Razón y emoción*. Ariel. Barcelona.
- Sanucci, L. 1983. *Berisso, un reflejo de la evolución argentina*. Municipalidad de Berisso.
- Stagnaro S., Carut, C., Relli, M. y Galarza, L. 2000. *El espacio situado y su representación en el litoral estuarial bonaerense (provincia de Buenos Aires. Argentina)*. En: Actas de las 2 Jornadas Platenses de Geografía. Departamento de Geografía. FAHCE-UNLP. La Plata