

## CAPÍTULO 1

### La Plata Ciudad, observada en clave regional (1881-1957)

Cristina E. Vitalone

*“La ciudad capital para que responda a su desenvolvimiento y a su destino, debe ofrecer fácil acceso a los hombres y a los intereses que está llamada a servir; consultar la higiene que se impone, en primer término, en nombre de la existencia; las conquistas del arte que eleva el sentimiento de lo bueno y de lo bello (y) los adelantos de la industria que agiganta la producción y los transportes” (Rocha 1881, p.24).*

Al asumir el cargo de gobernador el 1º de mayo de 1881, el doctor Dardo Rocha exclamó ante la Asamblea Legislativa: “Buenos Aires acaba de complementar la obra de la nacionalidad argentina, cediendo con el más hermoso desprendimiento, su gran ciudad para Capital definitiva de la República”. Debía concebirse entonces una nueva ciudad para Capital de la Provincia de Buenos Aires, bajo el designio de constituirla en uno de los “mejores modelos de la civilización, de la cultura y de la riqueza nacional” y ejemplo de aquella Argentina moderna y agroexportadora de fines del siglo XIX y primeras décadas de XX (Rocha 1882, 23, 58). En este contexto nació la Ciudad de La Plata, frente al dilema de federalizar la ciudad de Buenos Aires.

Dardo Rocha, tenía la clara visión de dotar a la decapitada Provincia de Buenos Aires con un nuevo centro político y administrativo, pero también científico, académico, cultural y de servicios, de transporte y comunicaciones “con signos de un comercio activo, de una riqueza útil, y de industrias poderosas”. Levantó la nueva ciudad en las tierras altas del partido de La Ensenada, un territorio de la costa occidental

del Río de la Plata con el “único puerto posible que puede mejorarse y completarse con erogaciones compatibles con nuestros recursos y con segura retribución inmediata” (Fernández Leys, 1959, p.455).

La historia de la organización física y funcional del territorio del partido de La Ensenada se retrotrae a 1821, cuando comenzaron a delinearse sus límites, hasta entonces comprendidos en el pago de la Magdalena que se extendía desde el Riachuelo hasta el río Salado. El Camino Real del Sur unía este pueblo con el puerto de una caleta descubierta en 1520 en la costa occidental del Río de la Plata. Otros caminos, también reales, extendían las comunicaciones de estos pagos a diferentes regiones del Alto Perú y Cuyo.

Entre los pocos elementos del paisaje costero occidental, se encontraban varios asentamientos humanos, entre ellos Quilmes, Magdalena y Ensenada, este último nucleado en torno a una defensa militar conocida como Fuerte Barragán que, instalada en 1736 y reconstruida hacia 1800, resguardaba la importancia comercial y estratégica de ese puerto natural.

En 1800 se dispuso oficialmente la fundación de la Villa de Nuestra Señora de las Mercedes y Puerto de la Ensenada, trazada en cuadrícula con una plaza principal excéntrica y próxima a la orilla del Río de la Plata, según lo disponía la legislación indiana para ciudades costeras. En 1821 se creó el partido de La Ensenada con cabecera en el pueblo del mismo nombre; se instaló la autoridad civil e incentivaron las medidas para mejorar el conocido como Camino Blanco que, desde esa villa, empalmaba con el Camino Real del Sud. Todos elementos que en las primeras décadas del siglo XIX, potenciarían las actividades económicas con la construcción de los primeros saladeros.

La atracción comercial del partido de La Ensenada se incrementó con el trazado de la primera línea férrea hasta la ciudad de Buenos Aires, entre 1863 y 1865, y una década más tarde con el traslado de los saladeros de la compañía de Juan y Luis Berisso que, asentados originalmente a orillas del Riachuelo, fueron expulsados por considerárselos focos de irradiación de la epidemia de fiebre amarilla que

asoló la ciudad de Buenos Aires entre 1870 y 1871. Los saladeros San Juan y San Luis y una fábrica de peptona de la misma firma, dieron origen a un Caserío que albergaba a los trabajadores vinculados con el proceso de producción y comercialización del tasajo. Este asentamiento, espontáneo, fue génesis de la ciudad de Berisso.

En ese extenso territorio se encontraba también el tupido bosque de eucaliptus, robles y araucarias que rodeaba la casa principal del establecimiento rural de Don Martín Iraola, propietario de buena parte de las tierras altas del partido de La Ensenada, sometidas a cultivos y explotaciones ganaderas de relativa intensidad y, el pequeño pueblo de Tolosa, fundado 1871 por su familia en homenaje al homónimo español del que era oriunda. En 1872 se construyeron las vías del ferrocarril entre la ciudad de Buenos Aires y los muelles de la costa de La Ensenada, cuando la caleta había retrotraído, significativamente, su espejo de agua al grado de convertirse en parte del Río Santiago por acumulación de sedimentos aluvionales. (Fig.1)

Esas preexistencias fueron conformando una red de interdependencias múltiples, espacio-temporales, socio-culturales, físico-ambientales, económico-productivas, político-jurisdiccionales que, en 1882, serían consideradas ventajas comparativas del territorio del partido de La Ensenada para emplazar la nueva Ciudad Capital de la provincia de Buenos Aires.

Esta decisión estuvo sustentada en condiciones de topografía, geología y salubridad del suelo y en sus capacidades para desarrollar cultivos y obtener agua potable, pero por sobre todo estratégicas por la posibilidad de contar con una rada y puerto de importante calado en el río de la Plata. Geoestratégicas también fueron las decisiones de acercar ese puerto a la planta urbana de la nueva ciudad.

El territorio, también, contenía un extenso frente costero, tierras bajas de bañados y altas en las Lomas de La Ensenada e infraestructuras terrestres y fluviales que facilitarían las comunicaciones con el exterior del país, la Capital de la Nación, el resto de la provincia de Buenos Aires y demás provincias argentinas.



Figura 1. Partido de La Ensenada (1821)

A la luz de ese ideario, el gobernador Dardo Rocha (1881-1884) reunió en un plan todos los procedimientos políticos, jurídicos, técnicos y de gestión pública para concretar el proyecto Ciudad con Puerto más ambicioso del siglo XIX.

La fundación de una nueva capital para la provincia de Buenos Aires concebida como un activo proceso de planificación territorial que consideró los antecedentes y ventajas culturales, económicas, políticas y ambientales de la región donde ubicarla fue gestionada con una particular calidad, eficacia y rapidez, y afirmada a través de la realización de grandes proyectos estratégicos y obras impulsoras del desarrollo.

En abril de 1882 se declaró Municipio Capital al de La Ensenada, reconvertido en Municipio de La Plata. El 16 de setiembre de 1882 se colocó la piedra fundacional del Nuevo Puerto La Plata y el 19 de noviembre del mismo año la correspondiente a la Nueva Ciudad Capital de la provincia de Buenos Aires. (Fig. 2).



Figura 2. Escudo de la Municipalidad de La Plata (1891).  
Paisaje ribereño entre el río de la Plata y río Santiago

## La Plata, ciudad de cara al río

*“Estábamos en lo que se llama Isla de Río Santiago. Es aquello un punto de entrada al puerto, en el que se ha construido un edificio de madera destinado para el alojamiento de viajeros. De aquí, en un improvisado muelle, parten, a cada momento, vaporcitos que van y vienen en 25 minutos, hasta La Plata. ... Sólo por ver este gran Dock vale la pena hacer un viaje a La Plata”* (Palomeque 1888, cit. Barcia, 1982, p.155).

A fines del siglo XIX, el frente fluvial de la Región Capital de la provincia de Buenos Aires concentró una de las bases económicas más importantes del país agro-ganadero y exportador y del poblamiento por afluencia del inmigrante europeo, dotando a la ribera de singulares ambientes con diferentes grados de culturización. Ese frente fluvial se extiende desde la playa La Balandra, en el partido de Berisso, hasta la Punta de Lara, origen de la localidad balnearia del mismo nombre en el de Ensenada. (Fig.3).



*Figura 3. Punta Lara, costa ensenadense*

Punta Lara era un lugar codiciado por sus “limpísimas aguas y arenas finas”; abundante pesca de pejerrey y los servicios de un muelle de atraque para barcos que transportaban mercaderías y pasajeros:

En los días de fiesta llegaban hasta allí centenares de excursionistas que entre los vírgenes montes de talas y ombúes –hoy desaparecidos- pasaban un verdadero día de

fiesta. Hasta había alguna casa de comercio que daba alojamiento, y en algunos casos llegaba a pernoctarse en la estancia de don Federico Walker, próxima a la estación. (Moncaut 1982, p.93)

La franja urbanizada de Punta Lara, se desarrollaría entre la costa del Río de la Plata y el bañado del partido de Ensenada, la Selva Marginal en el paraje conocido como Boca Cerrada y, el Arroyo El Zanjón al sur. Esta selva es un trozo de la zona típica subtropical que desde la provincia de Misiones llega a la ribera del río de la Plata. Es la más austral del mundo y conforma un microclima de características singulares por su fauna y flora de grandes árboles que, como el laurel, el chalchal y el ceibo, entre otros, mantienen la humedad terrestre y atmosférica que favorecen el desarrollo de los vegetales inferiores.

A principios del siglo XX don Francisco Piria, un visionario emprendedor uruguayo, trató sin éxito de convertir Punta Lara en “La Gran Ciudad del Futuro”, balnearia, comercial e industrial. Recién el 12 de abril de 1922 se colocó el primer pilote fundacional del nuevo balneario, con el propósito de fomentar la atracción de comerciantes, vecinos y paseantes hacia el camino ribereño y la playa y, de inversores privados en la construcción de residencias no permanentes, clubes y centros recreativos y hospedajes.

Hasta la construcción del Nuevo Puerto La Plata, en ese frente fluvial existía solamente la “Isla Monte Santiago” un territorio que con la apertura del Canal de Acceso al Gran Dock quedó dividido en la Santiago Oeste y Este. La Monte Santiago, Oeste, bordeada por el río de la Plata, el Arroyo Doña Flora, el río Santiago, es poseedora de suelos feraces por acción aluvional y está parcelada en parte aunque más del 90% de su territorio se encuentra cubierto de monte virgen. La Este o Isla Paulino, que lleva su nombre aproximadamente desde el año 1887, está contenida entre el río de la Plata, el río Santiago y los canales interiores que se encuentran embancados, formando dos islas más pequeñas conocidas como San Martín y Borsani. Sus pri-

meros habitantes fueron los obreros inmigrantes de ese gran emprendimiento, luego se fueron instalando italianos, españoles y uruguayos que se dedicaron al cultivo de hortalizas, frutales y vides. (Fig. 4).



*Figura 4. Isla Santiago - Isla Paulino*

En la Santiago Oeste también se levantaron los edificios de la Armada Argentina entre la última década del siglo XIX y primeras del XX y, en territorio, el Astilleros Río Santiago consolidado desde 1953 con una producción naval diversificada de alto nivel tecnológico. Al igual que en la Santiago Oeste, en la Isla Paulino, un conjunto singular de viviendas aisladas del terreno natural se integra con la densa vegetación autóctona de la reserva natural que actúa como pulmón de la región y amortiguador hídrico de la ciudad de Berisso.

Por el camino costanero destacan importantes enclaves de paisaje, naturales y/o culturales, donde residentes, paseantes y turistas practican diversas actividades vinculadas tanto con el ocio pasivo y creativo, como activo en las extensas playas y en el propio río. En el frente fluvial de Berisso sus ríos y arroyos conforman un delta de características agrestes y su ambiente de monte natural está sembrado con frutales, vides y flores; al que se agregan los propios de la Isla Paulino. Unos y otros ofrecen variadas posibilidades para el disfrute de actividades de playa, la vida en naturaleza, los deportes náuticos y pesca y las islas, en particular, caminatas, avistajes de aves, safaris fotográficos y visitas a los viñedos.

## **La Plata, ciudad interconectada**

*“También hay quienes aseguran –aunque con una sombra de duda- haber visto los chispazos que produce el trole (del tranvía 25) cargado de nostalgias de obreros que van a un frigorífico que ya no es; destellos de un cable inexistente aún envuelto en las nieblas tempranas del camino a Berisso”*

(Pérgolis, 2005, p.67)

Hacia 1854, la llegada del ferrocarril permitió la integración de la ciudad de Buenos Aires, y su puerto, con el interior del territorio provincial y numerosos pueblos aislados. Se expandieron las fronteras, se incrementó la actividad industrial, la producción agrícola (trigo,

lino, cereales) y la ganadera (carnes y lana), y la vinculación con el puerto de Buenos Aires potenció las exportaciones. En ese contexto, el ferrocarril no tardaría en llegar primero al partido de La Ensenada, a sus parajes y poblados y, a partir de 1882, a la Ciudad Capital, tramando el territorio con numerosos cuadros de estación.

Entre 1863 y 1872, la compañía Ferrocarril *Buenos Aires- Puerto Ensenada*, posteriormente adquirida por la empresa Ferrocarril del Sud, construyó la primera red inter-portuaria industrial del país entre las ciudades de Buenos Aires y Ensenada, con el propósito de facilitar el transporte de mercaderías y personas y mantener el control de las costas bonaerenses. El ramal tuvo su origen en la Estación Central de la ciudad de Buenos Aires, y en su trayecto se habilitaron las estaciones Pereyra (1872), en el lindante partido de Berazategui; Punta Lara (1872) y la primitiva de Ensenada, ubicada junto al Fuerte Barragán. Desde esta última, en el año 1882, la compañía Ferrocarril del Oeste extendió el ramal hasta el pueblo de Tolosa, cuyo cuadro de estación, talleres y galpones, operaron de alojamiento provisorio de los trabajadores y de materiales en los primeros años de construcción de la nueva capital.

Un año más tarde, en 1883, se unieron los complejos ferroviarios de Tolosa y la estación Pereyra, surgiendo en ese trayecto (desde Buenos Aires hacia la ciudad de La Plata) las estaciones de sus núcleos urbanos intermedios: Villa Elisa (1884), Ringuelet (1886), Gonnet (1889) y City Bell (1914). Esta conexión permitió el ingreso de pasajeros directamente a la Ciudad de La Plata, mientras que el tramo existente entre Pereyra y Ensenada trasladó gran cantidad de usuarios a la ciudad balnearia de Punta Lara hasta su clausura en 1973.

La conexión intra e interregional por vías del ferrocarril, continúa en el año 1883 con la inauguración de un ramal cuyo objetivo central fue vincular la ciudad capital con la localidad de Brandsen (antigua Ferrari). En origen se construyeron las estaciones intermedias de José Melchor Romero (1884), Abasto (1886) y José Hernández (1888). En el mismo año de inauguración de la Estación Central “19 de Noviem-

bre” de La Plata en 1887, la extensión de un ramal vinculó el Pueblo de Tolosa y la ciudad de Magdalena, con las estaciones Rufino Elizalde (1887) y, en la primera década del XX, las de Arana (1914) e Ignacio Correas (1914), y las de carga y/o apeaderos La Plata (1900), antigua Hipódromo en el Bosque y Circunvalación (1910), en el borde medio sureste del trazado de la ciudad.

Un año antes de finalizar las obras de Puerto La Plata se extendieron las vías del ferrocarril desde la primitiva estación ubicada en cercanías al Fuerte Barragán hasta una nueva en la traza urbana de Ensenada (1889) y, veinte años más tarde se construyen las estaciones portuarias Dock Central (1910) y Río Santiago (1911). Ese ramal se desarrollaba desde la estación central de la Ciudad de La Plata, atravesaba el Bosque hasta alcanzar Puerto La Plata con la intención de fortalecer su intercomunicación con el puerto de Buenos Aires.

En la primera década del siglo XX, se sucede la construcción de líneas férreas de trocha angosta que vincularían tres puertos importantes La Plata, Buenos Aires y Rosario con los territorios rurales de la pampa bonaerense. En 1904, el ramal que desde Puerto La Plata conectaba con la localidad de González Catán del Partido de la Matanza, dio origen en la región a estaciones al servicio de las actividades rurales Esquina Negra y Buchanan. En 1907, la honorable Legislatura de la provincia de Buenos Aires autorizó la construcción de una red ferroviaria que uniría la región desde Puerto La Plata hacia el noroeste con la ciudad de Avellaneda, al sur con Olavarría y al este con Mira Pampa, límite con la provincia de La Pampa.

El cuadro de estación más importante de este último recorrido, conocido como Meridiano V, se ubicó en la gran avenida de circunvalación sureste de la traza urbana de la ciudad capital, a pocas cuadras de la estación intermedia Circunvalación, y con sus edificios, galpones, depósitos y viviendas para el personal, generó un particular entorno comercial y de servicios a la población. (Fig.5).



*Figura 5. Estación Meridiano V*

En el trayecto hacia el sureste de la Región Capital las paradas o apeaderos intermedios, Gobernador García (1912), Gobernador Eduardo Arana (1914), Ingeniero Villanueva, Lisandro Olmos (1911), Adolfo Fermín Orma y estación Ángel Etcheverry (1911) establecerían una unívoca relación entre las actividades de sus cuadros y las urbanas que las contenían. También el ramal provincial de trocha angosta inaugurado en 1926 entre La Plata y Avellaneda, dio origen a otras estaciones y apeaderos y dotó de esa infraestructura a pueblos y barrios de la región como Gambier (1926), Joaquín Gorina (1923-1926) y Arturo Seguí (1926).

Cuadros de Estación, con sus arquitecturas ferroviarias, sus infraestructuras y equipamientos; apeaderos y paradores, con instalaciones menores de andenes que permitían el acceso de pasajeros, o la carga y descarga de materiales y equipos, irrumpieron en el paisaje rural y urbano de la región modificando la configuración física, espacial y funcional de sus áreas de influencia. (Fig.6).

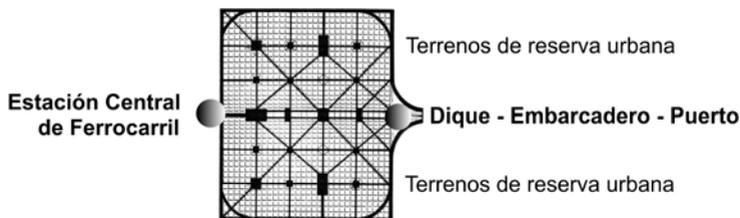


Figura 6. Trazados ferroviarios y Cuadros de Estación.  
Fuente gráfica: Vitalone et al. (2015)

## La Plata, ciudad con Puerto

*“El elemento más importante de la composición de la traza urbana de La Plata es...su eje monumental...Dicho eje está cargado con varios simbolismos que se superponen. Concentra los centros de poder...Los poderes espirituales...y temporales. El simbolismo más fuerte de este eje debe buscarse, sin embargo en sus prolongaciones fuera de los límites de la ciudad: al noreste hacia el puerto y al sudoeste al interior del país (Garnier, 1989, p.49).”*

El ordenamiento físico, funcional y ambiental de la Ciudad de La Plata y su ejido, dividido en solares, quintas y chacras, alcanzó un alto valor de integración regional al extender el elemento más paradigmático del trazado urbano hasta el frente fluvial de la región. En un plano antecedente del plano fundacional, conocido como primitivo, se observa un dique de cabotaje al pie de la ciudad en la intersección del Camino Real del Sud y un eje urbano - portuario que se interna en su planta cuadrada y concluye en una plataforma de transporte ferroviario proyectada en el límite sudoeste del boulevard de circunvalación. (Fig.7).

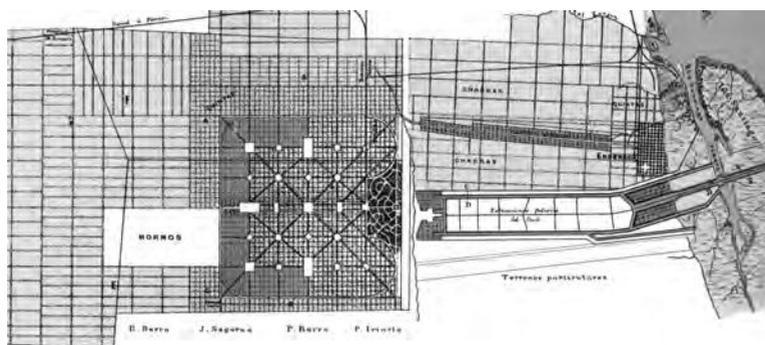


*Figura 7. Esquema del Plano Primitivo, 19 de mayo 1882.  
Fuente gráfica: AHG-MISP-PBA.*

Ese anteproyecto que comprendía la superficie de una legua considerando la parte trazada al pie de las lomas, reservada para el ensanche de la ciudad, no incorporaba el Bosque de eucaliptus del casco de la estancia de Martín Iraola, expropiada para construir la Ciudad con Puerto. A partir de entonces el Departamento de Ingenieros aceleró el proceso de ajuste del material producido para presentar el plano definitivo de la Nueva Ciudad La Plata que fue aprobado por decreto el 5 de junio de 1882.

El trazado definitivo incorporó el Bosque del casco de la expropiada estancia de Martín Iraola que, por el mismo decreto, quedó exceptuado de división y subdivisión para convertirlo en un paseo

público y, en el extremo sudoeste de su Eje Monumental, abandonó la ubicación de la estación terminal del ferrocarril. Un Arco, erigido en 1884 en el encuentro del ex Camino Real (Avenida 1) y la Avenida del Puerto (52) se convertiría en la puerta ‘va y viene’ del tránsito terrestre y fluvial entre la ciudad y el río, y viceversa, mediado por el Paseo del Bosque. (Fig. 8).



*Figura 8. La traza de las trazas: Ciudad-Ejido-Puerto  
Fuente gráfica: Coni (1885).*

El plano editado en 1885 por el médico higienista, estadígrafo y demógrafo Emilio Ramón Coni en su conocida *Reseña Estadística y Descriptiva* y presentado, junto a otros, en la Exposición Internacional de París de 1889, reúne en una única expresión gráfica los proyectos de tres trazas: Ciudad, Ejido y Puerto.

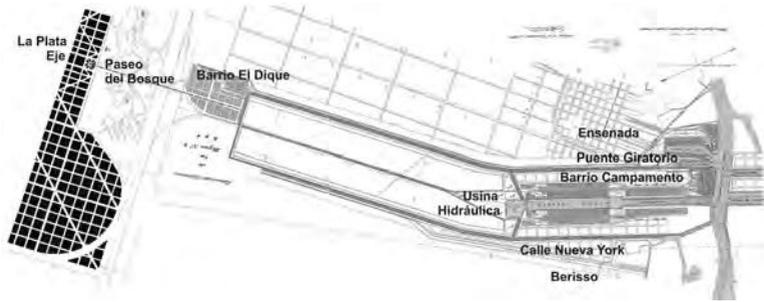
De acuerdo con las instrucciones recibidas, el Departamento de Ingenieros debía estudiar el plano fundacional teniendo en cuenta “todas las necesidades de belleza, comodidad e higiene”, pero en el contexto del territorio del partido de La Ensenada para comprender los poblados, los caminos y las vías férreas preexistentes. Por ello, tradujo en su gráfica superficies para la construcción de un nuevo puerto, científicamente organizado; la radicación de almacenes, depósitos e industrias; el sistema ferroviario de comunicación con la ciudad de

Buenos Aires, la provincia y el resto del país; los accesos carreteros y de enlace por el camino Blanco entre la Ciudad Capital, el núcleo urbano de Ensenada y el incipiente de Berisso.

Definió, asimismo, el que podríamos llamar primer cordón de usos rurales intensivos para el abastecimiento a la población y, ubicó los servicios molestos e insalubres como el cementerio, el hospital regional y los hornos de ladrillos, lejos de la planta urbana de acuerdo con los principios de las teorías progresistas en su variante higienista.

Desde su concepción, el trazado urbano de La Plata reforzaría los vínculos físicos, funcionales y ambientales con su entorno inmediato, introduciendo: corredores diagonales y avenidas como recursos de una eficaz movilidad interna, de aproximación centro y áreas productivas y del ordenamiento racional de la expansión urbana; un generoso sistema de espacios verdes públicos de calles, avenidas y plazas arboladas, parques y bosque, y obras de saneamiento que postulaban los principios de la higiene y estética urbanas y la respetuosa inserción de la ciudad en el territorio.

Fortalecerían el carácter emblemático de la Nueva Ciudad Capital los edificios representativos de la seguridad, el gobierno provincial, la cultura, el poder local y el culto, en disposición jerárquica y ritmada a lo largo de un doble eje de simetría axial (el Eje Monumental) y los propios de la educación, la justicia y las finanzas, en ejes secundarios. Con la traza del puerto el paradigmático Eje Monumental alcanzó un alto valor de integración regional al sumar una Usina Hidráulica, el edificio referente de la innovación tecnológica de generación de energía, para continuar por el Gran Dock hasta el frente fluvial de la región. El Puerto La Plata, fue también impulsor absoluto de las organizaciones físicas, funcionales, paisajísticas y ambientales de áreas singulares en territorio de islas, y en las ciudades que lo contienen. (Fig. 9).



*Figura 9. Puerto La Plata (1886)  
Fuente gráfica: AHG-MISP-PBA*

El proyecto de obras del puerto contempló un conjunto de intervenciones que acercarían el río a la nueva capital. Como Puertas del Plata se dragó un Antepuerto o Canal Exterior en el lecho del Río de la Plata, por entonces de significativa profundidad natural, y un Canal de Acceso que, como hemos señalado, produjo la división de la Isla Monte Santiago. Desde el Canal de Acceso, la apertura de un Gran Dock, acompañado por dos canales laterales, Oeste y Este, fue consolidando en su entorno nuevas áreas urbanas y arterias concentradoras de usos comerciales y actividades de servicio a las propiamente portuarias y a la población en general.

El Gran Dock atravesó el bañado para alimentar sus grúas con la energía generada por la Usina Hidráulica y continuó por el eje del área reservada a la ampliación de Puerto La Plata para concluir en un tercer canal que, al pie de las barrancas del Bosque, daría acceso a cuatro diques de cabotaje. Solamente se construyó uno que dio origen al Barrio El Dique, porque:

Cuando se han recorrido unos 3 kilómetros, se ven los mástiles de los buques que parecen surgir en medio de praderas... a medida que continúa la marcha, se advierte que estos barcos a vela y estas gabarras están anclados en el Dique. (Theodore Child, 1890, cit. Barcia, 1982, p.182). (Fig. 10).



*Figura 10.  
Usina Hidráulica  
Gran Dock  
El Dique*

El Canal Oeste encuentra en su recorrido por Ensenada al Barrio Campamento, un conjunto de viviendas construido para los trabajadores de la destilería de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (1925), orgullo también de la calle Río de Janeiro de Berisso, que “se enchufa en La Plata. Por ella corre un tranvía verde, semejante a una chinche verde escapada del Bosque (hasta) el abombamiento de la Destilería de Petróleo, la de los tanques plateados y chocolates” (Méndez 1950, p.65). (Fig.11).



*Figura 11. Canal Oeste, Ensenada*



*Canal Este, Berisso*

Al este del Gran Dock, el área urbano-portuaria del Barrio Calle Nueva York sitio de residencia de los obreros inmigrantes y nativos que, a principios del XX, eran atraídos por las posibilidades laborales que les ofrecían el puerto y las industrias frigoríficas que se instalaban en su jurisdicción. Calle de hoteles, conventillos, comercios y bares frecuentados diariamente por los trabajadores de dos grandes fábricas congeladoras de carne la Compañía Swift de La Plata S.A.

(1907) y la Sociedad Anónima Frigorífica Armour (1915). Calle bautizada Nueva York, porque las calles de Berisso:

tienen alma internacional...Sus nombres no tienen fronteras: Montevideo, Río de Janeiro, Nueva York, rutas de la tierra, del mar y del espacio...La calle Nueva York, con sus altoparlantes anunciadores y sus negocios de letreros extraños, evoca una pequeña Babel moderna, donde la nota criolla se uniforma en el vigilante de la esquina y la nota exótica se acumula en la barba plácida del vendedor de semillas de girasol. (Méndez 1950, p.71). (Fig. 12).



*Figura 12. Calle Nueva York de Berisso*

Al oeste del Gran Dock la Calle Ortiz de Rosas, donde en sus:

bares cosmopolitas...flota siempre el olor ocre de una canción marinera. Canción de todos los puertos, dolorida y alcoholizada, que termina en sueño de sobremesa. Cuando la noche enciende sus margaritas de plata y en la Petrolera hay surtidores de luz, y el Mercado Viejo

se encoge en el recodo de su existencia, en las aguas del puerto los barcos se acunan con reflejos de cielo. (Méndez, 1950, p.80). (Fig.13).



Figura 13. Calle Ortiz de Rosas, Ensenada

## La Plata, ciudad y región de la producción y el trabajo

*Una Ciudad “que al descubrirse desde lejos no sólo se distinguen las altas y bellas construcciones de lujo, sino también las elevadas chimeneas de las usinas y las vastas edificaciones comerciales; y que llame más la atención el tráfico ruidoso y continuo, los numerosos transeúntes preocupados y presurosos que difunden el movimiento y la vida”*

(Rocha, 1882, p.88)

El emplazamiento estratégico del ejido de la nueva capital, no solamente resolvería cuestiones de accesibilidad, saneamiento y crecimiento, sino también de desarrollo con la previsión de áreas destinadas a la producción industrial portuaria; rural intensiva de abastecimiento a la población y urbano-ambiental de espacios verdes

y libres públicos destinados al ocio pasivo y recreativo. Unos y otros, se constituirían en territorios de interfases entre los propiamente urbanos de la ciudad capital y de otras centralidades con importantes implicancias en el desarrollo de la región.

La interfase industrial-portuaria es, históricamente, la más significativa del territorio regional. Está constituida por la concentración de grandes, medianas y pequeñas industrias en y en torno al enclave portuario, relacionadas con sus actividades desde principios del siglo XX. Cuando en 1925 se instaló la destilería-refinería de petróleo, el área reservada para la ampliación de Puerto La Plata se re-identificó en industrial con la localización de plantas de tratamiento de petróleo crudo procedente de la provincia de Chubut. La instalación de esa planta considerada la mayor concentración petroquímica del país, produjo un decisivo cambio de perfil en el paisaje urbano-portuario de las ciudades que lo contienen. (Fig.14).



*Figura 14. Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF)*

Entre islas, vegetación, canales y arroyos, sobre la margen izquierda del río Santiago destaca el Astillero Río Santiago en el año 1940. Esta obra de gran envergadura, implicó el relleno del terreno con material excedente del dragado del lecho de río que permitió, a la vez, llevar su profundidad de 27 pies para permitir el acceso de buques de

mayor calado; la construcción de muelles, gradas, varaderos y galerías subterráneas para tuberías y líneas eléctricas; galpones, depósitos, escuela de oficios y demás edificios propios. (Fig.15).



*Fig. 15. Astillero Río Santiago*

En la interfase rural intensiva, destacan las de las Islas Santiago Oeste y Este, conocida como Paulino, donde a fines del siglo XIX se instalaron inmigrantes italianos, españoles, portugueses y polacos, entre otras veinte colectividades, que al introducir la “*Vitis labrusca*” o “vid americana” cultivada por el sistema de parras adaptado a las condiciones locales, dieron origen a la producción del llamado “vino de la costa” y a otros cultivos frutícolas.

La mano de obra inmigrante, desarrolló también la mayor concentración productiva flori y fruti-hortícola en tierras de quintas y chacras, al sudeste y sudoeste del territorio ejidal de la nueva capital al servicio de la población regional. La producción extensiva, agricultura y ganadería, se desarrollaría por fuera de este espacio ejidal. Esta estructura flori y fruti-hortícola se consolidó a mediados del siglo XX, en parte promovida por el Estado y sus políticas oficiales de colonización y de expropiación de grandes extensiones de territorio. En ese proceso surgieron, entre otros, núcleos gregarios como Colonia Urquiza, cuya producción principal está vinculada con la floricultura, originalmente en manos de la comunidad japonesa y de produc-

tores hortícolas establecidos en parte de la expropiada estancia de la familia Pereyra Iraola, entre 1948 y 1949.

La interfase urbano-ambiental, continente de diferentes tipologías de áreas verdes de influencia estabilizadora sobre el clima, la flora, la fauna y el suelo de la región, es producto de políticas que entre fines del siglo XIX y mediados del siglo XX, contemplaron su importancia para satisfacer las exigencias higiénicas, recreativas y educativas de la comunidad regional y extra regional.

Los bañados de Ensenada y el Maldonado, anegados durante períodos prolongados, forman parte de la planicie de inundación costera y, a la vez, del área de influencia estuárico – marina, que insume o distribuye las aguas provenientes del continente, previo derrame en el Río de la Plata. Hacia el casco de la Ciudad de La Plata, esos bañados ocupan áreas cóncavas relativamente pequeñas en las cercanías del arroyo El Pescado que, anegadas en forma casi permanente, se hallan cubiertas en gran parte por vegetación higrófila.

Entre los ámbitos que favorecen y estimulan los contactos sociales, el desarrollo del individuo y los diversificados requerimientos recreativos se encuentran los parques Martín Rodríguez, próximo al Barrio El Dique y en el trayecto vial y ferroviario La Plata-Buenos Aires, la República de los Niños y el Pereyra Iraola, este último considerado como entidad única de la región por su tamaño, radio de influencia, calidad de sus accidentes naturales, zonas de bosques, lagos, cursos de agua, campos abiertos y zonas costeras, donde se encuentra la citada Selva Marginal, el relicto más austral de la llamada en galería que bordea los ríos Paraná y Uruguay.

## **La Plata, visiones regionalistas en el siglo XX**

Los párrafos precedentes tratan, en breve síntesis, el proceso de estructuración territorial de La Plata como Ciudad Región, rescatando del olvido el valor comarcal del elemento más destacado de composición de su trazado fundacional en íntima relación de continuidad con la traza de un puerto artificial y la consolidación de áreas urba-

nas, rurales, portuarias y urbano portuarias de intensa producción y trabajo. Esta valoración fue objeto de algunos, pocos, planes de ordenamiento territorial que aún antes de la división del partido de La Plata, en 1957, fueron disociando progresivamente la lectura unívoca de los elementos constitutivos del común sistema físico, funcional y ambiental identitario de una Ciudad con Puerto.

En 1949, un reglamento que regulaba la edificación de los núcleos urbanos del partido de La Plata reconoció, por primera vez, el carácter histórico del trazado de la Ciudad Capital promoviendo su conservación “en la forma que lo inspiró el fundador, el doctor Dardo Rocha y lo proyectó su creador, el Ingeniero Pedro Benoit”. El decreto fundamentaba tal decisión en el carácter histórico del trazado pero restringido al casco fundacional, inscripto entre avenidas de circunvalación, si bien por entonces aún pervivía la legibilidad regional de un sistema de espacios construidos, libres, productivos y de movilidad que, asociados al Paseo de Bosque, se extendía por los canales del puerto hasta el frente fluvial de la región (MLP 1949).

A escala regional, ese reglamento clasificó el territorio en zonas residenciales, balnearias e industriales, esta últimas con la finalidad de instalar establecimientos en el marco de un modelo económico de sustitución de importaciones. Las zonas industriales, cinco, comprometían sectores ambientalmente sensibles del partido de La Plata: una en el sector sureste, al Arroyo El Pescado, designada eminentemente industrial para todo tipo de industrias; dos próximas a los arroyos El Zanjón-El Gato, Canal Villa Elisa-Arroyo Rodríguez y dos aledañas al Gran Dock y a los canales Este y Oeste de Puerto La Plata para industrias especializadas ubicadas según grados de tolerancia, incomodidad, insalubridad y/o peligrosidad para personas y bienes (MLP 1949). (Fig.16).

El 3 de abril de 1957, el partido de La Plata se desagregó con la creación de los autónomos de Berisso y Ensenada. Fue entonces cuando el gobierno del Municipio de La Plata inició el proceso político, técnico y legal para promover la formulación de un “Plan Regulador del Desarrollo Urbano y Rural” que, declarado de utilidad pública en

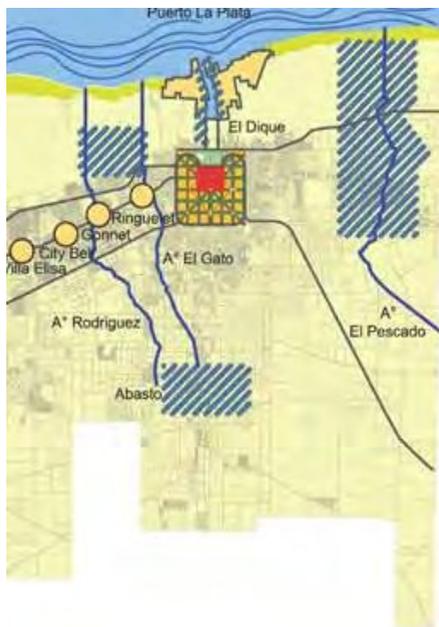


Figura 16. Zonificación de la región (1949)  
Fuente gráfica: Vitalone et al. (2018, p.44)

1958, procuraría establecer una acción conjunta con los Municipios de Ensenada y Berisso sobre el territorio de la región.

No cabía duda alguna, en términos de identidad regional los partidos de La Plata, Ensenada y Berisso, aun disociados, constituían ‘un complejo orgánico entre sí’; formaban parte de una unidad que el equipo técnico del plan contempló, pese a la ausencia en su concepción del Municipio de Berisso que, por entonces, estaba trabajando en su propio Plan Regulador del Desarrollo.

Bajo ese ideario encontramos la visión regionalista del Plan Regulador Conjunto de La Plata y Ensenada, y del partido de Berisso, ambos del año 1961. A la valorización de la identidad territorial, el primero sumó “la conservación del carácter unitivo del hábitat, evitando la segregación, es decir la creación de zonas de carácter netamente

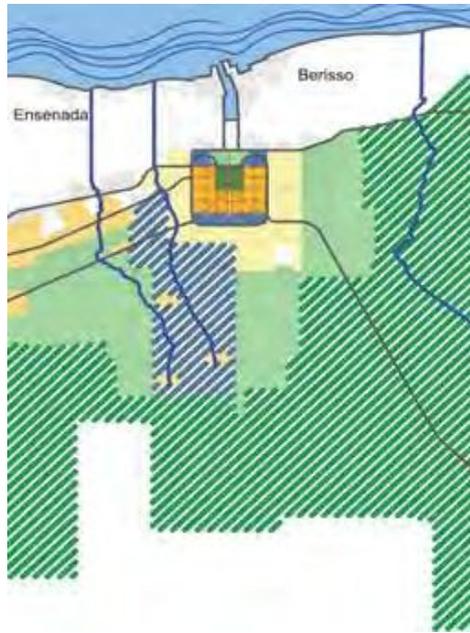


Figura 17. Zonificación del Partido de La Plata (1961)  
 Fuente gráfica: Vitalone et al. (2018, p.64)

diferenciados entre los diversos sectores sociales”; la conformación de una red circulatoria vial y ferroviaria fluida; la limitación de los desbordes en las plantas urbanas y en las concentraciones vecinales para evitar el crecimiento por expansión sobre áreas productivas y el ordenamiento del territorio que le “otorgue estructura al complejo, como un todo indivisible” (MLP, 1961).

Entre las grandes áreas del complejo regional definidas por ese plan, se destacaba la zona destinada a la localización del esparcimiento que, aparte de cumplir este fin para la región, asumía ese carácter a escala del área metropolitana. La zona, conformada en su mayor parte por el frente fluvial del partido de Ensenada continuaba en su límite norte en el Parque Pereyra Iraola agregando un factor positivo a la integración de ambas. (Fig. 17).

El Plan también centró la atención en algunos lineamientos para el tratamiento de las áreas urbanas de las ciudades de Ensenada y La Plata, particularizadas por zonas de densidad de población variable; de las suburbanas a los núcleos periféricos de La Plata como las residenciales de Gonnet, City Bell, Villa Elisa, Ringuelet y Punta Lara, en el partido de Ensenada; las semirrurales y las rurales o el conjunto de actividades fuera de las áreas estrictamente urbanas que, junto a la de esparcimiento, le conferían al complejo regional, total, incluido el Partido de Berisso, una estructura precisa que “nace de las interrelaciones armónicas de todas estas actividades”.

Completaban la organización del territorio regional dos zonas industriales, una en el partido de La Plata, otra en Ensenada, con la finalidad de alentar y fomentar industrias de jerarquía técnica abastecedoras de piezas complementarias de otras industrias, diferenciadas según el tipo de radicación industrial, localizadas en perfecto acuerdo con las necesidades de servicios de la propia industria, con sectores específicamente destinados a parques industriales y a localizaciones abiertas.

La visión regionalista que le servía de base al Plan Regulador Conjunto de La Plata y Ensenada, sostenía la necesidad de coordinar planeamiento local con el de los partidos vecinos. A la manera de Álvarez Mora (2004) para un plan concebido hace más de seis décadas la ciudad por sí quedaba pequeña como objeto exclusivo de la planificación, había que re-identificarla con el territorio construido, con aquellos productivos y ambientalmente amenazados por dinámicas urbanas o empujados por los novedosos procesos de ocupación y explotación del suelo industrial de un nuevo modelo económico por sustitución de importaciones.

## La Plata, Ciudad y Región, aquí y ahora

*“Se difunden proverbios como “pensar global y actuar localmente”, pero en el predominio de las palabras sobre las acciones, de la propaganda sobre lo poco realizado no dejan resolver problemas detectados con escala regional*

(Álvarez Mora. 2004, p.77)

Hasta mediados del siglo XX, el fuerte arraigo portuario y el acontecer político económico compartido abonaron en la comunidad regional el sentido de pertenencia a un territorio integrado. A partir de 1957, la división político-administrativa del territorio en los partidos de La Plata, Berisso y Ensenada, el cierre de los frigoríficos y décadas de decadencia de Puerto La Plata fueron reflejándose en la fragmentación de la percepción unitiva de la región. Claramente puede decirse que, desde entonces, se diluyó en el imaginario colectivo la aptitud geo simbólica de los referentes urbano-portuarios como partes de un sistema que completaba el Eje Monumental del trazado de la ciudad hasta el río de la Plata.

Progresivamente, ese conjunto de referencias fue presentando la dificultad de ser leído, interpretado y valorizado como parte de las estrategias que dieron origen a la creación de la Nueva Capital de la provincia de Buenos Aires. A esta debilidad suman las derivadas de la propia desvalorización de los recursos ambientales, urbanísticos, paisajísticos y arquitectónicos que dieron respuesta a las demandas productivas, sociales y tecnológicas que aún perviven en una región carente, por décadas, de una planificación integrada.

Si con Precedo Ledo (1996, p.5), acordamos en la década de 1990 que el alcance de objetivos de integración y equilibrio territorial implica la complementación de las ventajas comparativas de ciudades grandes, medias y pequeñas y la optimización y racionalización de sus recursos naturales y culturales; con Gilberto Giménez (1999)

coincidimos en la necesidad, por sobre todo, de articular acciones que permitan recuperar la legibilidad de:

Un territorio tatuado por la historia, soporte de la memoria colectiva, espacio de inscripción del pasado de sus habitantes y, resumen de elementos, antropizados o no, que como verdaderos geo-símbolos nos remiten a los más variados significados. (Giménez, 1999, p.10)

Bajo estas ópticas la región puede ser, nuevamente, observada como un espacio de inscripción y, a la vez, de distribución de la cultura y poseedora de un gran potencial para re-integrar y re-identificar territorios urbanos, rurales y portuarios, y re-establecer armónicas relaciones físico-ambientales, económico-productivas y político-institucionales para proyectarse con identidad propia en escenarios futuros.

## Referencias bibliográficas

- AHG-MISP-PBA. Archivo Histórico de Geodesia. En Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires
- Álvarez Mora, A. y Valverde Díaz de León. F. (coords.) (2004). *Ciudad, Territorio y Patrimonio*. México: Universidad Iberoamericana Puebla-Universidad de Valladolid.
- Barcia, P.L. (comp.) (1982). *La Plata vista por los viajeros 1882-1912*. La Plata: Ediciones del '80 y Librería Juvenilia
- Coni, E.R., (director) (1885). *Reseña Estadística y Descriptiva de La Plata Capital de la Provincia de Buenos Aires*. Ministerio de Gobierno. Oficina de Estadística General. Buenos Aires: Establecimiento Tipográfico de la República. Especial para Obras.
- Fernández Leys, A. (1959). "Dardo Rocha y la Fundación de La Plata". *Revista de Educación Nueva Serie*. Año IV (11-12), 448-457.
- Garnier, A. (1989). *Le Carré Rompu*. Genève (Suisse): Editions Archigraphie.

- Giménez, G. (1999). “Materiales para una teoría de las identidades sociales”. En *Actas del Seminario Experiencias de Identidad en la Gestión Cultural Contemporánea*. Buenos Aires: Secretaría de Cultura de la Presidencia de la Nación.
- Méndez, D.B. (1950). *Viñetas Platenses*. La Plata: Editorial Gil Leiva.
- Moncaut, C. A. (1982). *Crónicas de un siglo (1882-1982)*. La Plata: Municipalidad de La Plata.
- Municipalidad de La Plata (MLP) (1949). Ordenanza Reglamentaria de la Edificación en el Partido de La Plata, N° 1943, 11 de octubre de 1949.
- (1961). Plan Regulador Conjunto de los Partidos de La Plata y Ensenada. Decreto - Ordenanza N° 2932/62. La Plata: División Impresiones y Publicaciones Municipalidad de La Plata.
- Pérgolis, J. C. (2005). *Ciudad Express. Arquitectura, literatura, ciudad*. Buenos Aires: Editorial Nobuko.
- Precedo Ledo, A. (1996). “Un modelo de planificación estratégica territorial integrada”. En *Actas del Seminario Planificación estratégica urbana y territorial*. La Plata: Subsecretaría de Asuntos Municipales e Institucionales.
- Rocha, D. (1881) (1882). “Mensajes a la Honorable Legislatura de la Provincia de Buenos Aires”. En *Profesionales que intervinieron en la fundación de La Plata*. Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires 1935. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales.
- Vitalone, C.E. (2015). *Región Capital de la Provincia de Buenos Aires. Una aproximación a la identificación de Paisajes Urbanos Históricos*. Programa 2002-1999 Planificación y Gestión Estratégica Urbana y Territorial. Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires. Equipo de trabajo: Vitalone, C. E., M.M Aversa, T. Salomone, N. Bertone. Colaboradores: M. Novoa Farkas, R. Delage.
- (2018). *Antecedentes de Instrumentos de planificación y gestión territorial del Municipio de La Plata (1882-2010)*. Libro digital,

PDF. Equipo de trabajo: Vitalone, Cristina E.; Graciela Zivano, Raúl Pane. Apoyo técnico Talía Salomone. Buenos Aires: Dirección Nacional de Preinversión Municipal.