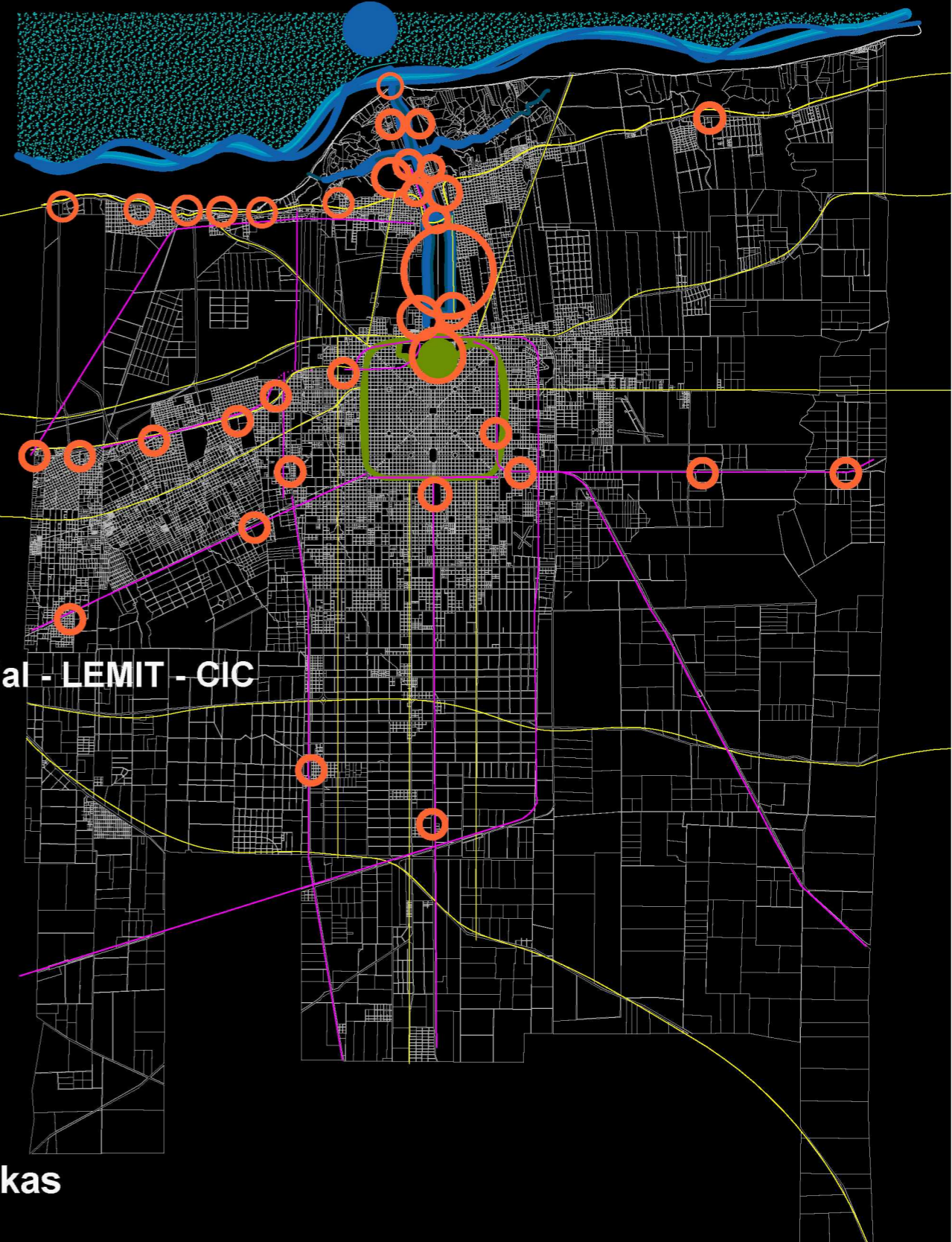


REGION CAPITAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES - Argentina

Una aproximación a la identificación de Paisajes Urbanos Históricos



Programa Planificación y Gestión Estratégicas Urbana y Territorial - LEMIT - CIC

Mgr. Arq. Cristina E. Vitalone

Arq. María M. Aversa

Arq. Natalia L. Bertone

Arq. Talia S. Salomone

Colaboración: Arqs. Roberto Delage y Marianela Novoa Farkas

La valoración de la región-capital de la provincia de Buenos Aires incluye tener en cuenta una diversidad de manifestaciones espacio-temporales productos de la interacción entre el hombre y su entorno natural, complementada con referencias a sus paisajes urbanos históricos, culturalmente significativos, en tanto formas intensivas de esa interacción.

Una aproximación a la identificación de paisajes urbanos históricos

La Plata, Capital de la provincia de Buenos Aires, es la ciudad más importante de un sistema de centros urbanos que, más allá de pertenecer a tres municipios La Plata, Berisso y Ensenada, conforman una región de interdependencias múltiples espacio-temporales, físico-funcionales, socio-culturales, económico-financieras y político-jurisdiccionales. Este escenario nació a fines del siglo XIX con la fundación de una ciudad nueva (1882) y el potenciamiento de su dinamismo económico con la construcción científica de un puerto natural, ambos hechos que determinaron el proceso de ocupación, poblamiento y organización plena de un territorio a escala regional.

La Plata, es una **Ciudad Planificada** que, en origen, incluyó al extenso territorio que la circundaba para cumplir con los roles que le tocaba asumir: **Ciudad Capital, Ciudad con Puerto, Ciudad de los Poderes Públicos, Ciudad Universitaria, Ciudad Moderna, Ciudad Higiénica...**, todos principios determinantes tanto de la concepción como del emplazamiento del trazado urbano del casco fundacional. En esta escala, el valor simbólico de la Ciudad Planificada comienza en el ordenamiento de su propio Ejido y, específicamente, en tres de los elementos de su paradigmático trazado urbano que estructuraron el unívoco espacio regional hasta 1957: un **eje urbano-portuario-monumental** que nació en el puerto, plataforma de transporte fluvial, conteniendo la edificación más representativa de los avances tecnológicos en producción de energías, los gobiernos, local y provincial, la seguridad, la cultura, la educación y el culto hasta concluir, en origen, en otra plataforma de transporte terrestre-ferroviario; un **boulevard de circunvalación** entre el casco urbano fundacional y su periferia de quintas y chacras, y un **bosque**, puerta va y viene entre ciudad y región, todos a la vez, referentes espaciales, funcionales e históricos de la memoria colectiva de sus habitantes.

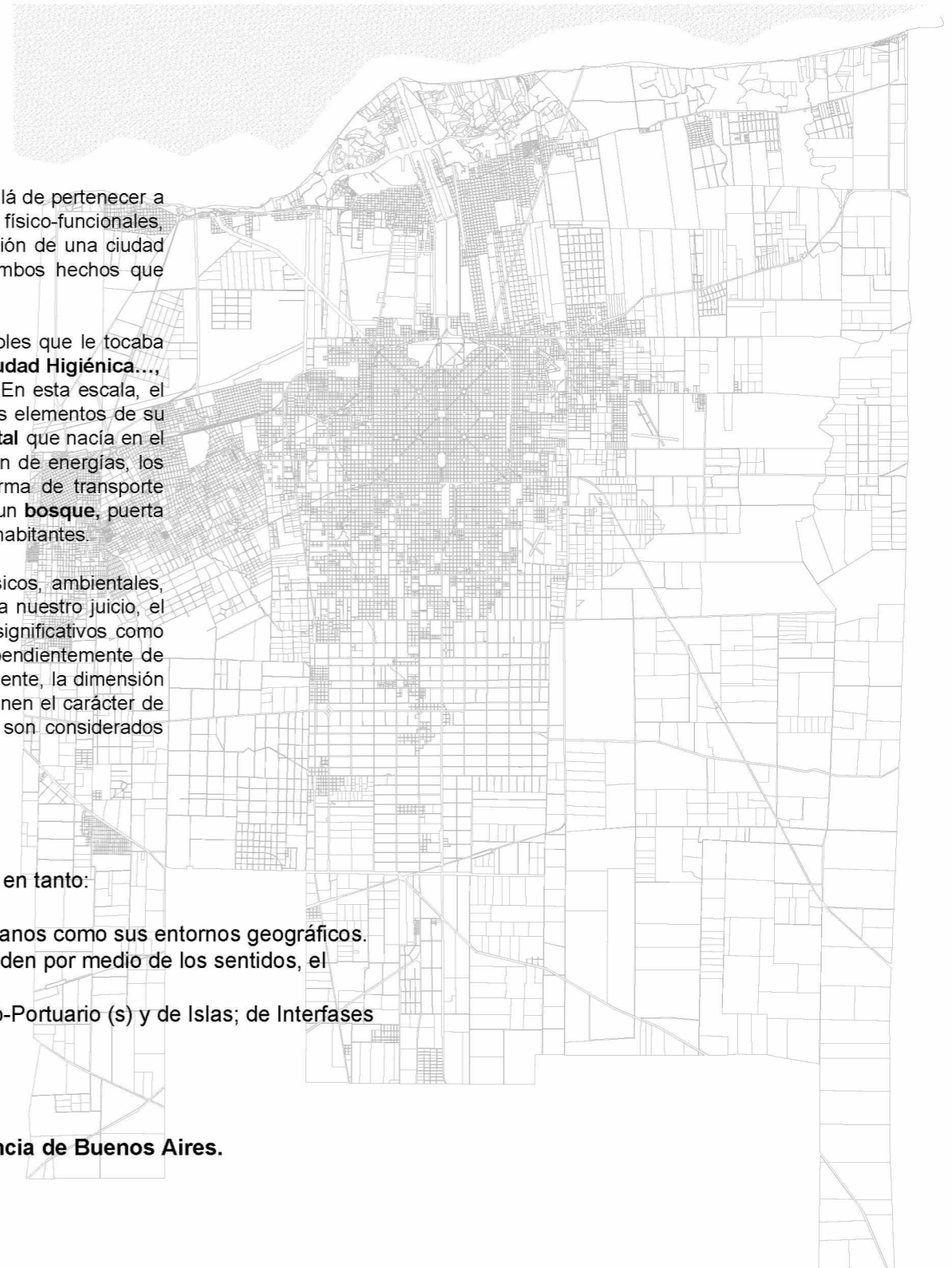
A poco que se analice, el territorio regional presenta diversas tipologías de paisajes de interés cultural por sus valores físicos, ambientales, sociales y simbólicos construidos a partir de interacciones entre sociedad y naturaleza. En este contexto recordemos que, a nuestro juicio, el término paisaje cultural debe ser complementado con una referencia a diversos paisajes históricos urbanos, culturalmente significativos como formas intensivas de esa interacción. En otros términos, diversidad y singularidad, porque "el paisaje existe como tal independientemente de sus méritos, sin necesidad de ser calificado como remarcable o especialmente bello, incorpora implícita aunque no explícitamente, la dimensión temporal o histórica -junto a la perceptiva- a través de las relaciones entre las fuerzas naturales y la acción humana que definen el carácter de cada paisaje, y destaca la idea de que se trata de una entidad completa, en la que los elementos naturales y culturales son considerados simultáneamente" (2000, Convención Europea del Paisaje)

Bajo esta óptica nos acercamos a la identificación y/o re identificación de paisajes calificados de la Región Capital en tanto:

- Estratificaciones históricas de valores y atributos culturales y naturales, que abarcan tanto los contextos urbanos como sus entornos geográficos.
- Expresiones de la diversidad cultural regional que contienen valores tangibles e intangibles que se comprenden por medio de los sentidos, el conocimiento local y la investigación de múltiples interconexiones entre esas estratificaciones.
- Referentes del territorio regional pasibles de múltiples lecturas: el (los) Paisaje (s) del Frente Fluvial; Urbano-Portuario (s) y de Islas; de Interfases Urbanas y de la (s) Movilidad (es).

La finalidad:

Contribuir a la re construcción del proceso perceptivo integral del Paisaje de la Región Capital de la provincia de Buenos Aires.



CIUDAD - TERRITORIO - REGION CAPITAL

2

“La Plata, capital de la provincia de Buenos Aires, ha sido fundada sobre el paraje que en 1882 se denominaba comúnmente “Lomas de la Ensenada”, pequeño punto en la “gran pampa ondulada” que, desde el santafesino río Carcarañá, se extiende desde las inmediaciones del Paraná y el Plata, hasta las cercanías del salado bonaerense” (De Paula, 1987).

La configuración actual de la Región Capital de la provincia de Buenos Aires, conformada por el territorio de tres municipios, La Plata, Berisso y Ensenada, es producto de un complejo proceso de transformaciones político-jurisdiccionales, económicas, físico ambientales y socio culturales que respondieron a diferentes estrategias de ocupación, ordenamiento y desarrollo para consolidar su ocupación plena con la fundación de la ciudad de La Plata en 1882.

Esa estrecha correlación de estrategias se retrotrae al período hispano, si bien es a las puertas de la emancipación (1810) cuando comienzan a delinearse los límites y las medidas de activación económica del territorio regional, parte del corredor costero que desde el río Salado vinculaba la ciudad y puerto de Buenos Aires con las provincias del norte argentino. En este contexto la región capital se organizaría sobre el territorio conocido como Lomas de la Ensenada, de transición entre una inmensa llanura ondulada y el río de la Plata, cruzado por varios arroyos y continente del puerto natural de la caleta del mismo nombre, descubierta en 1520; por tierras bajas de bañados y por partes de la “lujuriosa comunidad vegetal” de la selva marginal rioplatense.

Entre los pocos elementos que configuraban la estructura del territorio regional, por entonces comprendido en el pago de la Magdalena que se extendía desde el Riachuelo hasta el río Salado, se encontraban varios asentamientos humanos: Quilmes, Magdalena y el propio de la Caleta de la Ensenada nucleado en torno a una defensa costera conocida como Fuerte Barragán que, instalada en 1736 y reconstruida hacia 1800,

resguardaba la importancia comercial y estratégica de su puerto natural. Entre esos núcleos de población, el sistema de caminos no era de mayor importancia ni trazado fijo, salvo el Camino Real del Sur que unía al pueblo de Magdalena y a ese puerto natural con la ciudad de Buenos Aires y con otros caminos reales hacia diferentes pagos.

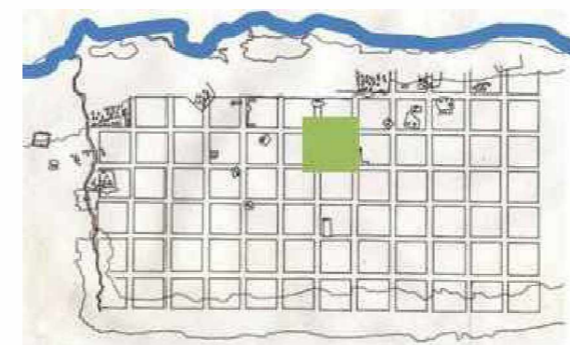
Sobre ese pequeño núcleo, en 1800 se dispuso la fundación de un Pueblo que con el nombre de Villa de Nuestra Señora de las Mercedes y Puerto de la Ensenada, fue trazado en 1801 según el modelo urbano prefigurado por la legislación indiana para ciudades costeras, caracterizado por una cuadrícula de plaza excéntrica y próxima a la orilla del río de la Plata. En 1821 se creó el partido de la Ensenada con cabecera en el pueblo del mismo nombre; se instalaron la autoridad civil y, durante el año 1823, los primeros saladeros de Trapani, Staples y Wrigth y se incentivaron las medidas para mejorar el Camino Blanco que empalmaba con el Camino Real del Sud. Todos elementos que, junto al puerto natural de la Ensenada, potenciarían la actividad económica regional en las primeras décadas del siglo XIX.

La condición portuaria de la Ensenada hizo de este pueblo un centro de atracción comercial, incrementado, entre 1863 y 1872, por el trazado de la primera línea férrea hasta la ciudad de Buenos Aires, la concreción de los límites del partido que comprendía al actual de Brandsen, y la instalación de los saladeros que, asentados originalmente a orillas del Riachuelo, fueron expulsados por considerárselos focos de irradiación de la peste de fiebre amarilla que afectó a la ciudad de Buenos Aires en 1871.

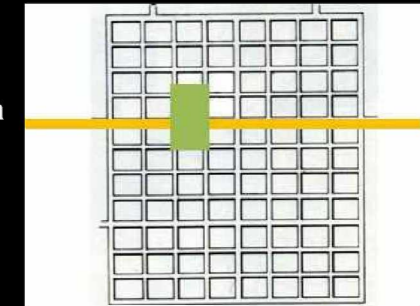
Las ventajas ofrecidas por la ciudad de Ensenada, su puerto natural y la línea de ferrocarril que la conectaba con el puerto de Buenos Aires, atrajeron a la compañía de Juan Berisso que instaló el Saladero San Juan en 1871 y, años más tarde, junto al saladero San Luis, originaron al sur de esa ciudad un Caserío, génesis de la ciudad de Berisso, que albergaba a los trabajadores vinculados con el

proceso de producción y comercialización del tasajo. Esa circunstancia hizo de la ciudad de Berisso el único trazado urbano de la región no sujeto a los modelos de ordenamiento territorial instalados por la legislación republicana del siglo XIX. En un claro esquema de crecimiento lineal, una avenida concentraría el centro institucional y comercial de la ciudad y vincularía el trayecto entre el puerto y los caminos de enlace con su vecina Ensenada y, una década más tarde con La Plata, la nueva ciudad capital de la provincia de Buenos Aires.

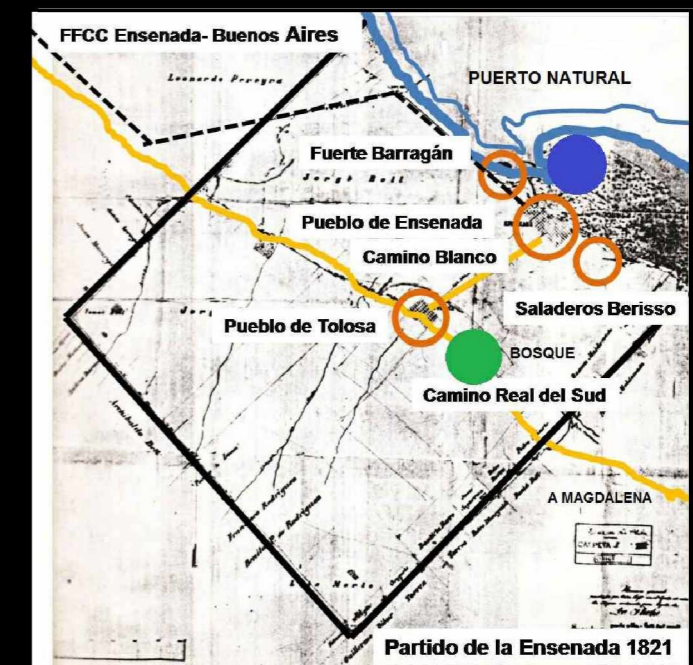
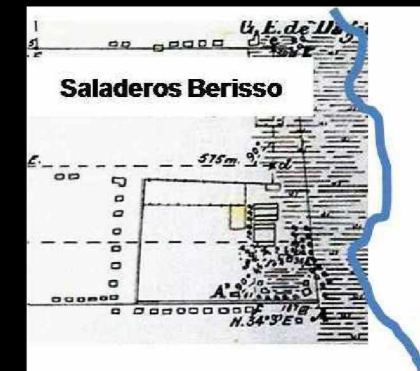
Pueblo de Ensenada 1801



Pueblo de Tolosa 1871



Caserío 1871



“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” (Dardo Rocha, 1881)

La decisión de emplazar la nueva ciudad capital de la provincia de Buenos Aires en territorio de la Ensenada, 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 en la preexistencia de un puerto natural, pequeños núcleos de población e infraestructuras terrestres y fluviales que facilitaban las comunicaciones con el exterior del país, la Capital de la Nación, el resto de la provincia y demás provincias argentinas. Ese territorio, que comprendía las tierras bajas de bañados y las altas de las Lomas de la Ensenada, satisfacía esos condicionantes y, además, se dilataba hacia el interior de la pampa bonaerense de modo ilimitado.

En 1882 el municipio de la Ensenada fue reconvertido en partido de La Plata y se fundó entonces la Nueva Ciudad Capital de la Provincia de Buenos Aires que reemplazaría a la federalizada Buenos Aires, cedida a la Nación.

¿Qué debe ser una capital con arreglo a nuestras instituciones, a nuestro estado de civilización, a nuestros antecedentes políticos, elementos étnicos, extensión y condiciones del territorio de esta Provincia? El interrogante planteado por el propio Dardo Rocha en 1880, puso en marcha un enérgico proceso de decisiones para ejecutar el proyecto ciudad más importante de la provincia de Buenos Aires del siglo XIX.

El plano de la ciudad preparado por el Departamento de Ingenieros, aprobado en 1882, que consultaba “todas las necesidades de belleza, comodidad e higiene” no se ceñiría solamente a la concepción del trazado urbano. De acuerdo con las instrucciones recibidas, ese departamento debía estudiarlo en el contexto del

extenso territorio del antiguo partido de la Ensenada, para comprender en su Ejido al puerto, los poblados, los caminos y vías férreas y al **Bosque** de eucaliptus que rodeaba la casa principal de la estancia de Don Martín Iraola. El proyecto “de todo el terreno de la Capital”, donde destacaba la traza de la ciudad, se constituyó entonces en un verdadero plano director de carácter regional.

Tradujo en su gráfica superficies para la construcción científica del puerto natural de la Ensenada y 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 Plata y el núcleo urbano de Ensenada y el incipiente de Berisso. Definió, también, el que podríamos llamar primer cordón periférico en torno a la planta urbana, inscrita en una amplia avenida de circunvalación, con usos rurales intensivos en tierras de quintas y chacras para el abastecimiento a la población; la ubicación de servicios molestos e insalubres como el cementerio, el hospital de infecto-contagiosos y los hornos para la producción de ladrillos, lejos de la planta urbana de acuerdo con los principios de las teorías higienistas.

En este contexto, el plan fue concebido como un activo proceso de planificación urbana que consideró los antecedentes y ventajas culturales, económicas, políticas y ambientales de la región donde ubicar la nueva capital; gestionado con una particular calidad, eficacia y rapidez, y afirmado a través de la realización de grandes proyectos estratégicos y obras impulsoras de su desarrollo en múltiples dimensiones. A nivel regional la construcción científica del puerto natural de la Ensenada, usinas hidráulicas y eléctricas e infraestructuras de transporte ferroviario y vial. A nivel urbano, obras de saneamiento y edificios públicos representativos del culto, el gobierno, la seguridad, la cultura, la educación, la justicia y las finanzas que, en disposición jerárquica y ritmada a lo largo del eje cívico y ejes secundarios, fortalecerían el carácter emblemático de la capital provincial y la calidad de vida urbana.

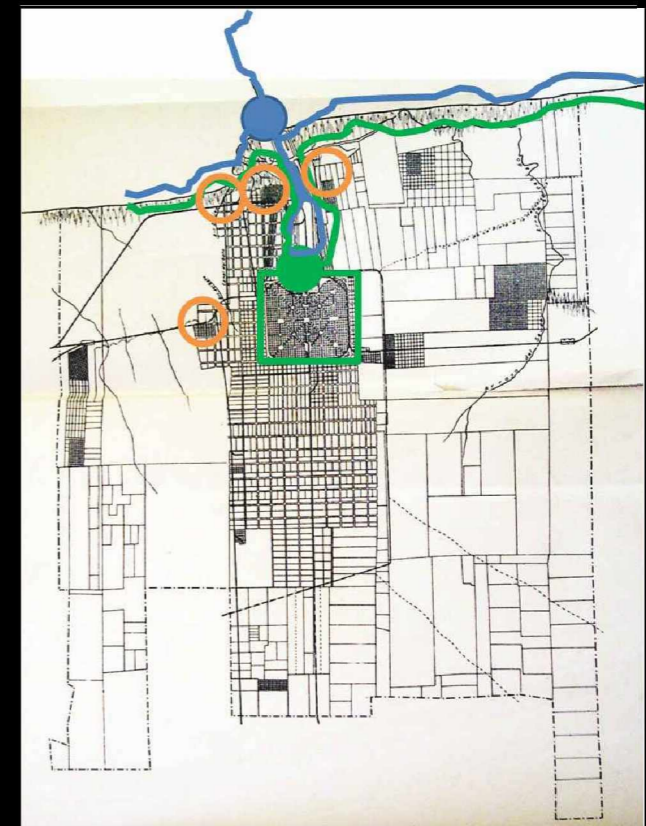
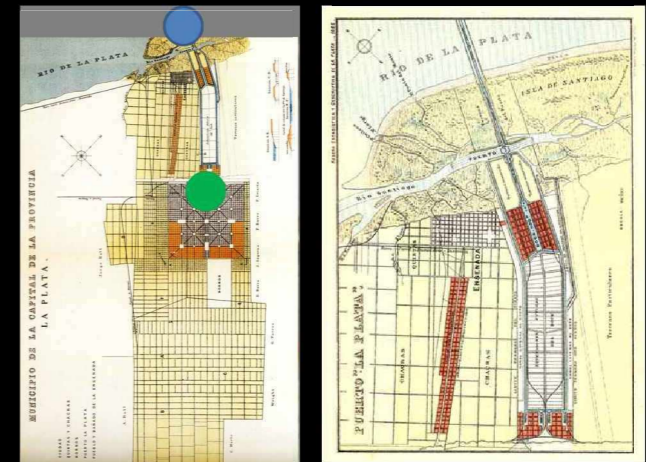
Desde su concepción, el trazado urbano de La Plata reforzaría los vínculos físicos, funcionales y

ambientales con su entorno inmediato, introduciendo corredores diagonales y amplias avenidas como recursos de una eficaz movilidad interna y de aproximación centro-periferia, de organización del área productiva y de ordenamiento racional de la expansión urbana; un eje monumental configurado, en origen, entre el puerto y una terminal de ferrocarril, como vector de crecimiento y unión simbólica de la capital con el interior de la provincia, el país y el exterior; un generoso sistema de espacios verdes de calles, avenidas y plazas arboladas, parques y bosques, que postulaban la respetuosa inserción de la ciudad en su entorno bajo los principios de la higiene, salubridad y estética urbanas.

Nació, anticipándose al nuevo siglo, una **Ciudad-Región** que se retroalimentó, entre las última década del siglo XIX y primera del XX, de la reconversión del puerto natural de la Ensenada; los cambios tecnológicos de la industria de la carne y la dinámica exportadora, sustituyendo los saladeros por el complejo frigorífico más importante de Sudamérica; una moderna infraestructura de transporte y comunicaciones; una destilería de petróleo y, entre otros, de la mano de obra inmigrante y las actividades complementarias de varios pequeños núcleos de población. Por su condición de núcleo planificado bajo los principios de las teorías higienistas de mediados del siglo XIX, tanto en la concepción del ejido como del trazado urbano de la nueva sede del gobierno provincial, concentradora de servicios y equipamientos, centro universitario, cultural, financiero, comercial, de esparcimiento, de recreación y educación, se valoró la estrecha relación existente entre el modo de construir ciudad y su mejor calidad ambiental para integrar una región que sostuvo, durante más de medio siglo, la vocación de vincular la producción de la pampa bonaerense con el mundo.

Nació, asimismo, un conjunto indisoluble de espacios libres y edificados que al extenderse por suelos de quintas y chacras, y canales del puerto hasta el frente fluvial del río de la Plata, legaron un valioso capital cultural y natural que funciona para la comunidad como geosímbolo de la identidad regional de la Ciudad Capital. Su importancia radica en el sentido histórico de sus presencias con diferentes grados de culturización, en la variedad de sus paisajes, diversidad tipológica y usos sociales.

Paisaje del Frente Fluvial
Paisaje Urbano-Portuarios y de Islas
Paisaje de Interfases Urbanas
Paisaje de la Movilidad



Ejido Partido de La Plata (1882)

REGION CAPITAL, Paisaje del Frente Fluvial

4

“Las carabelas de Solís [...] se encontraron imprevistamente en medio de un mar dulce [...] habían descubierto el río como un destino. Un río que no era un río. Un estuario que no era un estuario, ni tampoco golfo ni ensenada [...] Fue río de charrúas y querandíes. Río por el que llegaron millones de campesinos, artesanos y maestros [...] Fue río de la esperanza. Fue río del mito y la realidad” (Olivier, 1999).

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 de poblamiento por afluencia del inmigrante europeo, que dotaron a la ribera de singulares ambientes con diferentes grados de culturización y enfrentaron, a lo largo de su historia, períodos de apogeo y decadencia. Ese frente fluvial se extiende desde la Punta de Lara, origen a la localidad balnearia del mismo nombre en el partido de Ensenada, hasta la playa La Balandra, en el propio de Berisso.

Punta Lara, cuya franja urbanizada está inscripta entre la costa del río de la Plata y el bañado del partido de Ensenada, la **Selva Marginal** y el Arroyo El Zanjón, al sur, nació mucho antes de construirse científicamente el puerto natural de la

Ensenada. La 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 y favorecen el desarrollo de los vegetales inferiores.

En el siglo XIX, Punta Lara era un lugar codiciado por sus “limpísimas aguas y arenas finas”; por la 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”. Esta estancia fue más tarde de don Francisco Piria, un visionario emprendedor uruguayo que a principios del siglo XX, sin éxito, trató 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 fundamental del nuevo balneario, con el propósito de fomentar la atracción de

comerciantes, vecinos y paseantes hacia el camino ribereño y la playa y a inversores para la construcción de residencias no permanentes, clubes, centros recreativos y hospedajes.

En ese frente fluvial hasta 1882 existió la “Isla Monte Santiago” que quedó dividida en la **Santiago Oeste y Este** cuando se construyó el canal de acceso al Dock Central de puerto La Plata. Sus primeros 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. 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 más pequeñas San Martín y Borsani.

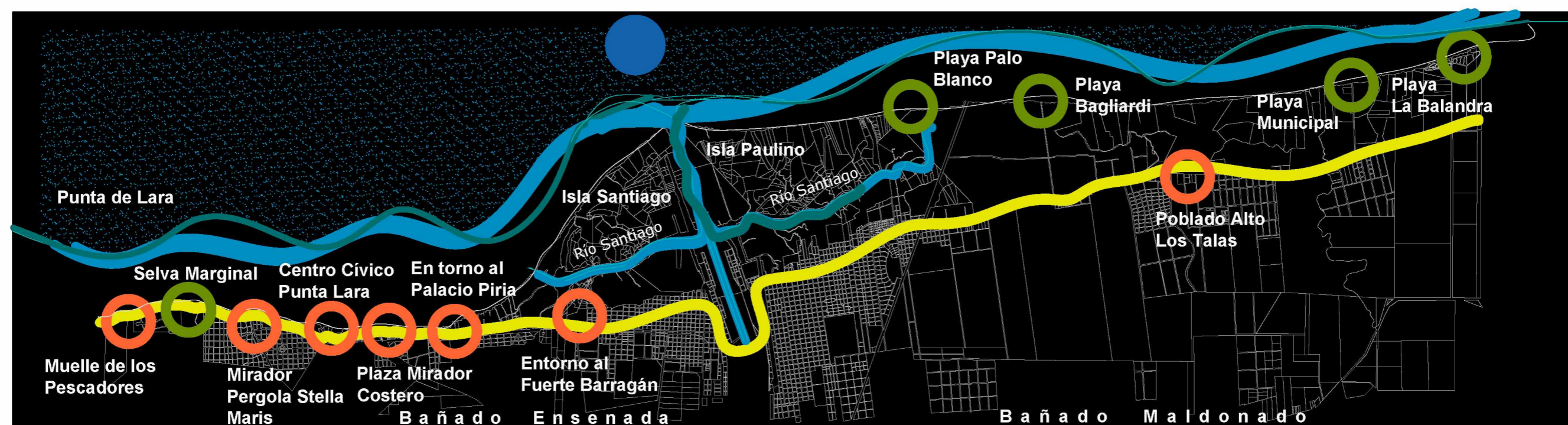
Por el camino costanero destacan importantes enclaves de paisaje, naturales y/o culturales, donde residentes, paseantes y turistas practican

diversas actividades vinculadas tanto con el ocio pasivo y creativo, como activo en las extensas playas y en el propio río. En Ensenada:

El Muelle de los Pescadores
El Mirador Pérgola Stella Maris
El Centro Cívico Punta Lara
La Plaza Mirador Costero
En torno al Palacio Piria
En torno al Fuerte Barragán.

El frente fluvial de Berisso se desarrolla entre Avenida Montevideo, eje principal de la ciudad, el río de la Plata, el Delta y la Isla Paulino, hasta la playa La Balandra que limita con el partido de Magdalena. Sus ríos y arroyos conforman un delta de características agrestes y su ambiente de monte natural está sembrado con frutales, vides y flores. Sobre las aguas del río de la Plata son cuatro las playas habilitadas que ofrecen variadas posibilidades para disfrutar de la vida en naturaleza, deportes náuticos y pesca, caminatas, avistajes de aves, safaris fotográficos y visita a los viñedos de las islas.

Playa Palo Blanco
Playa Bagliardi
Poblado Alto de Los Talas
Playa Municipal
Playa La Balandra



"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" (Alberto Palomeque, 1888).

Puerto La Plata, junto a múltiples factores físico ambientales, político institucionales, socio económicos y socio culturales, fue el determinante de la selección del sitio donde fundar la nueva capital; de la organización, estructuración y dinamización del territorio a escala regional y de la construcción de un espacio de inscripción de los bienes materiales e inmateriales de la cultura urbano-portuaria de la ciudad capital. Tres momentos históricos sintetizan ese proceso, temporalmente extenso y complejo, de transformaciones territoriales vinculadas con el puerto natural de la Ensenada y su construcción científica entre 1883 y 1890.

El primero, que se corresponde con el proceso de posesión, ocupación y urbanización del territorio del período colonial y su necesidad de establecer un centro estratégico, de conquista, evangelización, defensa y comunicación, definió a fines del siglo XVIII el núcleo germinal de la región a partir de la atractividad de la caleta de la Ensenada como enclave portuario. El segundo, que se extendió casi exclusivamente a lo largo de los últimos cincuenta años del siglo XIX, consolidó la relación puerto-región en el contexto del modelo económico agroexportador y los avances de la tecnología industrial, ferroviaria y naval. En 1883 comenzó la construcción científica del puerto natural de la Ensenada que lo capacitaría para 'recibir buques de veinte y un pies de calado'.

El proyecto de obras del puerto contempló un conjunto de intervenciones que acercarían el río a la nueva capital. Como **Puerta del Plata** se construyeron un **Antepuerto** o canal exterior, dragado en el lecho del estuario, y un Canal de Acceso o de Santiago, que produjo la división de la Isla Monte Santiago y la consecuente

ocupación, en ambas márgenes, de pequeños núcleos de población estable con sus viviendas construidas "en palafito". En la Santiago Oeste también se levantaron los edificios del Liceo Naval, la Escuela Naval Militar Río Santiago y el Astilleros Río Santiago 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.

Desde el canal de acceso, un **Gran Dock Central** acompañado por la apertura a "pico y pala" de dos canales laterales, oeste y este, fue consolidando arterias concentradoras de usos comerciales, industriales y de servicio a las propiamente portuarias y a la población en general, como el **Barrio Campamento**, sitio de residencia de los inmigrantes italianos que, entre fines del siglo XIX y principios del XX, llegaban a la región atraídos por las posibilidades laborales que ofrecía puerto La Plata.

Al este del Gran Dock Central, el área urbano-portuaria de la **Calle Nueva York**, una vía de comunicación entre dos grandes frigoríficos que se instalaron en la primera década del siglo XX: el Swift y el Armour, hoteles, conventillos, comercios y bares frecuentados diariamente por trabajadores de la carne. Una calle bautizada Nueva York, porque las calles de Berisso "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".

Al oeste del barrio de la **Calle Ortiz de Rosas**, entre el Gran Dock y la estación ferroviaria de Ensenada, donde "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

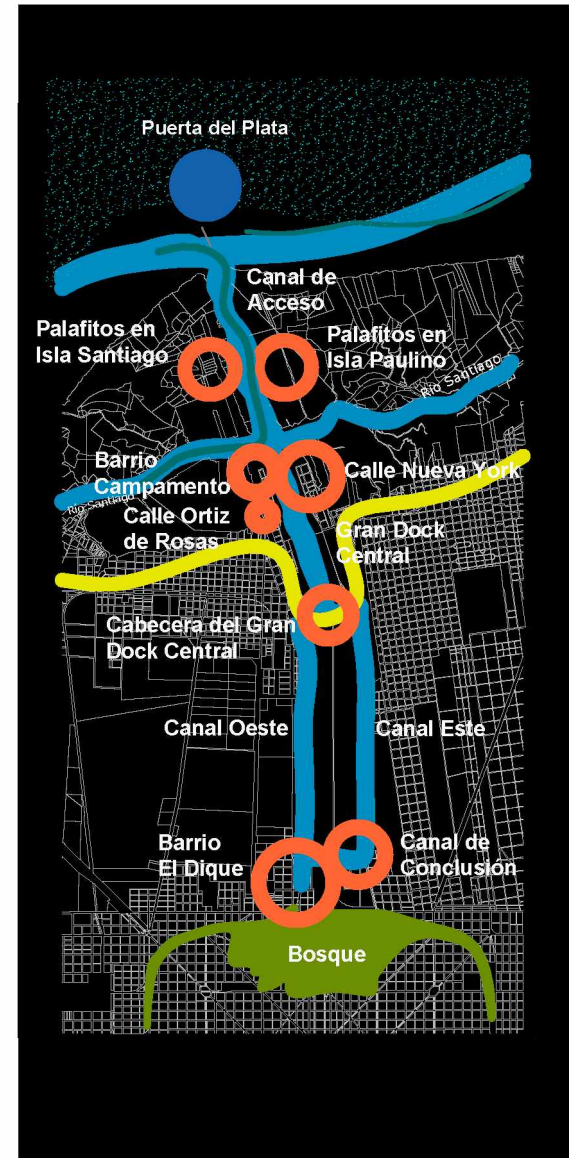
en el recodo de su existencia, en las aguas del puerto los barcos se acunan con reflejos de cielo".

El Gran Dock atravesó el bañado hasta alcanzar su **Cabecera**, donde se instaló la Usina Hidráulica que generaba la energía necesaria para alimentar las grúas del puerto, y abrir paso al Canal Este y el **Canal Oeste** que concluyó en un dique de cabotaje, de los cuatro proyectados al pie de las barrancas del **Bosque**. En su recorrido se encuentra un singular puente ferroviario giratorio y en su extremo próximo a la ciudad capital el **Barrio El Dique**, que nació en torno a "una plataforma de cuatro metros de ancho entre el borde de la dársena y las escolleras (que se revestirá con enormes losas, procedentes de las canteras de Montevideo [...]) Un terraplén está reservado a los carros, mientras que otro dará paso a las vías de ferrocarril y a la de los tranvías a vapor". Entre el Canal Oeste y el **Canal Este** hasta el **Canal de Conclusión**, el puerto sumó en el siglo XX la mayor concentración petroquímica del país, con la localización de una destilería de petróleo, su impronta territorial estratégica, buena accesibilidad y cercanía a grandes centros de consumo.

Puerto La Plata, fue también el referente absoluto de las organizaciones físicas, funcionales, paisajísticas y ambientales de áreas singulares entre el Antepuerto y el Bosque de la ciudad capital. En territorio de los partidos de Ensenada y Berisso, respectivamente: encontramos;

- Palafitos en Isla Santiago**
- EL Barrio Campamento**
- La Calle Ortiz de Rosas**
- La Cabecera del Gran Dock Central**
- El Canal Oeste**
- El Barrio El Dique**

- Palafitos en Isla Paulino**
- La Calle Nueva York**
- La Cabecera del Gran Dock Central**
- Los Canales Este y de Conclusión**



"En aquellos años previos a la fundación, el sitio no era otra cosa que montes, lomas y bañados que servían de pastoreo a las haciendas de las estancias cercanas. Los únicos habitantes de esas extensiones eran los puesteros de Martín Iraola y los pobladores de Tolosa" (García, 2012).

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 otros centros de la región.

La **interfase industrial portuaria** es, históricamente, la más significativa del territorio regional. Está constituida por talleres, depósitos y equipamientos, grandes, medianas y pequeñas industrias en, y en torno, al enclave portuario, relacionadas con sus actividades. En 1925 se instalaron las plantas de tratamiento de una **Destilería**-refinería de petróleo en el territorio comprendido entre los canales este y oeste y, entre islas, vegetación y arroyos, sobre la margen izquierda del río Santiago, un **Astillero** en 1940 con sus muelles, gradas, varaderos y galerías subterráneas para tuberías y líneas eléctricas; galpones, depósitos, escuela de oficios y demás edificios propios. El cambio del paisaje industrial portuario continúa en 1997 con el desarrollo de una **Zona Franca** donde se ubican ciento treinta y dos depósitos en 240 hectáreas.

En la **interfase de producción rural intensiva**, destaca la **fruticultura** y en mayor medida la **vitivinicultura** de las Islas Santiago y Paulino, donde a fines del siglo XIX inmigrantes europeos dieron origen a la producción del llamado "vino de la costa", con la introducción de la "Vitis labrusca" o "vid americana" cultivada por el sistema de parras adaptado a las condiciones locales.

La mano de obra inmigrante, principalmente italianos y españoles pero también franceses, suizos y de otras nacionalidades, desarrolló la mayor concentración productiva **flori y fruti hortícola** en tierras de quintas y chacras del ejido en torno al casco fundacional de la ciudad de La Plata, en la última década del siglo XIX y principios del siglo XX, junto a la creación de centralidades urbano-ferroviarias al servicio del área rural como Abasto (1886), Meridiano Vº (1907), Ángel Etcheverry (1911) o Arturo Seguí (1927), entre otras.

Esta estructura productiva se consolidó a mediados del siglo XX, en parte promovida por el Estado y las políticas oficiales de colonización y expropiación de grandes extensiones de territorio destinadas, en origen, a la producción agrícola-ganadera extensiva. Hacia 1960 se incorporó la mano de obra inmigrante de los países limítrofes a la producción de flores, frutas y verduras, acompañada por un proceso de tecnificación de cultivos bajo cubierta en la década del 1990. En ese proceso surgieron, por ejemplo, núcleos gregarios como **Colonia Urquiza**, cuya producción principal está vinculada con la **floricultura** y la comunidad japonesa y de productores establecidos en parte de la expropiada estancia de la familia Pereyra Iraola, entre 1948 y 1949, dedicados a la **horticultura**.

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

Los bañados **Ensenada y Maldonado** (Berisso), 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 al derrame en el río de la Plata. Hacia el casco fundacional de la ciudad de La Plata, esos bañados ocupan áreas cóncavas

relativamente pequeñas en las cercanías del arroyo El Pescado cubiertas en gran parte por vegetación higrófila. En este contexto se enclava la **laguna artificial del Aero Club La Plata**.

Entre los ámbitos que favorecen y estimulan los contactos sociales, el desarrollo del individuo y 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**, el **Ecológico** 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. En él se encuentra la **Selva Marginal** de Punta Lara, el relicto más austral de la llamada en galería que bordea los ríos Paraná y Uruguay.

Industrial Portuaria

Equipamiento Portuario
Destilería de Petróleo
Astilleros y Zona Franca

Rural Intensiva

Fruticultura y Vitivinicultura en Islas
Floricultura y fruti-Horticultura en quintas y chacras

Urbano Ambiental

Bañados Ensenada y Maldonado
La Laguna del Aeroclub
Los Parques Martín Rodríguez, República de los Niños, Ecológico, Pereyra Iraola
Colonia Urquiza
La Selva Marginal



REGION CAPITAL, Paisaje de la Movilidad

7

"Ferrocarril del Sud. La sección Urbana de este Ferrocarril está formada por los pueblos de residencia más pintorescos y de mayor porvenir. Situaciones altas. Parajes saludables. Pueblos de recreo, llenos de atractivos que ofrecen toda clase de comodidades para familias que desean pasar un día de campo. Villas para obreros, preferidas para residencias por su proximidad a Buenos Aires" (Perci Clarke, 1912).

A mediados de siglo XIX, el ingreso del país en el mercado mundial, consecuente con la adopción del modelo agro-exportador y el crecimiento de la población, requirieron la implementación de medios de transporte terrestre que, como el ferrocarril, permitieran la canalización de la producción agrícola, trigo, lino, cereales y ganadera, carnes y lana, del territorio de la provincia de Buenos Aires hacia sus puertos. En ese contexto, el ferrocarril no tardaría en llegar al puerto natural de la Caleta de Ensenada.

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 entre las ciudades de Buenos Aires y Ensenada, con el propósito de facilitar el transporte de mercaderías y personas y mantener el control de esta costa bonaerense. El ramal tuvo su origen en la Estación Central 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 un ramal hasta **Tolosa (1882)**, el pequeño núcleo de población que, adyacente a los terrenos expropiados para la fundación de la ciudad de La Plata, operó en sus primeros años como destinataria de los materiales para la construcción de la nueva capital en sus talleres y galpones y del alojamiento provisorio de obreros y artesanos.

Un año más tarde, en 1883, se unió el complejo ferroviario de Tolosa con estación Pereyra surgiendo en ese trayecto, desde Buenos Aires

hacia la ciudad de La Plata. las estaciones intermedias de los núcleos urbanos de **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 por el ramal ferroviario existente entre Pereyra y Ensenada se trasladaba gran cantidad de usuarios a la ciudad balnearia de Punta Lara.

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 Ferrari, hoy Brandsen cabecera del partido homónimo. 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 Noviembre" de La Plata en 1887, la ciudad de Tolosa se vinculó por vía férrea con Magdalena, dejando a su paso las estaciones **Rufino Elizalde (1887)** y, en la primera década del XX, las intermedias de **Arana (1914)** e **Ignacio Correas (1914)**, y las de carga La Plata (1900), o antigua Hipódromo en el Bosque y Circunvalación (1910), en el borde medio sureste del trazado de la ciudad;

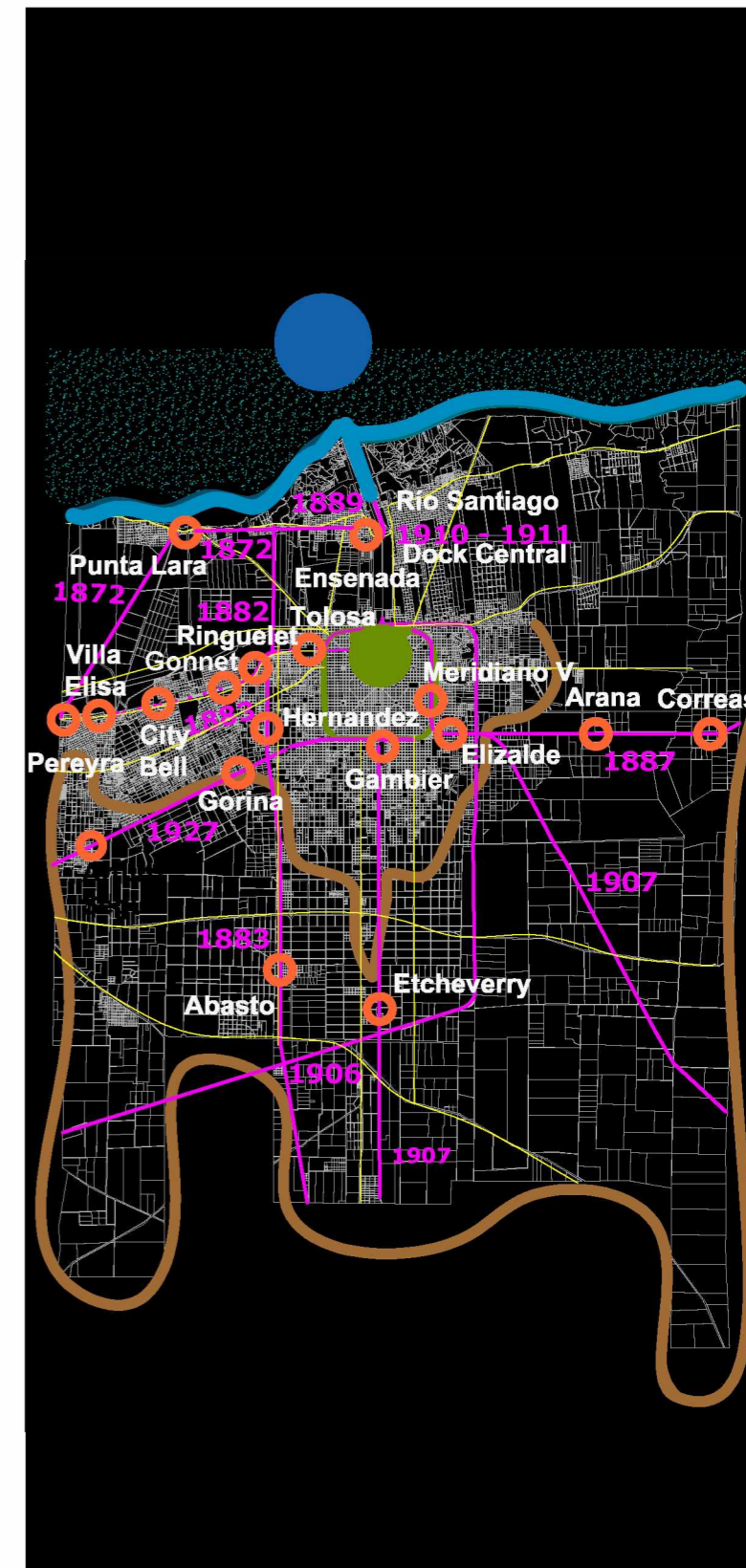
Un año antes de finalizadas las obras de Puerto La Plata las vías del ferrocarril se extendieron desde la primitiva estación ubicada en cercanías al Fuerte Barragán hasta una nueva en la traza urbana de **Ensenada (1889)** y, veinte años más tarde, se construyeron las estaciones portuarias Dock Central (1910) y Río Santiago (1911). Ese ramal, que 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 Puerto Buenos Aires.

En la primera década del siglo XX, se sucede la construcción de líneas férreas provinciales de trocha angosta que vincularían los tres puertos importantes del país, 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 en el partido de la Matanza, dio origen en la región a las estaciones Esquina Negra y

Buchanan al servicio de las actividades rurales. En 1907, la red del Ferrocarril Provincia de Buenos Aires desde Puerto La Plata uniría la región 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 (1907) más importante de ese recorrido conocido como **Meridiano V° (1907)**, 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 su edificio, galpones, depósitos y viviendas para el personal, generó desde entonces un particular entorno comercial y de servicios a la población. En el trayecto hacia el sureste de la región capital algunas de las paradas o apeaderos intermedios, Gobernador García (1912), Gobernador Eduardo Arana (1914), Ingeniero Villanueva, Lisandro Olmos (1911), Adolfo Fermín Orma y, particularmente, estación **Ángel Etcheverry (1911)** establecería una unívoca relación entre las actividades de su cuadro y las urbanas que la contenían. También el ramal provincial de trocha angosta inaugurado en 1926 entre La Plata y Avellaneda, dotó de infraestructura ferroviaria a pueblos ya existentes en nuestra región: **Gambier (1927)**, La Cumbre, **Joaquín Gorina (1923-1926)** y **Arturo Seguí (1927)**.

Cuadros de Estación, algunos activos, otros en desuso, abandonados, con sus arquitecturas ferroviarias, sus infraestructuras y equipamientos; apeaderos y paradores, con instalaciones menores de andenes que permitían el acceso de los pobladores a los trenes, o la 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.



Hacia la reconstrucción del proceso perceptivo integral:

- Promoviendo un itinerario cultural a escala regional que relacione armónicamente nuevas intervenciones físicas, espaciales, funcionales y ambientales con el entramado urbano histórico preexistente.
- Valorizando y protegiendo los bienes patrimoniales, naturales y culturales, tangibles e intangibles, que contribuyan a estimular el sentido de pertenencia a una misma región.
- Equilibrando y reorientando el desarrollo regional, económico, social, cultural e institucional, en el contexto provincial, nacional e internacional.
- Recuperando y ampliando los espacios libres y construidos que, en conjunto, refuercen la infraestructura socio-cultural en pos de mejorar la calidad de las áreas urbanas, de vida de sus habitantes y la atraktividad del territorio regional.
- Induciendo acciones de recuperación y/o construcción de nexos físico-funcionales-ambientales entre la Ciudad Capital, el Frente Fluvial, las áreas Urbano-Portuarias y de Islas y sus Interfases Urbanas, con la reactivación del ferrocarril, la introducción de nuevos medios de transporte público, la construcción de bici sendas y peatonales, de abras y recorridos de vinculación sensorial con paisajes múltiples y, entre otras, con la apertura del Canal Oeste al transporte fluvial recreativo, porque...

“Apenas salgan de los muelles (de El Dique) atravesarán un parque espléndido (el Bosque) y seguirán por una soberbia avenida (el Eje) que separa el Hipódromo de los prados reservados a dependencias del Museo. Después [...] pasarán bajo el arco monumental (demolido en 1911) que lo cerca, para encontrarse en medio de la ciudad [...] Bajo su triple bóveda pasan los peatones, los carruajes y los tranvías. Esta construcción monumental no es la entrada al parque, sino más bien a la ciudad “ (de Corvetto, 1886 cit. Barcia).



Aversa, María (2011) "La Organización del Territorio Urbano-Portuario: Puerto La Plata, siglos XIX y XX". Programas Res. CIC 967/96, y 2002/99. Laboratorio de Entrenamiento Multidisciplinario para la Investigación Tecnológica. LEMIT - CIC. Informe de Avance Beca de Estudio.

Barcia, Pedro Luis (1982), "La Plata vista por los viajeros 1882-1912". La Plata: ediciones del 80 y Librería Juvenil.

Bertone, Natalia L. y Salomone Talía S. (2015), "La Arquitectura de la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires", en ACTAS del COIBRECOPA 2015. La Plata: LEMIT.

CISAUA - Centro de Investigaciones de Suelos y Aguas de Uso Agropecuario (2006), "Análisis Ambiental del Partido de La Plata. Aportes al Ordenamiento Territorial".

Coni, Emilio (1885), "Reseña Estadística y Descriptiva de La Plata". Buenos Aires: Establecimiento Tipográfico de la República. Litografía "Municipio de la Capital de la Provincia. La Plata".

Conti, Alfredo (2009), "Paisajes históricos urbanos: nuevos paradigmas en conservación urbana", en Actas Jornadas Nacionales de Paisajes Históricos Urbanos. San Juan 22 al 24 de abril de 2009.

de Paula, Alberto S.J. (1987), "La Ciudad de La Plata, sus tierras y su arquitectura". Buenos Aires: Editor Banco de la Provincia de Buenos Aires

de Terán, Fernando Asesor; Morosi, Julio Director y otros (1983), "La Plata. Ciudad Nueva Ciudad Antigua. Historia, forma y estructura de un espacio urbano singular". UNLP/Argentina. Instituto de Estudios de Administración Local/España. Madrid España. ISBN: 84-7088-331-3

Documento (2002), "La Plata, Ciudad Región Capital de la provincia de Buenos Aires. Prediagnóstico de un conjunto de factores estratégicos para el desarrollo integrado". Programa Res. CIC 2002/99. Laboratorio de Entrenamiento Multidisciplinario para la Investigación Tecnológica. CIC.

Losano Gabriel, "El frente Fluvial: Algunos Factores de Re-Integración".

Stunz Hugo, "El Arco y el Bosque".

Vitalone Cristina, "El Puerto y la Zona Franca: Algunos Factores de Re-Integración".

Documento PNUD Arg 95/013 (1998), "Región Capital: Estudio Exploratorio de sus Ventajas Comparativas". Programa de Fortalecimiento Institucional. Componente "Jerarquización de la Ciudad de La Plata y Región Capital". Subsecretaría de Asuntos Municipales e Institucionales. Ministerio de Gobierno y Justicia de la Provincia de Buenos Aires.

García, Matías (2012) "Análisis de las transformaciones de la estructura agraria hortícola platense en los últimos 20 años, El rol de los horticultores bolivianos" Cap. 2 Conformación hortícola platense hasta los '90. [Versión en línea] <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/18122>

Guía de Buenas Prácticas para el cuidado de nuestro patrimonio edilicio. Nros. 2 - 3 - 5. Laboratorio de Entrenamiento Multidisciplinario para la Investigación Tecnológica CIC.

Guía General de la Provincia de Buenos Aires (1912-1913), "Sección La Plata".

Hurrell, Julio A. et al (2011), "Huertos Familiares Periurbanos de las Costas de Ensenada, Berisso y de la Isla Martín García". Buenos Aires: Bonplandia 20(2). ISSN: 0524-0476

Méndez, Delfor B. (1950), "Viñetas Platenses". La Plata: Editorial Gil Leiva.

Moncaut, Carlos A. (1982), "La Plata 1882-1982. Crónicas de un siglo". La Plata: Municipalidad de la Plata. División Impresiones Oficiales.

Tartarini, Jorge D. (2009), "Patrimonio Ferroviario Bonaerense. Pasajeros al tren". La Plata Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires.

Vitalone, Cristina E. y Alfredo L. Conti (1996); "Puerto La Plata-Rehabilitación del Patrimonio", en Anales LINTA '96. La Plata: Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente. Comisión de Investigaciones Científicas de la provincia de Buenos Aires.

Vitalone Cristina E., Zivano Graciela y Fulco Carlos (1996), "La Región Capital en el Escenario de Procesos y Prospectivas de Desarrollo del Litoral Bonaerense". La Plata: Publicación Subsecretaría de Asuntos Municipales e Institucionales, Ministerio de Gobierno y Justicia de la Provincia de Buenos Aires. DIEBO-Dirección de Impresiones del Estado y Boletín Oficial.