

EL PUERTO Y SU HINTERLAND: ANÁLISIS DE LAS TRANSFORMACIONES GENERADAS A PARTIR DE LA DÉCADA DE LOS 90 EN EL ÁREA SUR DEL ESTUARIO DEL RÍO DE LA PLATA. EL CASO DE LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO LA PLATA Y SU INCIDENCIA EN LA ISLA PAULINO.

Dra Claudia Carut¹

Dra Marta Crivos²

Lic. Gabriela D'Amico³

Arq. Dardo Arbide⁴

Mgs. María Ines Botana⁵

RESUMEN:

El presente trabajo apunta a profundizar teórica y metodológicamente en 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 la última etapa de transformación portuaria surgida en la década de los 90, como nueva instancia de vinculación entre la isla y el puerto que le dio origen.

A tal fin, se trabaja sobre los rasgos centrales de transformación socio-territoriales a partir de tres líneas de análisis: la primera, relacionada con las transformaciones históricas en relación a las políticas portuarias, una segunda línea, que se desprende de la anterior, está enfocada en los cambios físicos del área de estudio en función de las obras portuarias realizadas y, por último, se analiza los cambios en el comportamiento social de los pobladores en relación con su vinculación con el Puerto del cual forma parte.

Dicha propuesta parte de la integración de las corrientes de la geografía y la historia ambiental, poniendo el acento en tratar de establecer las transformaciones que ha sufrido el puerto y que ha cambiado su relación con la isla, donde si bien uno surge a consecuencias del otro sus ritmos de desarrollo nunca se vio acompañados.

¹Docente investigadora del Centro de Investigaciones Geográficas/ Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales- Universidad Nacional de La Plata (CIG-IdIHCS-UNLP). Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (FaHCE),

² Investigadora CONICET Directora del Laboratorio de Investigaciones en Etnografía Aplicada (LINEA). Facultad de Ciencias Naturales y Museo. Universidad Nacional de La Plata.

³ Becaria interna doctoral CONICET. Centro de Investigaciones Geográficas (IdIHCS-UNLP). CEIDE (Centro de Estudios Integrales de la Dinámica Exógena)

⁴ Prof. Titular, Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad de Concepción del Uruguay.

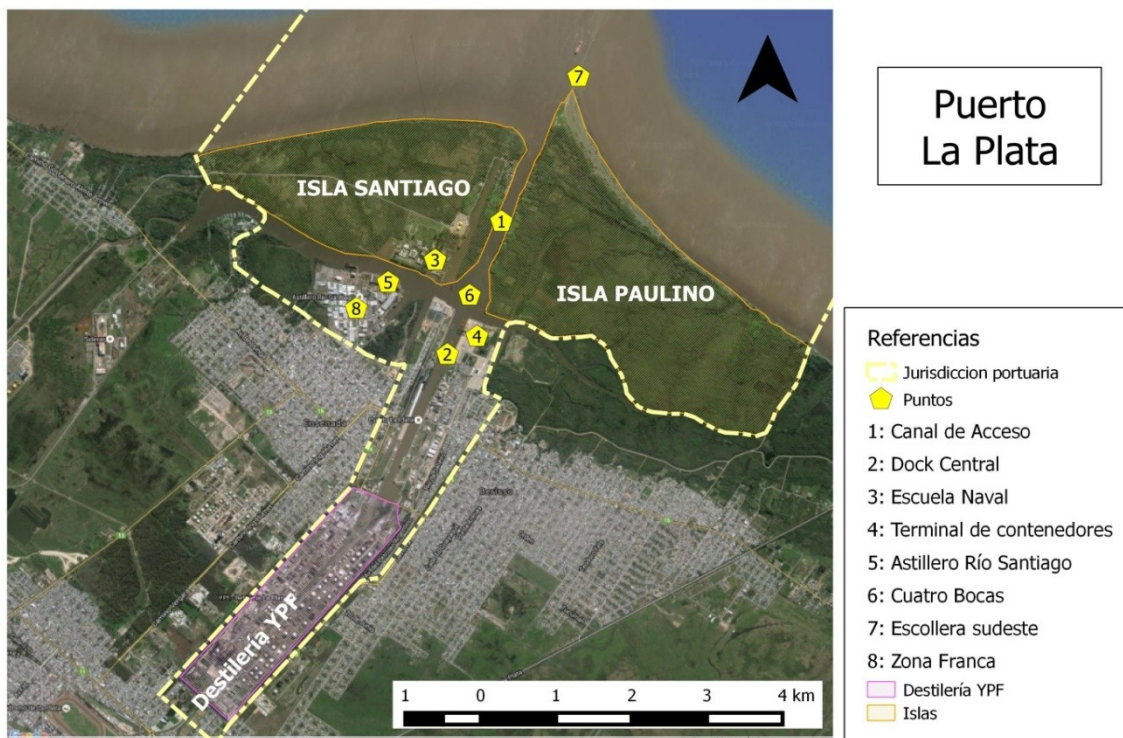
⁵ Docente investigadora del Centro de Investigaciones Geográficas/ Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales- Universidad Nacional de La Plata (CIG-IdIHCS-UNLP). Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (FaHCE),

PALABRAS CLAVES: Puerto la Plata, isla Paulino, Políticas portuarias, cambios sociales, herencias territoriales

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo da cuenta del proyecto de investigación⁶ que pretende profundizar teórica y metodológicamente en 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 la última etapa de transformación portuaria surgida en la década de los 90, como nueva instancia de vinculación entre la isla y el puerto que le dio origen.

En esta introducción cabe mencionar que el puerto de La Plata está localizado en el estuario del Río de La Plata, una zona de transición entre los ámbitos fluviales y marítimos que presenta una interacción entre el agua dulce y salada que genera una circulación característica, producto de los cambios de densidades, por las mareas y los vientos. Así el área de estudio seleccionada corresponde al hinterland portuario, conocido como la Isla Paulino, que como una “isla artificial”, surge como consecuencia del trazado del canal de acceso al puerto en 1883 que ocasionó el desprendimiento de dicha porción del territorio.



⁶ Proyecto de investigación + desarrollo “El puerto y su hinterland: análisis de las transformaciones generadas a partir de la década de los 90 en el área sur del estuario del río de la plata. El caso de la ampliación del puerto la plata y su incidencia en la isla paulino” dirección Dra Claudia Carut y Codirigido por la Dra Marta Crivos (H746).

Para el análisis de la vinculación entre el puerto y la isla se seleccionan tres rasgos centrales de transformación territoriales que se pueden sintetizar en:

- ✓ las transformaciones históricas en relación a las políticas portuarias, es decir qué, cuáles, cuánto y cómo las políticas portuarias han producido transformaciones en la isla
- ✓ los cambios físicos del área en función de las obras portuarias realizadas
- ✓ los cambios en el estilo de vida de los pobladores en relación con su vinculación con el Puerto.

TRANSFORMACIONES HISTÓRICAS Y LAS POLÍTICAS PORTUARIAS

El análisis se encuadra en el proceso histórico de conformación del territorio argentino. En él es esencial el papel desempeñado por las relaciones entre las estructuras de poder y de decisión, multiescalares y multinacionales, y el grado de inserción "adaptativa" del espacio argentino en este contexto, de acuerdo a las características y el "clima de ideas"⁷ que definen las etapas históricas. (Stagnaro, et al. 2000)

No se puede entender la configuración del actual puerto y el proceso de organización espacial que lo "significa", separado de la evolución del acontecer mundial, cuando muchos de sus rasgos específicos han obedecido a formas particulares en que la Argentina se ha integrado en el mundo en diferentes relaciones de fuerza que tuvieron como resultado impactos regionales y locales desiguales.

Para delinear las tendencias de valorización espacial y dilucidar sus "improntas territoriales" se toma en cuenta el promedio histórico de ocurrencia de hechos significativos que han establecido, a nuestro juicio, los fundamentos de su organización. Al decir promedio de hechos históricos nos referimos al impacto de hechos "significativos" definidos por su durabilidad, extensión e intensidad, que definen cada etapa histórica, en un relacionamiento dialéctico entre variables y su contexto espacio-temporal.

La economía argentina ha sido una "economía de adaptación", cuyo comportamiento básico fue y es el ajuste a las oportunidades creadas por otras economías. El comportamiento tecnológico, adaptativo y tardío, trató de "acomodarse" a las "innovaciones mayores" y no de generarlas, acrecentando una brecha entre el desarrollo científico y tecnológico con los países "generadores".

⁷ El clima de ideas se puede definir como los supuestos ontológicos, epistemológicos y éticos que caracterizan cada etapa de la vida social, política y cultural de una sociedad en un período dado que muchas veces se materializan en el territorio (Carut, 2014)

Este comportamiento no ha llevado a un proceso de etapas o ciclos de desarrollo, sino a una serie de "booms" o "burbujas" que, cuando se agotan, dejan solo algunas "gotas" aisladas de capacidad tecnológica y productiva, y no un nuevo estilo de capacidades sobre las que pueda generarse otro ciclo de desarrollo. (Azpiazu, D y Nochetff, H; 1994: 27). Estas burbujas de expansión adaptativas fueron moldeadas por una elite económica que era especialmente flexible para adaptarse a los cambios de la economía internacional, identificar y explotar "opciones blandas" formando monopolios no erosionados por la competencia.

Azpiazu y Nochetff (1994) definen, a lo largo de la historia Argentina tres burbujas: la burbuja impulsada por la exportación primaria; la de industrialización sustitutiva, liderada por las empresas transnacionales, y la impulsada, o liderada, por el endeudamiento externo. Por su parte Costa e Iriarte (2003) identifica para el sistema portuario argentino cuatro etapas: la organización descentralizada, centralización y burocratización -que se divide en dos subetapas 1943 a 1980 y de 1980 a 1991- y por último la etapa privada.

El puerto La Plata no ha sido ajeno al devenir de los modelos de desarrollo del país. Desde su puesta en funcionamiento en 1890, ha atravesado ciclos de auge y decadencia, en respuesta a dichos modelos y a su funcionalidad. En consecuencia, la identificación y análisis de las improntas territoriales –tanto materiales como simbólicas- en relación a los modelos de desarrollo del país en este puerto ofrecen un marco de análisis para entender la organización del mismo.

Es así como a priori se puede observar cuatro grandes etapas que se vinculan a ambos análisis: la primera etapa que se puede denominar un puerto para la Nueva Capital – el surgimiento del puerto en el marco del modelo agroexportador (1880-1943), la segunda corresponde al puerto al servicio de la industria argentina: el periodo de industrialización por sustitución de importaciones (1943-1980), la tercera se relaciona a la apertura y decadencia: el puerto en el modelo de apertura económica (1980-2001) y por último podemos mencionar a la etapa más actual que corresponde a un nuevo puerto para los horizontes globales (2001-hoy).

DE ENSENADA A ISLAS: LA TRANSFORMACIÓN DEL LITORAL COSTERO

El litoral costero actual del área de estudio es la herencia de un proceso de cambios tanto naturales como artificiales, que propiciaron una transición entre una morfología de ensenada a la actual configuración territorial, donde el canal de acceso al puerto y el Río Santiago separan dos islas creadas artificialmente: las islas Santiago y Paulino.

La formación de la ensenada en sí misma se relaciona a procesos de sedimentación producto del descargue fluvial de arroyos cercanos que desembocan en el Río de la Plata, principalmente ligada al delta del arroyo el Pescado. La deriva litoral de sedimentos⁸ SE-NO conformó una espiga en dirección hacia el norte que progresivamente encerró a la ensenada.

La primera ocupación territorial criolla en el área data del siglo XVII, cuando Hernando Arias de Saavedra (primer gobernador criollo), regala las tierras a Bartolomé López, quien las vende luego a Gutierrez de Barragán, apellido a partir del cual se empezaría a conocer la ensenada. Las condiciones naturales de abrigo de la misma a los vientos dominantes y la ausencia de un fondo rocoso fueron valoradas para la ubicación de un puerto, aunque la ensenada ya fuese utilizada ilegalmente a tal fin por contrabandistas. Es por ello que en 1731 se decide crear, por orden del gobernador Zabala, un fuerte para combatir el contrabando en la zona. En el primer mapa (1731) de la figura 1, se observa la ubicación del mismo en la entrada de la ensenada. En 1779, inmediato a la creación del Virreinato del Río de la Plata, se refuerza el fuerte con baterías.

Durante el siglo XIX, procesos sedimentarios ligados a la dinámica natural del Río de la Plata provocan la colmatación de la Ensenada de Barragán (años 1789, 1816 y 1863 en la imagen 1), lo cual lleva a que hacia fines del siglo XIX se cerrara prácticamente la conexión con el Río de la Plata, debido a que el nuevo canal del puerto desvió la circulación de las aguas del río Santiago, reduciendo la dinámica del desagüe hacia su desembocadura natural (Fucks et.al., 2014). Paralelamente, los vaivenes económicos y políticos durante este siglo hicieron que el Puerto de la Ensenada tuviera periodos de desarrollo disímiles, sellando su decadencia hacia fines del siglo, cuando en pos de la creación de un puerto que llegase hasta las “Lomas de Ensenada” (lugar de emplazamiento de la nueva capital provincial) el primero entrara en decadencia⁹.

Desde 1890, la transformación litoral costero, producto de la construcción del Puerto de La Plata se hace evidente, creando las Islas Santiago Este y Paulino al construir los canales transversalmente a la costa (año 1890 en imagen 1).

⁸ Esta corriente es activada en fenómenos de tormenta o sudestadas, donde el oleaje, predominantemente proveniente del cuadrante SE, activa una corriente de flujo que acarrea sedimentos de las playas.

⁹ Aunque, como afirma Sors de Tricerri, “la actual capital de la Provincia de Buenos Aires (...) es al fin el triunfo del histórico puerto de la Ensenada de Barragán. En efecto, surgiría junto a este por virtud de las ventajosas condiciones naturales que le reconociera el gobierno de la Provincia (...) buscando el lugar en que el mayor número de intereses comerciales, de fuerzas colectivas en general puedan desviarse hacia este punto no sólo sin inconvenientes, sino con facilidad y si es posible con ventaja, y que ese lugar lo constituía el puerto natural de la histórica ensenada que había sido señalada infructuosamente por autorizadas opiniones, a través del siglo y medio precedente, para constituir el gran centro económico del Plata” (Sors de Tricerri, 2003:5)

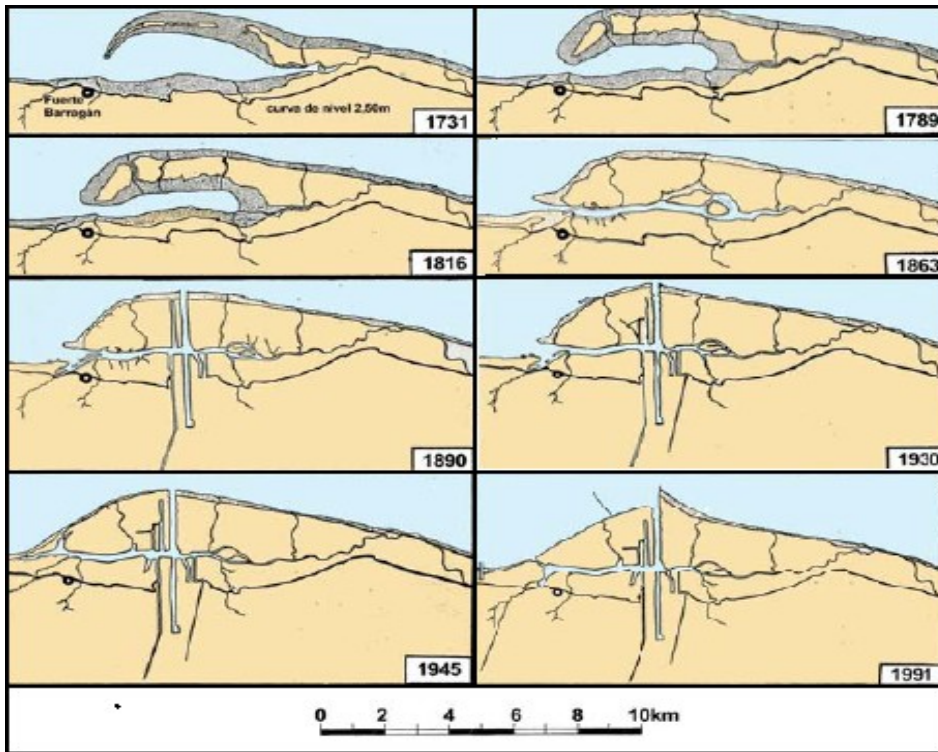


Imagen 1. Sucesión de mapas que ilustran la transformación del litoral costero del área de estudio.
Fuente: Holocwan, 1995.



Imagen 2. comparación de superficie de parte de la Isla Paulino. Fuentes: 1966: fotografía aérea, departamento Fotogramétrico, Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires; 2003 y 2015 Imágenes Quickbird de Google Earth.

En la misma se observa que el canal artificial del Puerto dividió transversalmente el frente costero de la ensenada formando las islas Santiago y Paulino. La construcción de la escollera sudeste para dar abrigo al puerto actuó como barrera sedimentaria para la deriva litoral, lo cual propició un aumento progresivo de la superficie de la Isla Paulino. Hacia la década de 1930, la isla
Con una mayor precisión, las fotografías aéreas ofrecen un panorama orientador del crecimiento de la isla en función de la escollera sudeste. Se observa un progresivo aumento de su superficie por sedimentación y la misma se consolida a medida que es colonizada por

especies de la selva marginal. Las construcciones existentes en la Isla, así como el área destinada a actividades económicas agrícolas se encuentran a cierta distancia de la costa, en función de la posición de la línea de costa¹⁰ en el momento de la ocupación del territorio. La elongación de la escollera sudeste (actualmente en 1.100 mts) fue incluida en el plan de desarrollo del Puerto como una de sus obras más importantes, ya que permite disminuir el dragado del canal al reducir notoriamente la entrada de sedimentos al mismo, aumentando y garantizando así su seguridad y navegabilidad. Se estima, en relación a la ampliación, que la nueva escollera influirá en un aumento significativo de superficie de la Isla Paulino al potenciar la captura de sedimentos, teniendo en cuenta otros casos de obstrucción de la deriva litoral (aunque en ambientes marítimos) como las escolleras de los puertos de Mar del Plata y Quequén.

LOS CAMBIOS POBLACIONALES

El análisis de los cambios parte del registro de la población de la isla obtenido en la década del 70 (Arbide, 1997) el cual, si bien considera solo algunos aspectos relevantes a la caracterización del asentamiento y sus pobladores, nos ha permitido contar con información de base para iniciar una investigación sobre las transformaciones en el estilo de vida de la población en un período de tiempo considerable. A tal fin se propone realizar un nuevo relevamiento que permita:

- La comparación de la población actual en términos de las variables consideradas en el primer relevamiento: sexo, edad, estado civil, estable/transitoria, ocupación, etc.,
- Avanzar en el análisis de esta población considerando como unidad empírico-analítica la unidad doméstica (UD), que definimos como: "... unidad compleja que incluye un componente social -grupo de personas que comparten la residencia- y un componente espacial -el espacio físico que habitan-, articulados por un conjunto de actividades relevantes a la subsistencia del grupo que se realizan parcial o totalmente en ese ámbito" (Crivos y Martínez, 1996). Estas actividades van a generar una vinculación del grupo doméstico con el entorno social y natural. A lo largo de la historia del asentamiento esta vinculación ha sido un factor relevante para el desarrollo de las actividades económicas. Como ejemplo valga la utilización de las crecidas del río como recurso para la retención de agua para el riego de los cultivos.

¹⁰ Como referencia para la delimitación de la línea de costa, se toma el límite hacia la costa de la zona intermareal, caracterizado por la fijación de vegetación.

- La exploración de la memoria de los pobladores implementando técnicas de relevamiento y registro del campo de la historia oral.

En estos puntos de análisis se pondrá especial énfasis en la relación con el puerto ya que éste al accionar sobre la isla (ampliación de la escollera de entrada, depósito del refulado, etc) ha impactado en aquellas actividades que involucran una interacción con el medio.

A MODO DE CIERRE

Las tres vertientes de análisis presentadas anteriormente se relacionan con la comprensión del territorio desde lo que son las herencias territoriales que se transforman en instancias explicativas de la organización espacial como marcas históricas. Es decir, los objetos del pasado son herencias territoriales en el presente que se redefinen a partir de las nuevas valoraciones que les da un acontecimiento presente.

Un acontecimiento puede ser pasado como tiempo, pero está presente como espacio a través de los objetos, las herencias territoriales.

El proceso de organización territorial del puerto que respondió en mayor o menor medida a las políticas portuarias generadas por el contexto internacional y nacional reconfiguró el litoral del área de estudio desde su nacimiento, creando dos nuevas islas cuando canalizó su acceso- primera herencia-, hasta sus transformaciones actuales fruto de nuevas necesidades económicas en el marco del proceso de globalización, a partir de la creación de la nueva playa de contenedores.

Las herencias territoriales no se ven únicamente en la vinculación con el puerto y sus consecuencias en el medio físico de la isla (surgimiento de las dos islas, sedimentación y consecuente ampliación de la superficie de la Isla Paulino) sino en huellas que han dejado sus pobladores a lo largo del proceso de ocupación y apropiación territorial, proceso vinculado a la valoración del medio para el asentamiento de actividades ligadas principalmente al turismo y a la agricultura.

BIBLIOGRAFÍA:

Arbide, Dardo (1997). "La adaptación al clima de viviendas de inmigrantes italianos de un asentamiento rural en Argentina". En: Goloubinoff, M., E. Katz, A. Lammel (Eds.). *Antropología del Clima en el mundo hispanoamericano*. Tomo II. Ediciones. Abya-Yala. Quito, Ecuador. ISBN 9978-04-309-8. pp.243-269.

Azpiazu, D. y Nochteff, H. (1994). *El desarrollo ausente*. Tesis. Buenos Aires: Grupo Editorial Norma S.A

Costa, A M; Drieva, S. e Iriarte, L. (2003) gestión y regulación de los servicios e infraestructura portuaria en Argentina. En: problemas del desarrollo. Revista Latinoamericana de Desarrollo. Vol34 núm. 135, X-XII/23 pág. 30 – 47.

Crivos, Marta, y Maria Rosa Martínez. (1996). "Las estrategias frente a la enfermedad en Molinos (Salta, Argentina). Una propuesta para el relevamiento de información empírica en el dominio de la etnobiología". Publicado en: *Contribuciones a la Antropología Física Latinoamericana (Memoria del IV Simposio de Antropología Física "Luis Montané")*. Instituto de Investigaciones Antropológicas - UNAM/Museo Antropológico Montané, Universidad de La Habana, Cuba. pp.99 a 104.

Fucks, E., Schnack, E., Pisano, M., Briones, L, Nuccetelli, G. y Charó, M. (2014). *Procesos de formación y colmatación de la ensenada de Barragán, partido de Ensenada, provincia de Buenos Aires*. XIX Congreso Geológico Argentino, Córdoba. Geología costera y marina. S12-20. ISBN 968-36-5689-7

Scarfo, G. (1998) *El puerto de La Plata-Ensenada*. IV Congreso Internacional de Caminería Hispánica. Madrid, Julio 1998.

Sors de Tricerri, G. (2003) *El puerto de la Ensenada de Barragán. 1727-1810*. Publicaciones del Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, La Plata.

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)". [CD-ROM] En: Actas de las 2 Jornadas Platenses de Geografía. Departamento de Geografía. Facultad de Humanidades y Cs. de la Educación. UNLP, 13 al 15 de septiembre de 2000.