



Algunas consideraciones acerca de Puerto Belgrano como área patrimonial: concientización y revalorización para el fortalecimiento del sentido de pertenencia

Gustavo Chalier

► To cite this version:

Gustavo Chalier. Algunas consideraciones acerca de Puerto Belgrano como área patrimonial: concientización y revalorización para el fortalecimiento del sentido de pertenencia. III Coloquio Internacional franco argentino sobre Patrimonio Portuario, Oct 2016, Rosario, Argentina. hal-02904066

HAL Id: hal-02904066

<https://hal.science/hal-02904066>

Submitted on 21 Jul 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Algunas consideraciones acerca de Puerto Belgrano como área patrimonial: concientización y revalorización para el fortalecimiento del sentido de pertenencia

*Gustavo Chalier**

Fecha de Recepción: 29 de Abril de 2019

Fecha de Aceptación: 10 de Junio de 2019

Resumen

Este trabajo planea reintegrar una mirada holística sobre el área patrimonial de Puerto Belgrano (Argentina), integrando aspectos que aparecen dispersos y coadyuvar a devolver una idea conceptual de conjunto. Su objetivo es ayudar a su conservación y brindar elementos para fortalecer el sentido de pertenencia a la comunidad de referencia. Se partirá de una serie de conceptos teóricos como el de maritimidad, para ligarlo a los de patrimonio y área patrimonial, aplicado específicamente a Puerto Belgrano; posteriormente, se describirán los conjuntos patrimoniales que forman parte de él para finalizar con el análisis de las acciones concretas generadas por el Archivo Histórico Municipal de la ciudad de Punta Alta tendientes a difundir y preservar todo este acervo.

Palabras clave: patrimonio; identidad; puertos

Abstract

This work plans to reintegrate a holistic view on patrimonial area of Puerto Belgrano (Argentina), integrating aspects that appear scattered and help to return a conceptual idea of the whole. Its objective is to help its conservation and provide elements to strengthen the sense of identity to the community of reference. A series of theoretical concepts will be used, such as the concept of maritimity, to link it to those of patrimony and patrimonial area, specifically applied to Puerto Belgrano; later on, the patrimonial groups that form part of it will be described to finish with the analysis of the concrete actions generated by the Archivo Histórico Municipal (Municipal Historical Archive) of Punta Alta, tending to disseminate and preserve all this patrimony.

Keywords: Patrimony; identity; ports

“Quia rem prorsus ignotam amare omnino nullus potest”
S. Agustín, *De Trinitate* libro X, cap. I

Introducción

Puerto Belgrano está ubicado sobre aguas del océano Atlántico, en la costa septentrional de la bahía Blanca,¹ a 700 km. al suroeste de la ciudad de Buenos Aires. En

* Archivo Histórico Municipal de Punta Alta; Departamento de Humanidades, Universidad Nacional del Sur, Argentina. Núcleo de Historia Ciudades Portuarias Regionales Idehesi-Nodo IH. Email: gustavo.chalier@uns.edu.ar

¹ La bahía Blanca, escotadura en forma de V con dirección noroeste a sudoeste, es un espacio comprendido entre los 38° 45" y 35° 10" S y los 61° 45" y 62° 30" O. Presenta una serie de problemas para su caracterización

tanto sitio geográfico, es un apostadero natural, de una profundidad que varía de 20 a 30 pies de calado y que se despliega en un frente costero de unos 10 km. Lindante a la ciudad de Punta Alta,² sus límites aproximados se hallan entre la actual localidad de Villa del Mar³ y la terminal de Punta Cigüeña.⁴

Puerto Belgrano constituye asimismo un área patrimonial de gran importancia, compuesta de una serie de entornos naturales, instalaciones e infraestructura singulares que conjugan lo técnico, lo histórico, lo medioambiental y lo urbanístico. Éstos son, hacia la desembocadura de la bahía: la ya mencionada Villa del Mar; la Base Naval Puerto Belgrano y Puerto Rosales. Fuera de su área geográfica *strictu sensu*, pero vinculada al área patrimonial en razón de sus conexiones histórico-culturales, se encuentra la Base Naval de Infantería de Marina Baterías.

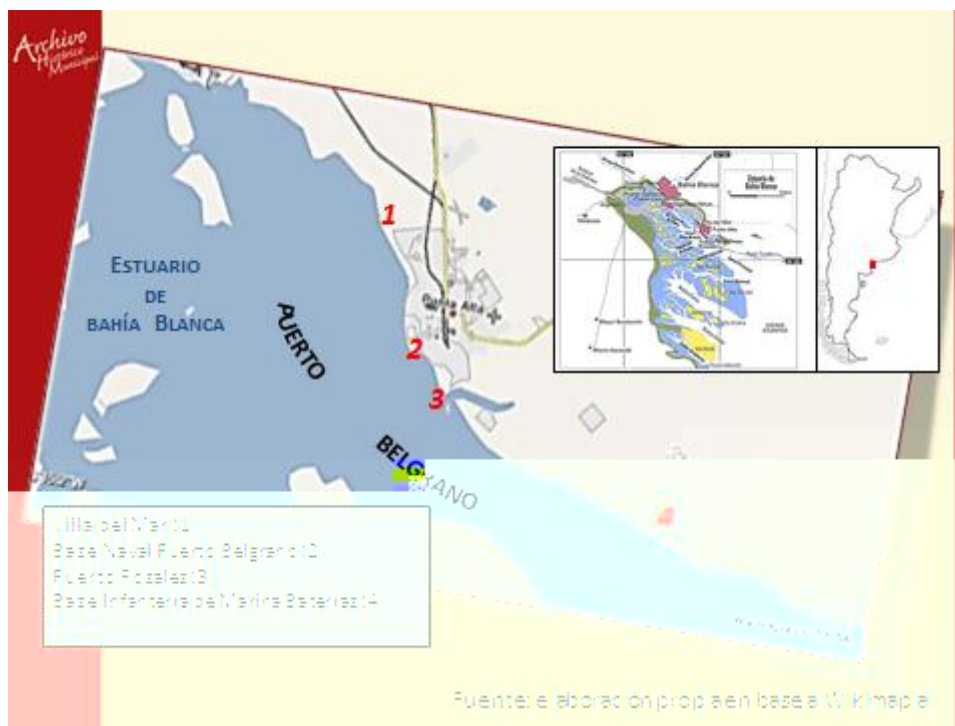


Imagen 1

por parte de los académicos, que la han descrito como “ría”, “estuario” o “bahía”. Pero desde hace unos años, parece que existe un consenso para definirla como “estuario de marea”. Dentro del espacio estuarial, de unos 3000 km², se abren una serie de grandes canales de marea, que de sur a norte son: la Caleta Brightman, Bahía Verde, Bahía Falsa y el Canal Principal. Éstos se hallan interconectados por un juego de canales más y más pequeños que se presentan como una red arterial y enmarañada que cuadriculan el barro, conformado islas y bancos limosos. Muchas de estas formaciones afloran o varían de extensión y contorno al compás de las amplias mareas. Vide Gerardo Perillo, “¿Por qué Bahía Blanca es un estuario?”, en *Ecosistema del estuario de Bahía Blanca*, editado por María Cintia Piccolo, y Mónica Hoffmayer (Bahía Blanca, Instituto Argentino de Oceanografía, 2004), pp. 11-20.

² Punta Alta (58315 habitantes, INDEC 2010) es cabecera del partido de Coronel Rosales.

³ Villa del Mar (327 habitantes, INDEC 2010) es una pequeña localidad balnearia y de pescadores artesanales, ubicada a unos 8 kilómetros de Punta Alta, ciudad de quien depende administrativamente.

⁴ Sita en el área de Puerto Rosales, a la altura de Punta Cigüeña se hallan dos monoboyas de carga y descarga de combustible, conectadas a grandes depósitos petroleros.

Sin embargo y a pesar de estar el conjunto íntimamente unido en razón de su geografía y su pasado comunes nunca, que se sepa, se han considerado de manera holística todos los bienes patrimoniales que la componen. A fuerza de ensayar hipótesis que expliquen esta falta de visión integral, puede aventurarse que el lugar que ocupa la Base Naval de Puerto Belgrano tanto en el aspecto de su extensión geográfica como en el imaginario cultural de la región es tan grande y su misma estructura tan imponente, que los ojos tienden a posarse exclusivamente en ella, en desmedro de todo lo demás que lo rodea. Por otro lado, el mismo nombre de Puerto Belgrano suele aplicarse por los lugareños casi exclusivamente al apostadero naval militar, por lo que no se tiene conciencia de que la denominación abarca un área considerablemente más extensa y que abarca instalaciones y ecosistemas que van más allá de él.

Este trabajo, generado desde el Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, propone reintegrar una miradatotal sobre el área, integrando aspectos que aparecen como dispersos y contribuir a devolverle una idea conceptual de conjunto, si es que ésta alguna vez esta idea existió. Precisamente el Archivo Histórico Municipal desarrolla, desde su fundación en 1999, una serie de acciones tendientes a dar a conocer y revalorizar Puerto Belgrano, para concientizar sobre la importancia que posee ese conjunto patrimonial. Su objetivo es ayudar a su conservación y brindar elementos para fortalecer el sentido de pertenencia a la comunidad de referencia.

Para el análisis se partirá de una serie de conceptos teóricos como el de maritimidad, para ligarlo a los de patrimonio y área patrimonial, aplicado específicamente a Puerto Belgrano; posteriormente, se describirán los conjuntos patrimoniales que forman parte de él para finalizar con el análisis de las acciones concretas tendientes a difundir y preservar todo este acervo.

Maritimidad, patrimonio

El concepto de maritimidad, revela una serie de manifestaciones socioculturales que constituyen una amplia y compleja red y cuyo análisis permite conocer y comprender las interacciones entre lo patrimonial y lo identitario en una área costera.⁵ El vocablo aplicado a

⁵ Adaptando lo dicho por Fernandes y Sousa, definimos “área costera” como la superficie emergida en contacto o próxima a un espejo de agua, que se extiende para el interior sin límites precisos y que abarca el territorio que establece algún tipo de relación de naturaleza física, biológica, cultural, económica o funcional con dicho espejo de agua. André Fernandes y João Sousa, “A definição de frente ribeirinha: subsídios para uma delimitação conceptual e espacial”. *Revista de Geografia e Ordenamento do Território*, N° 10 (2016), pp. 121-122.

la realidad cultural, es un neologismo que ha demostrado ser particularmente útil a la hora de describir y reflexionar sobre la relación entre una sociedad y su mar. Fue acuñado en el coloquio multidisciplinario que llevaba por nombre “La maritimité de cette fin du XXème siècle, quelle signification?”. Ese encuentro académico, llevado a cabo en la Sorbona el 24 y 26 de noviembre, fue organizado por Françoise Péron (Universidad de Bretaña Occidental) y por Jean Rieucou (Universidad de Lyon). Desde ese entonces, el término se puso en circulación y rápidamente concitó atención tanto en Francia como en el extranjero. Pese a su elusividad y polisemia, propia de un significante vivo que sigue en construcción, puede precisarse una definición que pueda abarcarlo en su multiplicidad. Así, F. Péron, puntualizó:

“La maritimidad es un término conveniente para designar la variedad de formas de apropiarse del mar, insistiendo en las que están en el registro de preferencias, imágenes, representaciones colectivas (...) Hablar de maritimidad es invitar a reflexionar sobre las construcciones sociales y culturales que han sido erigidas por los grupos humanos para organizar sus relaciones con el mar, para protegerse de él, para socializarlo, para marcarlo, para amarlo. Estas construcciones están, por supuesto, ancladas en la profundidad histórica, pero al mismo tiempo son evolutivas. Cuestionar la maritimidad contemporánea es reflexionar sobre la relación entre el presente y el pasado, con el fin de comprender las reconversiones actuales del sector marítimo, en relación con las aspiraciones y necesidades profundas de nuestra sociedad”.⁶

Navegación, artes de pesca, turismo, sistemas de producción marítima, transporte, intercambios, imaginarios: el concepto es omnicomprendivo e invita a reflexionar sobre la condición de una comunidad costera en relación con su mar, desde una perspectiva antropológica amplia, inclusiva y pluridimensional. Pero, como lo afirma F. Péron, “la maritimidad no puede ser más que cultural”,⁷ ya que cada sociedad forja su relación especial, única, con el mar.

(<http://cegot.org/ojs/index.php/GOT/article/view/2016.10.005>). De este modo, los autores portugueses la distinguen entre “frente costero” (la zona inmediatamente linder a al espejo de agua) y “espacio costero” (mucho más amplio y con connotaciones más bien geográficas y ecológicas).

⁶ Françoise Péron, “Introduction. De la maritimité...”, en *La maritimité aujourd'hui*, editado por Françoise Péron y Jean Rieucou (Paris: l'Harmattan, 1996), p.14.

⁷ Péron, “Introduction...”, p. 15.

Precisamente ese percibir el mar como herencia común a preservar de una comunidad dada, es lo que aproxima al término de maritimidad al de patrimonio.⁸ Por patrimonio entendemos aquí la definición más lineal y simple:

“El patrimonio, en su sentido más amplio, es considerado hoy día como un conjunto de bienes materiales e inmateriales, heredados de nuestros antepasados, que han de ser transmitidos a nuestros descendientes acrecentados. Consideramos patrimonio cultural el conjunto de objetos materiales e inmateriales, pasados y presentes, que definen a un pueblo: lenguaje, literatura, música, tradiciones, artesanía, bellas artes, danza, gastronomía, indumentaria, manifestaciones religiosas y, por supuesto, la historia y sus restos materiales, es decir, el patrimonio histórico. Entendemos por patrimonio natural todos los elementos de la naturaleza: montañas, ríos, flora, fauna, así como el resultado del trabajo del hombre en el ambiente natural, es decir, el paisaje humanizado: caminos, ciudades y pueblos, cultivos, caseríos agrícolas, etc”.⁹

En el caso que nos ocupa, Puerto Belgrano, el patrimonio se define como marítimo, por ser costero, asociado y pegado al mar. Y, como tal, presenta características propias, especificidades que lo diferencian del patrimonio *tout court*, sin aditamentos. Siguiendo a Schmit y Lemarchand,

“El patrimonio marítimo comprende el conjunto de elementos materiales o inmateriales ligados a las actividades humanas que fueron desarrolladas en el pasado, reciente o lejano, en relación a los recursos y el medio marítimos. Ellos son reconocidos por los grupos sociales, con diferentes escalas geográficas, como

⁸ “A finales del siglo XX, el alcance del patrimonio, en general, se acordó internacionalmente para incluir el patrimonio material e inmaterial, así como los entornos. Para mejor informar a las comunidades internacionales, en 1999 la UNESCO aclaró el alcance de las medidas tangibles de los valores como bienes culturales, comprendidos los monumentos, grupos de edificios y sitios (Artículo 23:5) y el alcance de los ambientes como propiedades naturales (Artículo 43:10); y aprobó la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial (UNESCO, 2003)”. Yahaya Ahmad, “The scope and definitions of heritage: from tangible to intangible” *International Journal of Heritage Studies* volumen 12, N° 3 (2006), p. 298

⁹ Ma. Pilar García Cuetos, *El patrimonio cultural. Conceptos básicos* (Zaragoza: Prensas Universitarias de Zaragoza, 2011), pp. 17-18.

su herencia propia, en su totalidad o en partes constitutivas de su identidad, y como consecuencia, de ser dignos de transmitirse a las generaciones sucesivas”.¹⁰

El mar, de este modo, de adjetivo se vuelve sujeto activo a la hora de clasificar un patrimonio como marítimo. Y será esa presencia de la inmensidad líquida en el espacio, la cultura y los artefactos la que lo explica y fundamenta. Este patrimonio, al igual que otros de similares, debe ser objeto de cuidados, pues está a merced de la acción natural o humana. Pero sin caer en la fosilización, en una “espacio (natural o cultural) museo”, fetiche que quede sacralizado, intocable y que no pueda ser vivido o usado por los habitantes.

Puerto Belgrano, área patrimonial

Se parte del supuesto que la zona de Puerto Belgrano constituye un área patrimonial marítima. Para definirla como tal, y delimitarla conceptualmente, nos atenemos a la noción de área (o sitio) patrimonial tal como aparece definida en la Declaración de X'ian de 2005 del ICOMOS (International Council on Monuments and Sites): “El entorno de una estructura, un sitio o un área patrimonial se define como el medio característico, ya sea de naturaleza reducida o extensa, que forma parte de - o contribuye a - su significado y carácter distintivo”. A renglón seguido, el documento precisa algunas consideraciones importantes en torno a la definición dada y que aclaran sus implicancias:

“Más allá de los aspectos físicos y visuales, el entorno supone una interacción con el ambiente natural; prácticas sociales o espirituales pasadas o presentes, costumbres, conocimientos tradicionales, usos o actividades, y otros aspectos del patrimonio cultural intangible, que crearon y formaron el espacio, así como el contexto actual y dinámico de índole cultural, social y económica. Las estructuras, los sitios o las áreas patrimoniales de diferentes escalas, inclusive los edificios o espacios aislados, ciudades históricas o paisajes urbanos, rurales o marítimos, los itinerarios culturales o los sitios arqueológicos, reciben su significado y su carácter distintivo de la percepción de sus valores sociales, espirituales, históricos, artísticos, estéticos, naturales, científicos o de otra naturaleza cultural. E, igualmente, de sus relaciones significativas con su medio

¹⁰ Pierre Schmit y Nathalie Lemarchand, “Le patrimoine maritime en Basse-Normandie: Réflexions sur deux décennies d'actions publiques et privées”. (<http://www.culture.gouv.fr/content/download/42269/337783/version/1/file/bilan+patrimoine+maritime.pdf>)

cultural, físico, visual y espiritual. Estas relaciones pueden ser el resultado de un acto creativo, consciente y planificado, de una creencia espiritual, de sucesos históricos, del uso, o de un proceso acumulativo y orgánico, surgido a través de las tradiciones culturales a lo largo del tiempo”.¹¹

Vale decir, que el de “área patrimonial” no es solamente una noción geográfica sino que puede decirse que es una unidad de significado patrimonial que contiene elementos interrelacionados por su historia, origen o proximidad y que se visualizan como de valor histórico, estético, cultural o natural. Es bajo este paraguas conceptual que definimos a Puerto Belgrano como área cultural, puesto que presenta todas las características arriba apuntadas, al aunar al paisaje y entorno natural, una serie de transformaciones antrópicas de indudable valor propio por su importancia histórico cultural, a la par de percibirse como un conjunto de relaciones que ayudan a conformar asimismo un patrimonio intangible a través de determinadas visiones de sí.¹² Todo esto será expuesto en las páginas que siguen, a fin de aportar al conocimiento de una región poco frecuentada por la bibliografía especializada en temas patrimoniales.

Consideraciones históricas en torno a Puerto Belgrano

¹¹ ICOMOS, “Declaración de X’ian sobre la conservación del entorno de las estructuras, sitios y áreas patrimoniales”, adoptada en Xi’an, China por la 15ª Asamblea General del ICOMOS, 21 de Octubre 2005 (<https://www.icomos.org/xian2005/xian-declaration-sp.pdf>).

¹² Este trabajo no hará mayor referencia al patrimonio intangible de Puerto Belgrano y se centrará solamente en el análisis del patrimonio material.



Imagen 2: Área de Puerto Belgrano. Archivo Histórico Municipal de Punta Alta

Puerto Belgrano fue por primera vez explorado y descrito en enero de 1825 por la misión a aguas australes del bergantín de guerra *General Belgrano*, de quien toma su nombre.¹³ Hasta la última década del siglo XIX la zona estuvo muy poco habitada, con una población rural dispersa dedicada a tareas pecuarias.

Esta situación dio un brusco giro en 1896, cuando el Estado argentino decidió construir allí un Puerto Militar, el mayor de la república, que incluía además de una dársena para asiento de la flota de guerra, obras de defensa y un completo conjunto de talleres para la reparación de buques, el Arsenal Naval. Todo este conjunto fue desde 1922 bautizado como Base Naval Puerto Belgrano.

Más alejado, a unos 14 kilómetros del Puerto Militar, se encuentra su sistema defensivo costero, que consistió en la construcción de cinco fortificaciones llamadas Baterías;¹⁴ inauguradas en 1901, en 1949 fueron desactivadas del servicio.¹⁵

¹³ Cfr. Gustavo Chalier, “De navegantes y aventureros, en *La herencia de Darwin a la paleontología regional*, coordinado por Teresa Manera (Bahía Blanca: Ediuns, 2014), s/p, y Nicolás Ciarniello, *Carta natal de la bahía Blanca* (Bahía Blanca: Del autor, 2013), p.35.

¹⁴ Patricia Noriega, Paola Rosake y Juan Carlos Pascale, “Turismo cultural en la Base de Infantería de Marina Baterías” en *VII Simposio Internacional y XII Jornadas Nacionales de Investigación - Acción en Turismo CONDET Congreso Internacional de Turismo* (Neuquén: Facultad de Turismo- Universidad Nacional del Comahue, 2015) (<http://170.210.83.98:8080/jspui/bitstream/123456789/791/1/17%20-%20TURISMO%20CULTURAL%20EN%20LA%20BASE%20DE%20INFANTER%C3%8DA%20DE%20MARINA%20BATER%C3%8DAS.pdf>)

¹⁵ Fernanda Martel, “Las Baterías, histórica artillería de costa”, *El Archivo*, N° 20 (2008), pp.2-10.

El 15 de septiembre de 1908, la ley N° 5574 otorgó una concesión portuaria al ingeniero Abel Julien Pagnard, quien constituyó en París el 23 de enero de 1912 la Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca (Puerto Belgrano). Conocido en un principio como Puerto de Arroyo Pareja a causa del pequeño curso de agua en el que se apoya, el proyecto inicial contemplaba un conjunto de obras que harían la mayor terminal portuaria cerealera de América del Sur. Sin embargo, la coyuntura (Primera Guerra Mundial, desinteligencias en el seno de la empresa, el lobby de los otros puertos comerciales de la bahía), impidieron la concreción del plan, por lo que solamente pudieron habilitarse 300 metros de muelle en 1918. Hoy en día, dependiente de la Dirección de Puertos de la Provincia de Buenos Aires, se llama Puerto Rosales.

Concomitantemente a estas obras que transformaron radicalmente la zona costera de Puerto Belgrano con artefactos¹⁶ propios de una zona de uso portuario, surgía alejado físicamente del mar pero muy vinculada social y económicamente con él, el pueblo llamado Punta Alta. En un principio fue campamento de obreros que llegaron a construir el Puerto Militar, se establecieron a su vera, atraídos por la proximidad de los obrajes y el recién llegado ferrocarril. En pocos años, se radicaron familias y trabajadores provenientes del resto de Argentina y de todas partes del mundo, predominantemente de Italia y de España. En los años iniciales, Punta Alta experimentó una explosión demográfica que hizo pasar sus habitantes de 790 en 1901 a 7500 en 1906 y 10.000 cuatro años después. Evidentemente, este aluvión llegó atraído por las posibilidades de trabajo en una tierra del *Far South* que se intuía de promisión: la Armada era el principal efector de empleo, como personal militar u en calidad de operario del Arsenal Naval, pero también ofrecían trabajo el ferrocarril, el puerto comercial y los numerosos comercios proveedores de servicios a la marina y a la creciente población.¹⁷

Este espacio, de un desarrollo tan variado, presenta una serie de lugares naturales y artificiales concatenados que determinan un área patrimonial particularmente rica. A continuación se analizarán algunos de estos espacios patrimoniales culturales.

¹⁶ “Artefacto” se usa aquí en el sentido que le da Pomian, de “producciones humanas”, diferentes a las “producciones de la naturaleza”. Cfr. Krzysztof Pomian, “De l’exception humaine”, *Le débat*, N° 180 (2014), pp. 31-44. Un puerto es en sí mismo un artefacto y que a su vez está compuesto también por múltiples artefactos a diferentes niveles: muelles, escolleras, grúas, galpones, diques de carena, bitas, arsenales y talleres, etc. (Cfr. Bruno Rohou, Sylvain Laubé, Serge Garlatti. “The Port History Ontology”, en *New Trends in Databases and Information Systems. Communications in Computer and Information Science*, editado por Marite Kirkova et al (Nicosia, 2017), pp. 363-372.

¹⁷ Gustavo Chalier, *La punta de la historia. Punta Alta y su historia* (Bahía Blanca: Ediuns, 2010).

Los humedales (Villa del Mar, Arroyo Pareja e Isla Cantarelli)



Imagen 3. Humedal de Villa del Mar. Foto: La Nueva Provincia

La zona costera no sometida a los cambios que supusieron la construcción de los puertos, se conserva en forma más o menos natural en Puerto Belgrano, aunque cubriendo el área reducida no sometida a los cambios antrópicos que significan los puertos y sus instalaciones. Aunque está sometida a una gran presión derivada de la urbanización del área, las actividades portuarias y la creciente contaminación del estuario por la acción de las industrias radicadas en la cercana ciudad de Bahía Blanca.

Esta zona de cangrejales y planicies de marea poseen una importancia paisajística y natural que ha sido revalorizado en las últimas décadas. Los humedales de Puerto Belgrano son reservorios de fauna y flora y cumplen un papel importante en la estabilización del clima y en el filtrado del mar en un espacio de estuario con poca circulación de agua. Ubicados principalmente en la localidad de Villa del Mar y en Arroyo Pareja, desde principios del siglo XXI diversas ONGs (HAPIC, Humedal Arroyo Pareja-Isla Cantarelli y FRAAM, Fundación para la Recepción y Asistencia de Animales Marinos, en Villa del Mar) trabajan en su valoración y conservación.¹⁸ Asimismo diversos grupos de investigadores de varios departamentos de la Universidad Nacional del Sur han tomado como objeto de estudio al

¹⁸ Patricia Cervellini y Sabrina Angeletti: “Importancia biológica de Villa del Mar”, en *El humedal de Villa del Mar, un desafío turístico*, compilado por Viviana Leonardi, Silvina Elías, María del Rosario Fernández (BahiaBlanca: Induvio Editora, 2016), pp. 41-58.

humedal, ya sea como en tanto zona de interés biológico, geográfico o relacionado con el patrimonio intangible a través de las áreas y artes de captura tradicionales de los pescadores artesanales de la región y las relaciones de poder que determinan los usos (y abusos) del ambiente costero.¹⁹

Base Naval Puerto Belgrano.

La Base Naval Puerto Belgrano quizá sea el conjunto patrimonial más valioso del área a estudiar, por su magnitud, diversidad, significación e historia. Ocupa una superficie de 1200 ha. y la mayor parte del frente costero de Puerto Belgrano.

Fue proyectada y su construcción dirigida por el ingeniero genovés Luigi Luiggi (1856-1931), un especialista en edificaciones portuarias y fortificaciones costeras, con el nombre de Puerto Militar. A lo largo de más de cien años el plano original se fue completando y hoy, se presenta como un conjunto de instalaciones destinadas a en líneas generales la defensa, pero que van más allá de su función utilitaria. Enumerados caóticamente, se encuentran muelles, talleres del Arsenal Naval, un ferrocarril estratégico de 60 kilómetros, hoy en desuso; usinas; estaciones radiotelegráficas; casinos de oficiales y suboficiales; estadio deportivo, cancha de golf y polo; centenares de elegantes residencias distribuidas en medio de una profusa vegetación implantada casi en su totalidad; hotel, teatro, iglesia, escuela primaria y secundaria, hospital, viveros; un Museo Naval, Escuelas de Oficiales (ESSA) y Suboficiales (ESOA, ex Escuela de Mecánica de la Armada); en fin, toda un área planificada urbana cuyo diseño es, en sí mismo, objeto de estudio y constituye de por sí un valioso bien patrimonial.

Dentro de este conjunto, pueden destacarse varias edificaciones y sitios de interés:

a) La dársena y el conjunto de instalaciones militares: obras maestras de la ingeniería portuaria del siglo XIX aplicada al ámbito militar. Está cerrado por dos malecones de una longitud de 500 y 700 m. y una escollera de 400 m. La dársena posee una superficie de 234.000 m². Consta de varios sitios de atraque: muelle A con una longitud de 192 m; murallón Oeste, con 533 m; murallón Norte, con 368 m.; murallón Este con 250 m; murallón Sudoeste, con 293 m; muelle B, con 280 m y muelle C, con 4 sitios de atraque y una longitud de 557 metros. Todos estos sitios presentan galpones, vías férreas y grúas, que si bien fueron cambiando y

¹⁹ Noceti, María Belén, “¿Reserva, puerto o ría? Conflicto socioambiental en el estuario de Bahía Blanca, Argentina”. *Etnografías Contemporáneas*, N° 4 (2017), pp. 64-91.

modernizándose con el correr de los años, aún pueden verse muchas instalaciones originales.

b) El Arsenal y los diques de carena: cubre una superficie de 123.000 m², y presenta una serie de talleres e instalaciones aptos para la construcción y reparación de buques. Los dos diques de carena datan respectivamente de 1902 y 1917. El dique N° 1 tiene un largo útil de 211,17 m y con la puerta flotante se extiende a 219,45 m.; su ancho útil es de 26,63. Conjuntamente con él, fue inaugurada la Casa de Bombas, que albergaba tres grandes calderas que generaban vapor para poner en funcionamiento las bombas para achicar el dique, las bombas de infiltración y las de incendio. Son un ejemplo notable del patrimonio histórico-industrial.

c) El conjunto de edificios de servicio (hospital, iglesia parroquial, hotel de oficiales) y viviendas, con diferentes tipologías arquitectónicas en las construcciones. Entre ellos se destacan algunos:

1. La Torre de Señales: data de 1902 e inicialmente fue concebida como depósito de agua y torre de vigilancia de la zona portuaria, su tipología aluden a las fortalezas medievales italianas, con remates almenados, arcos apuntados, ladrillo visto y basamentos símil piedra. Estas características se repiten en otros edificios de la época como el Correo y la Casa de Bombas.²⁰

²⁰ Graciela Viñuales, *Patrimonio urbano Base Naval Puerto Belgrano* (Buenos Aires: Armada Argentina, 2006), pp. 47 y ss



Imagen 4. Torre de Señales. Foto: Archivo Histórico Municipal de Punta Alta

2. Parroquia Stella Maris: construida en 1937 conforme a los diseños del Arq. Ernesto Pfretschner, es un ejemplo del neogótico inglés. Los materiales empleados son de óptima calidad, destacándose sus doce vitrales confeccionados en Innsbruck y el órgano de tubos de la fábrica Rieger Gebrüder, también de Austria.²¹

3. Hotel de Oficiales: inaugurado en 1937, es un ejemplo de la utilización de la tipología Tudor y por su emplazamiento en un espacio abierto y verde, goza de una buena perspectiva para ser apreciado en toda su magnitud. Consta de 123 habitaciones y 87 departamentos.²²



Imagen 5. Hotel de Oficiales. Foto: Archivo Histórico Municipal de Punta Alta

4. Los diferentes barrios residenciales, cuya tipología varía desde el estilo pintoresquista inglés propios de los *cottages* británicos hasta el chalet californiano.²³

²¹ Cfr. Graciela Britos, “Parroquia Stella Maris”. *El Archivo*, N° 26 (2010), pp.10-13.

²² Cfr. Graciela Britos, “Hotel de Puerto Belgrano”. *El Archivo*, N° 26 (2010), pp. 12 y 13.

²³ Cfr. Graciela Viñuales, *Patrimonio urbano*, pp. 64 y ss.



Imagen 6. Casa Jirafa. Foto: Gustavo Chalier

d) El cementerio de Colina Doble, único del país ubicado en terrenos militares. Prevista en la planificación para el Puerto Militar, la necrópolis fue pensada para inhumar al personal de la marina, fuere este civil o militar así como a sus familias. No obstante fueron sepultadas también pobladores de la naciente ciudad de Punta Alta. Las primeras inhumaciones datan de 1900. Actualmente el cementerio está organizado en cinco secciones y cuenta con 1270 tumbas.²⁴

e) El trazado urbanístico y la forestación: en la misma urbanización, se adoptó un diseño en base a avenidas perpendiculares, priorizando los espacios de uso y los grandes espacios verdes; este diseño fue modificándose a lo largo del siglo XX hasta adoptar en algunas zonas la tipología “Garden Cities”.²⁵

f) “La Punta Alta”, el sitio geográfico que da su nombre a la localidad se halla dentro de la Base Naval. Hoy muy modificada por la construcción de los muelles, originariamente era una punta con una barranca de piedra de unos dos metros de altura, coronada por un médano de unos 22 metros de altura. En una llanura por entonces sin árboles, su perfil se destacaba en la costa y era usada como referencia por los marinos que navegaban el estuario a principios del siglo XIX. En septiembre de 1832 y octubre de 1833, la barranca fue profusamente excavada por Charles Darwin, quien encontró allí los primeros fósiles que dieron prueba de la mutación de las especies y le dieron pie para concebir su idea sobre la evolución de los organismos vivos.²⁶ A tal punto que, para el bisnieto y biógrafo del naturalista británico, Richard Darwin Keynes, el día de su arribo a Punta Alta “fue verdaderamente un día trascendental para la biología, ya que hizo el descubrimiento de la primera de las líneas de evidencia que eventualmente lo llevó (a Darwin) a cuestionar y finalmente a rechazar la doctrina de la fijeza de las especies”.²⁷ Por eso, se considera al lugar una suerte de Meca de la ciencia en general y de la biología en particular.

²⁴ La última inhumación se realizó el 17 de junio de 2000 y correspondió al vicealmirante Leandro Maloberti. Cfr. Gustavo Chalier y Luciano Izarra, “Aproximación a la toponimia costera de Coronel Rosales”, en *Punta Alta y Coronel Rosales. Geografías para construir el territorio desde una perspectiva local*, compilado por Diana Durán (Punta Alta: Centro de Estudios Geográficos “Florentino Ameghino”, 2016), p. 38

²⁵ Cfr. Tulsi Patel, “Urban landscapes-Garden city movement”. *International Journal of Architecture*, volumen 3 (2017), pp. 12-17.

²⁶ Cfr. Luciano Izarra, “Charles Darwin en Punta Alta”. *El Archivo*, N° 21 (2009), pp. 2-10.

²⁷ Citado por Thalia Grant y Gregory B. Estes, *Darwin in Galápagos: Foot steps to a New World* (Princeton: Princeton and Oxford University Press, 2009), p. 57.

Base de Infantería de Marina Baterías

Con una superficie de 18.600 ha., la actual Base de Infantería de Marina fue concebida por Luiggi como una unidad con el Puerto Militar. Esta relación es física, ya que hay una vía férrea entre ambas bases y conceptualmente también, ya que integraban en el pasado un sistema militar, en el que las Baterías conformaban la primera y más importante línea de defensa de la Flota de Mar. Sus cinco fortificaciones, numeradas III, IV, V, VI y VII, abarcaban una longitud aproximada de 11 kilómetros de costa y contaban con un conjunto de veinte cañones Krupp de 24 cm. de calibre. Desafectadas en 1949, la IV fue declarada Monumento Histórico Nacional por decreto del Poder Ejecutivo N° 10525 de 1961 y es el único lugar que ostenta ese carácter en todo el partido de Coronel Rosales.²⁸

Dentro de este enorme predio se está construyendo actualmente el Centro Espacial Manuel Belgrano, dependiente de la CONAE (Comisión Nacional de Actividades Espaciales) que se proyecta como uno de los más importantes de América del Sur y que posibilitará, cuando se concrete, la inserción de la Argentina en el selecto grupo de países capaces de efectuar lanzamientos de naves espaciales con tecnología propia.²⁹

Puerto Rosales

Es el puerto comercial de Punta Alta, y por años estuvo desafectado de sus funciones específicas, por lo que su equipamiento se vio muy menoscabado. Todos los artefactos originales (grúas, galpones, vías férreas, etc.) fueron desmontados o demolidos cuando el puerto pasó a jurisdicción militar a fines de 1947. De la construcción original solamente queda el basamento del muelle, fundado por un sistema de cajones de hormigón armado. El concesionario original del puerto y autor del proyecto, el ingeniero Pagnard, fue un antiguo empleado de Hersent et Fils, una importantísima constructora afamada por su sistema de fundaciones con el empleo de cajones de cemento, y gran exponente de este método constructivo el que, junto con el aire comprimido fue utilizado en numerosas obras. Este puerto es el único de la Argentina donde se usó este método constructivo a gran escala.³⁰ Dos de estos cajones, varados por un accidente en el momento de la construcción, pueden verse

²⁸ Martel, “Baterías”, p.6.

²⁹ CONAE, “Centro Espacial Manuel Belgrano” (<http://www.conae.gov.ar/index.php/espanol/centro-espacial-manuel-belgrano-cemb>).

³⁰ Entre 1908 y 1911, la empresa Hersent construyó en el antepuerto del Puerto Militar, el Muelle C con este mismo sistema. Concebido inicialmente como salida al mar del ferrocarril de capital francés Rosario-Puerto Belgrano, el Estado hizo opción a la expropiación que indicaba el contrato y lo utilizó con fines militares.

semihundidos en el cangrejal del Arroyo Pareja.³¹ Hoy en día funciona como un puerto cuyo muelle sirve como atracadero para embarcaciones que realizan carga y descarga de mercaderías y también para realizar reparaciones de cascos. Pero su actividad principal es el embarque petrolero, a través de la utilización de las dos monoboyas en la terminal de Punta Cigüeña.



Imagen 7. Buques en el muelle de Puerto Rosales. Foto: Mauricio Clermont

Archivo Histórico y patrimonio e identidad

El epígrafe de esta ponencia, que cita una frase muy conocida de Aurelio Agustín, obispo de Hipona, resume el propósito que la anima y que es también el del Archivo Histórico de la ciudad de Punta Alta, donde se generó: dar a conocer para poder amar. Pero amar no de un modo sentimental, sino en el sentido más spinoziano del término, es decir, entendido como construcción social que permite la relación positiva con el otro, valorarlo, respetarlo y cuidarlo con respeto a su condición de otro, objeto de amor. Y ese otro, en el caso que atañe a la presente ponencia, es el conjunto patrimonial de Puerto Belgrano.

Este conjunto, pese a su variedad e importancia es poco conocido por los habitantes, que conforman una paradójica comunidad costera casi sin vínculo con el mar. Según lo establecido por Gerardo Perillo y Cintia Piccolo (del Instituto Argentino de Oceanografía de Bahía Blanca, CONICET), más de la mitad de los habitantes de la ciudad de Bahía Blanca y de otras ciudades cercanas al accidente costero, jamás lo visitaron. Y esto es así incluso en una comunidad ligada fuertemente a la Armada como Punta Alta; a tal punto que, si no contamos a los marinos de la Base Naval, la mayor parte de los habitantes del área (incluso

³¹ Cfr. los trabajos del autor sobre este puerto, en particular: Gustavo Chalier, “El Puerto Comercial de Punta Alta. El capitalismo francés y la pugna por el espacio económico de la bahía Blanca (1900-1930)”. *Cuadernos del Sur*, N° 34 (2005), pp.299-317 y Gustavo Chalier, “El Puerto Comercial de Arroyo Pareja. Un emprendimiento francés en la Argentina de comienzos del siglo XX”. *Quaderns d'història de l'enginyeria*, vol. XIII, (2012) pp. 155-177.

los familiares de los mismos marinos), poseen un contacto con el mar que, en el mejor de los casos, se limita a la recreación de playa en el verano o la pesca deportiva. A la hora de explicar este fenómeno, los investigadores ensayan la hipótesis que ninguna de las localidades urbanas cercanas al estuario están realmente ubicadas en sus orillas; salvo Ingeniero White, y aún en este caso, el frente marítimo está vedado a sus habitantes por el mayor polo petroquímico del país y uno de sus mayores puertos de ultramar.³²

El diagnóstico, por conocido, no deja de ser preocupante, y es compartido por organismos e instituciones del Estado como el Archivo Histórico Municipal de Punta Alta. Esta dependencia comunal surge para cubrir la necesidad de desarrollo de los mecanismos sociales e institucionales necesarios para explotar la información que conforma el patrimonio cultural comunitario. Para eso lleva a cabo una serie de acciones tendientes a dar a conocer el conjunto patrimonial de Puerto Belgrano, convencido de coadyuvar a un mayor grado de valoración de esa herencia común. Uno de los conceptos fundamentales en que basa su accionar es el de “democratización de la información”, como política pública.³³ Esto implica no solamente poner todo el acervo a disposición de los vecinos (con los cuidados lógicos para la preservación de la archivalía), sino promover su difusión y llevarlo a la comunidad a través de múltiples formatos y productos culturales generados por el mismo Archivo: publicaciones, folletería, micros radiales y televisivos, conferencias, cursos de capacitación docente, visitas a y de las instituciones escolares, concursos comunitarios, etc. Además, se procura aceitar una relación con los medios de comunicación locales y una presencia constante en las redes sociales a través de su página web institucional (www.archivodepunta.com), su sitio de Facebook (www.facebook.com/ArchivoHistoricoPuntaAlta/), su cuenta de Twitter (@ArchivoAlta) y el próximo acceso a Instagram.³⁴

Asimismo el Archivo trabaja desde hace años con los seis museos existentes en Punta Alta, sean estos nacionales,³⁵ municipales³⁶ o de gestión privada,³⁷ ayudando a realizar parte de los respectivos guiones y muestras museológicas.

³² Gerardo Perillo y Cintia Piccolo, “¿Qué es el estuario de Bahía Blanca?”. *Ciencia Hoy* volumen 14, N° 81 (2004), p. 56

³³ Lo que implica no sólo garantizar el derecho de acceso a la información por parte del usuario sino también su circulación equitativa en toda la sociedad.

³⁴ Un buen ejemplo de esta labor lo constituye la revista semestral de distribución gratuita *El Archivo*, que se publica desde el 2001 y lleva 40 números ininterrumpidos en la calle, con una tirada de 1500 ejemplares.

³⁵ Museo Naval Puerto Belgrano y Museo Histórico Infantería de Marina, dependientes ambos de la Armada argentina.

³⁶ Museo Histórico Municipal y Museo Municipal de Ciencias Naturales.

³⁷ Museo Histórico del Centro de Veteranos de Guerra y Familiares de Caídos en Malvinas y Museo Histórico ARA Crucero General Belgrano

Todo este trabajo de acercar el patrimonio de Puerto Belgrano a la comunidad, está relacionado con contribuir a fortalecer la identidad de la localidad, teniendo presente que el patrimonio no está solamente fundado por objetos o bienes del pasado reconocidos oficialmente, sino por todo aquello que remite a la identidad de un colectivo humano.³⁸ Cabe recordar que, siguiendo a Valera y Pol, dos de las dimensiones categoriales relevantes para la configuración de la identidad social urbana son la geográfica y la temporal, reafirmando la necesidad de contextualización histórico-espacial de todo fenómeno social. “En la medida en que un grupo se sienta históricamente ligado a un determinado entorno será capaz de definirse en base a esta historia común y diferenciarse de otros grupos que no comparten el mismo "pasado ambiental" o "memoria colectiva".³⁹

Es decir, la sociedad construye, percibe y vive esa herencia material o inmaterial y a la que la define en tanto sujeto colectivo con historia, cuya vida se formaliza a través de la representación.⁴⁰ Tal como lo señala Llorenç Prat,

“El patrimonio es un sistema de representación (...) cultural. Las metonimias, las reliquias objetos, lugares o manifestaciones, procedentes de la naturaleza virgen, o indómita (por oposición al espacio domesticado por la cultura), del pasado (como, por oposición, no al tiempo presente, sino al tiempo fuera del tiempo como presente), o de la genialidad (normalmente creativa, percibido pero también destructiva, como expresión de la excepcionalidad, de la superación, en algún sentido, de los límites de la condición humana culturalmente establecidos)”.⁴¹

En ese punto, podemos afirmar que una sociedad se manifiesta a través de ese conjunto simbólico que lo individualiza como poseedor de ciertas características que lo especifican y lo posicionan como diferente al resto. Esta operación identitaria, que conlleva el

³⁸ Ma. Pilar García Cuetos, *El patrimonio cultural. Conceptos básicos*. (Zaragoza: Prensas Universitarias de Zaragoza, 2011), p. 17

³⁹ Sergi Valera y Enric Pol: “El concepto de identidad social urbana: Una aproximación entre la psicología social y la psicología ambiental”. *Anuario de psicología*, N° 62 (1994) pp. 5-24

⁴⁰ “El concepto de representación social designa una forma de conocimiento específico, el saber de sentido común, cuyos contenidos manifiestan la operación de procesos generativos y funcionales socialmente caracterizados. En sentido más amplio, designa una forma de pensamiento social (...) Las representaciones sociales constituyen modalidades de pensamiento práctico orientados hacia la comunicación, la comprensión y el dominio del entorno social, material e ideal”. Denise Jodelet, “La representación social. Fenómenos, concepto y teoría”, en Serge Moscovici y coautores. *Psicología social II. Psicología social y problemas sociales*. (Barcelona: Paidós, 1988), pp. 474-475.

⁴¹ Llorenç Prat, “Concepto y gestión del patrimonio local”. *Cuadernos de Antropología Social*, N° 21 (2005), p.18.

sentido de pertenencia, se realiza frente a ese patrimonio vivido y sentido como algo propio y definitorio de la construcción de un *self* definitorio.

Tampoco el patrimonio debe ser nostalgia, ni ser percibido como restos de una Edad de Oro pasada, que debe preservarse aún a costa del presente, musealizando el espacio cotidiano. El patrimonio para ser estimado en su justa medida, debe propender al desarrollo efectivo de la comunidad o, al menos, de una parte de ella. Evidentemente, no todo bien es susceptible a devenir patrimonio y no es deseable que así sea. En artefactos en uso, como ser la Base Naval Puerto Belgrano o Puerto Rosales, debe compatibilizarse la función y la utilidad de un sitio con su valor cultural o histórico, lo que no siempre es fácil de lograr. Máxime si se tiene en cuenta lo antedicho: que el patrimonio no posee un valor en sí mismo, sino que es una construcción social que muta con el tiempo.

En la medida en que se (re) conozca el conjunto patrimonial de una región como Puerto Belgrano, puede ser una herramienta de desarrollo. El turismo científico tras las huellas de Darwin en Punta Alta , el interés que representan los conjuntos edilicios de la Base Naval o el ecoturismo en los humedales, son alguno de las actividades a desarrollar en la zona y que merecen considerarse, a través de un plan integral de manejo responsable y sostenible del patrimonio. Sin embargo, los beneficios económicos que redundan en un patrimonio no deben ser sino aspectos subsidiarios en la valoración del patrimonio, que en términos sociales y económicos debe considerarse como un complemento de su valor como componente del entorno histórico.⁴²

⁴² Antony Firth *Social and Economic Benefits of Marine and Maritime Cultural Heritage, Towards greater accessibility*, (Honor Frost Foundation, 2015), p. 53.