



MONUMENTOS HISTORICOS NACIONALES

Decreto 2183/2014

Declarase monumento histórico nacional al Puente Ferroviario Giratorio ubicado en el Puerto La Plata.

Bs. As., 19/11/2014

VISTO, el Expediente N° 767/13 del registro de la entonces SECRETARIA DE CULTURA de la PRESIDENCIA DE LA NACION, actual MINISTERIO DE CULTURA, por el que se propone declarar como monumento histórico nacional al PUENTE FERROVIARIO GIRATORIO, ubicado sobre el CANAL LATERAL OESTE del Puerto LA PLATA, y como área de amortiguación visual en la categoría de bien de interés histórico al polígono determinado por los predios sobre ambas riberas y por las calles Dr. GARAY y ALMAFUERTE hasta el puente sobre la calle ORTIZ DE ROSAS a los lados del canal oeste, en el Partido de ENSENADA, Provincia de BUENOS AIRES, y

CONSIDERANDO:

Que la decisión política de fundar la Ciudad de LA PLATA concretada en el año 1882, obligó a considerar el problema de la comunicación ferroviaria de la flamante capital con la Ciudad de BUENOS AIRES, ahora la CAPITAL FEDERAL.

Que por esos años funcionaban en la zona DOS (2) líneas férreas: la del FERROCARRIL BUENOS AIRES - PUERTO DE LA ENSENADA (FCBAPE), desde la estación central, pasando por LA BOCA y llegando hasta ENSENADA, y la del FERROCARRIL DEL SUD (FCS), que partía de Plaza CONSTITUCION y TEMPERLEY y llegaba hasta CHASCOMUS.

Que a pesar de la existencia de estas DOS (2) líneas, el Gobierno de la Provincia decide usar su propio ferrocarril para esa conexión, tratándose del primitivo FERROCARRIL DEL OESTE fundado en el año 1857 con el nombre de FERROCARRIL DE LA PROVINCIA (FCP). La línea partía desde la Estación DEL PARQUE y ONCE hacia BRAGADO y NUEVE DE JULIO.

Que esa dirección (oeste) era casi opuesta a la ubicación de la nueva capital, la conexión era —por lo tanto— necesariamente forzada, por lo cual se eligió la Estación HAEDO torciendo hacia el Sur y cruzando las vías del FERROCARRIL DEL SUD a la altura de TEMPERLEY llegando luego a VILLA ELISA y a la Estación 19 de NOVIEMBRE (Pasaje DARDO ROCHA).

Que toda esta obra se terminó para 1885 y se complementó con el ramal ENSENADA - TOLOSA que permitía unir LA PLATA con ENSENADA y BUENOS AIRES (1882), por el cual se trasladaron los materiales para la construcción de la nueva capital.

Que en el año 1890 la crisis económica produjo la enajenación del FERROCARRIL DE LA PROVINCIA,



una parte, pasa a integrar el nuevo FERROCARRIL DEL OESTE (ahora de capitales ingleses) y el resto pasa al dominio del FERROCARRIL DEL SUD.

Que en el año 1899 el citado FERROCARRIL DEL SUD absorbe el FERROCARRIL BUENOS AIRES - PUERTO DE LA ENSENADA, y en el año 1901 adquiere el ramal a LOS TALAS, después llega el turno de las instalaciones portuarias de MUELLES y DEPOSITOS, y por último, el FERROCARRIL DEL SUD construye un acceso independiente al Puerto LA PLATA a partir de la Estación ENSENADA y cruzando al CANAL OESTE por un importante puente giratorio (1913).

Que el PUENTE —cuya construcción se encargó a la firma FRODYMGHAM, IRON & STEEL— es una estructura de hierro característica de la arquitectura industrial de la época, se apoya sobre un pilar central de un diámetro de SIETE METROS CON TREINTA CENTIMETROS (7,30 m.), construido en ladrillos y cemento, con una cubierta superior de hormigón.

Que el estribo oeste ENSENADA era de hormigón con refuerzos de hierro de VEINTIOCHO KILOS CON SETECIENTOS SETENTA GRAMOS POR METRO (28,770 Kg./m.) descansa sobre DOS (2) hileras de pilotes de pinotea de TREINTA CENTIMETROS POR TREINTA CENTIMETROS (0,30 m. x 0,30 m.), y el estribo este RIO SANTIAGO y el pilar central apoya directamente sobre la tosca, su capacidad de tráfico era de DIECISIETE (17) toneladas por eje.

Que apoyaba sobre los estribos por pequeñas ruedas pestañadas que corrían sobre el riel curvo portante de madera, y del lado norte (Barrio CAMPAMENTO) una cabina de mampostería del cuidador del puente contenía todo el sistema de señalamiento, que actualmente no se encuentra.

Que el motor eléctrico se instaló en una casilla de mampostería para permitir su movimiento (rotación y frenado) un tiempo después el mismo fue reemplazado por mecanismos mecánicos e hidráulicos.

Que conforma un valioso patrimonio histórico, industrial, por ser un referente de la época, constituyendo un testimonio de la formación del territorio que marcaba el avance del ferrocarril de la región.

Que el puente giratorio formó parte del proceso histórico de la creación del Puerto LA PLATA, elemento fundamental de la fundación de la Ciudad de LA PLATA.

Que el puente, por su noble estructura, ha desafiado el paso del tiempo y es parte del paisaje industrial que identifica la zona urbano - portuaria del Barrio CAMPAMENTO, que junto con la zona de la calle NUEVA YORK en BERISSO y la del Dique de ENSENADA componen el área del Puerto LA PLATA, toda vez que los paisajes obran como testimonio de las transformaciones; en tanto, sus valoraciones se vinculan a la cultura de un lugar, en la sensibilidad que transmite una imagen y en la construcción de significado.

Que este elemento vial cobra sentido en función de las actividades que se desarrollaban en el Puerto LA PLATA, siendo un componente del sistema ferroportuario de valor singular.

Que desde el análisis patrimonial el área de amortiguación del puente comprende el área urbano-portuaria del Barrio CAMPAMENTO de alta riqueza histórica-testimonial-industrial.

Que para la delimitación del área antes mencionada se empleará el criterio mixto de trazado de “ejes de



calles" y límite de parcelas.

Qua la COMISION NACIONAL DE MUSEOS Y DE MONUMENTOS Y LUGARES HISTORICOS aconseja su declaratoria.

Que la DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS del MINISTERIO DE CULTURA ha tomado debida intervención.

Que la presente medida se dicta en el marco de lo establecido por el artículo 4° de la Ley N° 12.665 y su modificatoria.

Por ello,

LA PRESIDENTA
DE LA NACION ARGENTINA
DECRETA:

Artículo 1° — Declárase monumento histórico nacional al PUENTE FERROVIARIO GIRATORIO, ubicado sobre el CANAL OESTE del Puerto LA PLATA, Partido de ENSENADA, Provincia de BUENOS AIRES, con referencia geográfica: Longitud: 34° 51' 30,30", Latitud: 57° 53' 51,22".

Art. 2° — Declárase como bien de interés histórico el área de amortiguación visual al polígono determinado por la Circunscripción 05, Parcela 3971h perteneciente al Consorcio del Puerto; Circunscripción 05, Parcela 3925a, Circunscripción 05, Parcela 3925e, perteneciente a la ARENERA BACHEGAS de dominio privado y el camino de ribera del canal oeste sobre la calle Dr. GARAY y la calle ALMAFUERTE hasta el puente sobre la calle ORTIZ DE ROSAS, a los laterales del canal, según consta en el Anexo I del presente decreto.

Art. 3° — Invítase a la MUNICIPALIDAD DE ENSENADA, Provincia de BUENOS AIRES, a dictar la normativa local de protección del conjunto declarado y su área de amortiguación visual.

Art. 4° — La COMISION NACIONAL DE MUSEOS Y DE MONUMENTOS Y LUGARES HISTORICOS realizará las gestiones y procedimientos establecidos en la Ley N° 12.665 modificada por su similar N° 24.252, en su reglamentación y en las normas complementarias, debiendo practicar las inscripciones correspondientes en los Registros Catastrales y de la Propiedad Inmueble.

Art. 5° — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — FERNANDEZ DE KIRCHNER. — Jorge M. Capitanich. — Teresa A. Sellarés.

ANEXO I

