

Template Arquisur 2022:

Título (español): Dock Sud: la fuerza de la electricidad y del agua construyendo identidad

Título (português): Dock Sud: o poder da eletricidade e da água constroem a identidade

Sessão Temática: Patrimônio y memoria

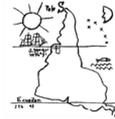
DESCOLE, María Isabel; Arquitecta; Especialista; Centro de Estudios del Habitar Popular, Departamento de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad Nacional de Avellaneda (CEHP-DADU-UNDAV) - mariadescole@gmail.com

GOLDWASER YANKELEVICH, Nathalie; Doctora; CONICET / Centro de Estudios del Habitar Popular, Departamento de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad Nacional de Avellaneda (CEHP-DADU-UNDAV); ngoldwaser@undav.edu.ar

MANGO, María Luz; Arquitecta, Especialista; CONICET / Centro de Estudios del Habitar Popular, Departamento de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad Nacional de Avellaneda (CEHP-DADU-UNDAV); luzmango@gmail.com

Resumen (150)

Esta ponencia consta de tres partes: “La díada” (Puerto de Dock Sud – usina de electricidad “C.A.T.E.”); sus elementos; y la “espacialidad de la ciudadanía” argentina a través del papel de la inmigración. ¿Por qué las costas de los ríos de la Plata y Riachuelo cumplieron un papel transformador en concatenación a las construcciones industriales? La problemática gira en torno al barrio y cómo concebirlo en articulación simbiótica entre los aspectos tangibles (dock - usina) y los intangibles (contornos de la ciudadanía). Así, “la fuerza del agua” y “la fuerza energética” se presentan como hitos que movilizaron y construyeron el *espacio relacional*.



La metodología valora la historia: las fuerzas hidráulicas como eléctricas, no sólo son reflejo del sistema capitalista, además actuaron sobre las fuerzas sociales, construyendo identidades en esos quehaceres productivos. Una relación dialéctica entre nuevas tectónicas y una disposición a ser alojadas.

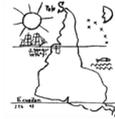
Palabras clave: Arquitectura industrial – Dock Sud – Argentina

Abstract

Este artigo consiste em três partes: "La dyad" (Port of Dock Sud – usina elétrica "C.A.T.E."); seus elementos; e a "especialidade da cidadania" na Argentina através do papel da imigração. Por que as costas dos rios Plata e Riachuelo desempenharam um papel transformador na concatenação às construções industriais? O problema gira em torno do bairro e como concebê-lo na articulação simbiótica entre os aspectos tangíveis (doca - planta) e o intangível (contornos da cidadania). Assim, "a força da água" e "a força energética" são apresentados como marcos que mobilizaram e construíram o *espaço relacional*.

A metodologia valoriza a história: as forças hidráulicas e elétricas não são apenas um reflexo do sistema capitalista, elas também atuaram em forças sociais, construindo identidades nessas tarefas produtivas. Uma relação dialéctica entre novas tectônicas e uma vontade de ser alojada.

Palavras-chave: Arquitetura industrial – Dock Sud – Argentina



Introducción

En esta ponencia nos proponemos analizar el barrio de “Dock Sud” o “pueblo de Dock Sud” (Pikulski & Orquiguil, 1991), que por su nombre atiende al emplazamiento portuario ubicado en la intersección entre el Río de la Plata y la margen sur del Riachuelo. Su condición de enclave entre dos frentes costeros y la presencia del arroyo Maciel, entre otros cauces menores, le otorgó el carácter de zona inaccesible o intransitable, así era identificado en las cartografías previas al 1900, debido a su anegabilidad constante.

El proyecto de construcción del canal portuario de Dock Sud dio origen al barrio del mismo nombre, cuya iniciativa vino de la mano de Ing. Huergo como proyectista y director de las obras. Los puertos de la Capital y la Provincia -Puerto Madero, La Boca y Dock Sud- quedaron vinculados a través de un tendido ferroviario que los articulaba, conformando en Avellaneda, junto a la presencia del Mercado de Frutos del País, un enclave de acopio y comercialización.

La construcción del Puerto del Dock Sud, en sus inicios (1888), estuvo a cargo de una empresa ferroviaria “Compañía de Dock Sud de la Capital”, cuyo principal financista era un español, Paul Angulo. Al quebrar la misma se hace cargo la empresa de capital inglés, “Ferro Carril del Sur” que habilita la primera sección del canal y su dársena en 1905.

Para construir el canal y formar el pueblo proyectado sería necesario desviar la salida del arroyo Maciel desde el Río de la Plata a la boca del Riachuelo, utilizando el cauce del arroyo Chimango el que se ensancharía y profundizaría; segar la gran laguna alimentada por un brazo del arroyo Sarandí, en los terrenos de la Compañía; aligerar las avenidas de las aguas de este arroyo y evitar la inundación de los terrenos, construyendo un canal aliviador desde el punto de confluencia del Sarandí con el Maciel, hasta el Río de la Plata (...) y rellenar los terrenos bajos al Este del canal. (Pikulski & Orquiguil, 1991: 10)

Esta primera instalación dio origen al amojonamiento de Dock Sud, también proyectado por el Ing. Huergo que acompañó la geometría del canal del mismo, conformando un total de 491 manzanas y que sólo contempló la apertura de calles. Cuatro de esas manzanas fueron adquiridas por la Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad (por sus siglas, C.A.T.E.), para la construcción de una usina, argumentando su localización, al decir de Larrain (1986) por la creciente demanda de fluido eléctrico de la industria local. Ante estas obras, podría afirmarse que la formación del “pueblo de Dock Sud” (entre 1905 y 1910) habilitó el asentamiento de un núcleo importante de población, siendo la primera sección del canal la que sufrió la radicación de las primeras industrias¹ e instalaciones de C.A.T.E. No era sólo una zona industrial, sino que ya existían viviendas precarias: según Folino (1983: 13), el sistema constructivo estaba compuesto por: “ranchos con paredes de ladrillo con barro, techadas con tirantería de palmera y tejas cosidas, con portales de lapacho y la consabida pequeña ventana de rejas”. Este “rancherío” se ubicaba a lo largo de toda la cuenca del Riachuelo que bordeaba a este territorio.

La zona costera donde se ubicaba el arroyo Maciel era conocida como la *Venecia del Sur*, debido a la cantidad de arroyos y zanjones naturales que lo atravesaban. La actividad frutihortícola que se realizaba en la zona estaba a cargo de las primeras comunidades de inmigrantes genoveses quienes realizaron de manera artificial otros canales y zanjones interconectando los ya existentes para poder trasladarse dentro del territorio, y salir al Riachuelo a través de ellos. Podríamos interpretar epistemológicamente que los arroyos reemplazaban la noción de “calle” y la canoa, la de “carro”.

El Riachuelo, hacia 1880, se posicionaba como puerto ultramarino pero rápidamente quedó obsoleto ante el avance de las obras de Puerto Madero y el Puerto de Dock Sud, si bien siguió siendo un puerto de relevancia, su mayor actividad era de

¹ Para graficar ese escenario industrial se enumeran algunas de las instalaciones de mayor impacto: el frigorífico Anglo, la jabonera Lever Hnos, la papelera Chiozza, la fábrica de ventiladores Thot, la fábrica de cocinas Dauco, los talleres navales Príncipe y Menghi y Doderó, la Compañía Química, la aceitera Dock Oil



cabotaje, vinculado al Mercado de Frutos del País (ubicado en la orilla sur del Riachuelo, considerado el mayor mercado de acopio de la región) y al intercambio económico con los países limítrofes a través del Río Paraná que vinculaba Uruguay, Brasil y Paraguay (cfr. Silvestri, 2021). El Río de la Plata abrió el espectro hacia un mercado ultramarino con los nuevos Puertos antes mencionados. Parafraseando a Fara (2018: 320), se asentaron nuevas morfologías portuarias e industriales en la ribera del Río de la Plata, que generaron formas imprevistas, abstracciones y ritmos espaciales caracterizados por la exacerbación de las geometrías de los espacios arquitectónicos.

En esta ponencia nos proponemos, por un lado, explicar y comprender los efectos de la dáada “generación de electricidad” (usina) y la potencia que provee el agua (Puerto, territorios surcados) como configuradores de “espacios identitarios” cargados de simbolismo y arraigamiento. Se explicará por qué las costas de aquellos ríos cumplieron un papel transformador en concatenación a las construcciones industriales.

Por otro lado, y teniendo en cuenta que el territorio descrito tuvo la particularidad de ser un espacio de recepción, tanto de trabajadores de otras provincias de la Argentina, como de inmigrantes mayormente europeos y en menor medida de Cabo Verde, pretendemos abordar la problemática alrededor de si un barrio debe concebirse como la articulación simbiótica entre los aspectos tangibles (un dock, una usina) y los intangibles (como es el caso de la construcción tanto de identidad obrera como de ciudadanía cívica que conformarían los contornos de la figura ciudadana).

Tenemos la hipótesis que tanto la infraestructura portuaria, “la fuerza del agua”, la que conforma la expansión de tipo barrial en su formato cívico y la instalación de la C.A.T.E., la “fuerza energética”, inaugurada en 1910, fueron los hitos complementarios que movilizaron y construyeron el *espacio relacional* o intangible. ¿Son acaso el

puerto de ultramar Dock Sud – usina eléctrica C.A.T.E. una díada propia de la modernidad? ¿Qué incidencias tuvo esta díada en la construcción de civilidad?

Figura N° 1: Loteo planificado de Dock Sud.



Fuente: <https://gallica.bnf.fr>

Figura N° 2: Se observan el Riachuelo, el canal Dock Sud y el Rio de la Plata.



Fuente: <https://www.histarmar.com.ar/Puertos/BsAs/DockSud.htm>



Este paisaje, anclado en otro tipo de relación respecto de la incipiente modernización que sufrirá Avellaneda en los inicios del siglo XX, no se lo puede interpretar si se extraen únicamente sus imágenes descriptivas fuera de contexto (Skinner, 2007; Kracauer, 2018). En este sentido, Skinner se refiere al valor de estudiar la historia a través de sus ideas. La posibilidad de un diálogo entre una discusión filosófica y la evidencia tangible de la ciudad histórica es una de las premisas (Skinner, 2007: 162); de allí que las fuerzas hidráulicas como eléctricas -en tanto elementos protagonistas de este espacio-, no sólo forman parte de un tipo de producción capitalista – mercantil, sino que además, indirectamente, actuaron sobre las fuerzas sociales, construyendo identidades propias a través de esos quehaceres productivos. Por ende, ya podemos afirmar que hay aquí una relación dialéctica entre nuevas tectónicas y una disposición a ser alojadas.

Por su parte, Kracauer, desde su aspecto metodológico, nos incentiva a pensar las fotografías y las cartografías, no como un estado petrificado del tiempo, de la época, sino que es más bien el tiempo el que ha creado imágenes a partir de los elementos que las componen: “la fotografía contiene el resto que la historia ha segregado” (Kracauer, 2018: 28).

La díada

El “pueblo de Dock Sud” emerge a partir del proyecto del puerto homónimo que estructura lo tangible, una tectónica que permite la reapropiación del territorio como tal. ¿Cómo es posible que la instalación de una industria sea un *hito fundacional* de una relación identitaria local cuya característica primordial es que ese territorio no contaba ni con un edificio de ordenamiento político (delegación municipal) y sin embargo construyó identidad cívica?

Siguiendo la metodología mencionada, más que reapropiarnos de las fotografías que pudieran existir en torno a C.A.T.E.; lo que se pretende aquí es demostrar cómo

este entramado de innovaciones en torno a Avellaneda hizo de esta localidad, Dock Sud, un enclave innovador.

El proyecto de la usina C.A.T.E y la dirección de obra de la misma, estuvo a cargo de profesionales alemanes. Los obreros que participaron del proceso constructivo de la usina, en su mayoría, también fueron extranjeros y en muchos casos terminaron siendo residentes del lugar de emplazamiento. Las primeras casas de los constructores se ubicaron en las inmediaciones de la usina y a ese inicial caserío se lo conocía como “barrio Las Ranas”. Esta era una denominación común a los barrios que se levantaban en zonas anegadas ya que respondía al croar de las ranas entre los pajonales.

Figura N° 3: Avistaje en primer plano del “Barrio las ranas” con los caseríos de los constructores; en segundo plano, la usina.



Fuente: <http://viejosestadios.blogspot.com/> [consultada marzo 2022].

El progreso del Dock Sud se hacía evidente; ‘hasta hace cinco años -dice “La Verdad”- era un matorral pantanoso; el Dock en sí y la poderosa usina de la C.A.T.E. han provocado la formación de un pueblo al cual nos une el tranvía de la citada empresa eléctrica, y pronto 2 caminos pavimentados. (Diario “La Verdad”, 7 de junio de 1913. En: Pikulski, & Orquigil, 1991: 33).

Figura N° 4: Consolidación del eje principal de Dock Sud. A la derecha, C.H.A.D.E. (Compañía Hispano-Argentina de Electricidad, ex C.A.T.E.).



Fuente: <http://viejosestadios.blogspot.com/> [consultada marzo 2022].

En la imagen, que se presume posterior a la Primera Guerra Mundial, ya se da cuenta de un tendido tranviario, de una arteria de circulación adoquinada, de un frente comercial consolidado en coincidencia con la fachada principal de la usina. A pesar de que la electricidad suele aparecer como fuente de aceleración, de “enloquecido desencadenarse de fuerzas en movimiento”; de velocidad y torbellino, precisamente, en línea con la conciencia sobre el ritmo vertiginoso de la metrópolis (Liernur et. al, 1993: 17); el “pueblo” de Dock Sud, se encontraba en las periferias o márgenes de ese proceso de modernización y aún así participaba de él.

Las obras portuarias, el tendido ferroviario y el advenimiento de una usina eléctrica sentaron las bases de un enclave industrial. Posterior a la inauguración del puerto identificamos el primer periodo de radicación de fábricas en el cual aparecieron las primeras industrias que conformaron, aún vigente en la actualidad, el polo petroquímico.

El puerto natural de La Boca emergió en la orilla norte del Riachuelo consolidando su infraestructura en la medida que también se construía el barrio de La



Boca, conformando un espacio cívico en diálogo con la vida doméstica y laboral. En cambio, el puerto de Dock Sud, debido a su carácter de obra de ingeniería planificada, definió sus límites estableciendo una clara diferencia entre aquello propiamente portuario y el barrio. El puerto, a pesar de su estrecha cercanía, se presentó ajeno a las rutinas dokenses. Si la usina C.A.T.E. fue el hito de referencia local, ¿cuál fue el rol identitario del puerto?

Dock y usina

El paisaje de Dock Sud, como mencionamos al inicio, es indisociable de sus bordes, es decir, del Riachuelo y del Río de La Plata. Estos cursos de agua, junto al arroyo Maciel, conformaban un espacio mediado por el agua y la acción de la sudestada. A su vez, en indistintas escalas, local, provincial e internacional, conectaban al territorio con otros puntos de comercialización.

Por las características del periodo y la cercanía a la ciudad de Buenos Aires, la orilla sur del Riachuelo alojó una serie de obras e infraestructura urbana que eran interpretadas como patrones de progreso (Fara, 2018) y de modernización. En distintas escalas, estas obras acompañaron el recorrido y las potencialidades que estos cursos de agua ofrecían.

Silvestri (2012) describe los inicios del 1900 como “la transformación del subsuelo” mediante aquellas obras que no tenían incidencia en el perfil urbano, pero sí en las rutinas cotidianas y los procesos productivos, la infraestructura urbana. El lecho del Riachuelo fue atravesado por obras que respondieron a drenajes pluviales, tendidos cloacales, sanitarios y cañeros eléctricos. Fluidos y flujos eléctricos viajaban entubados en ambas direcciones, norte-sur y sur-norte. Algunas de estas obras sólo dejaron sutiles señales sobre la superficie como ventilaciones cloacales, mojones sanitarios o pequeñas plantas de tratamiento cloacal absorbidas en el tejido urbano.

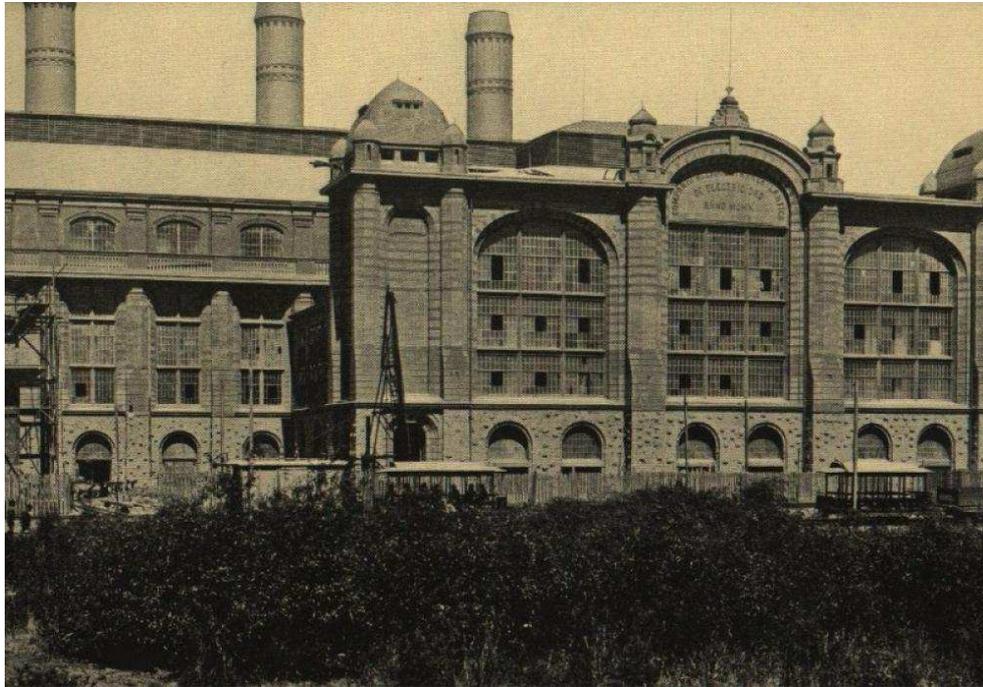
Otras obras, en cambio, resultaron referentes de avances tecnológicos, como la usina eléctrica C.A.T.E., obra que Liernur (1993) clasifica como uno de los grandes palacios de la electricidad y, en el caso particular, de la Gran Usina de Dock Sud como un emblema que si para Liernur significa una “utopía industrialista”, en esta ponencia la concebimos como una realidad inmanente. La usina abastecía de electricidad a la industria local de Barracas al Sud, sus periferias y a la ciudad de Buenos Aires, en donde se instalaron tres plantas transformadoras de menor escala.

El loteo de Dock Sud, tuvo la particularidad de no contemplar ningún equipamiento urbano, sólo la apertura de calles inundables y la delimitación de los lotes. En su “planificación” no se contemplaron espacios destinados para equipamientos sanitarios, escolares, administrativos o de ocio, tampoco se previeron avenidas o zonas comerciales, sólo respondió a una estimación futura de urbanización atendiendo a las necesidades de mano de obra de un puerto y su deriva industrial.

La usina -por sus características constructivas y su lenguaje ecléctico- aparece como un objeto escenográfico, imponente por su escala, tanto por su altura como por su planta y también por su ornamento. Liernur la describe como un palacio exótico, una masa imponente que conjuga chimeneas de sugestión egipcia con depósitos de carbón y grandes grúas. La gran usina se presenta gigantesca, “casi maternal” (Liernur, 1993: 45) y dispuesta a convertirse en estandarte que si bien tuvo su origen en el puerto, encontró en la usina una referencia de barrio.

La usina emerge en contraste al Puerto de Dock Sud, mientras este último se presentaba como un paisaje del movimiento; la usina respondía a lo estático. La infraestructura portuaria, incluido en este recorte, también las embarcaciones, configuran un paisaje en el que se mecen las aguas, del movimiento de cargas, la exposición de los trabajadores sobre cubierta y las planchadas. El puerto expone su funcionamiento y se puede ver a través de sus estructuras permeables; en cambio, la usina se presenta como un emblema estático, impermeable y solvente, que a pesar de su construcción posterior al puerto, resultó en ancla.

Figura N° 5: Fachada de la Usina C.A.T.E.



Fuente: <http://viejosestadios.blogspot.com/> [consultada marzo 2022].

La Avenida comercial de Dock Sud se gestó sobre la calle de acceso a la usina, y la vacancia de lotes en uno de sus laterales fue ocupada como plaza y potrero: ¿Cómo fue posible que una construcción de capitales alemanes con un lenguaje ajeno al entorno pantanoso y rural pueda ser considerada el ícono del pueblo de Dock Sud? A esta pregunta se puede responder teniendo en cuenta que el período en cuestión conlleva la articulación entre lo global y lo local que, en este caso, implicó un “extraño” edificio, “extranjero” al lugar de emplazamiento, Dock Sud.

Este recorte espacial se entiende como producto de relaciones que representan una complejidad de redes, vínculos, prácticas e intercambios que se pueden identificar en el contexto inmediato, el barrio de Avellaneda Centro, la periferia rural del Municipio de Avellaneda, y la ciudad de Buenos Aires. Pero también colaboraban en este intercambio vínculos con espacios más distantes y difíciles de cartografiar: son estos

los lazos generados a través del puerto mediante las colectividades migrantes, los marineros temporales y los grupos empresariales.

Explicar este enclave no sólo implica referirse a lo que visualmente es posible registrar, sino que además hay que considerar sus aspectos “íntimos”, es decir, que lo industrial y el mundo obrero también se manifestaron en el espacio del hogar o la proximidad que se construye en los espacios laborales. Como si fuera poco, la tercera relación es la global, esto es la conexión con el capital extranjero. Esta relación entre lo global y lo local, el movimiento propio de lo portuario y la quietud del territorio, resulta nodal para comprender este recorte territorial e implica que el espacio no es simplemente la suma de territorios, sino una *complejidad de relaciones* (flujos y fronteras, territorios y vínculos). Por lo tanto, “un lugar”, no puede ser tampoco algo simple, cerrado y coherente. (Massey, 2004).

Es decir que la especificidad de este recorte territorial en tanto pantano, enclave industrial y barrio obrero, es el resultado de la conjunción de relaciones, prácticas e intercambios que se entrelazaron dentro de este nodo y fue producto también de lo que se desarrolló como resultado de este entrelazamiento. Entramado tangible e intangible conforma “un sentido global de lugar”, un sentido global de lo local. Aquí se verifica que la identidad de Dock Sud se construyó en vínculo con un centro cívico de referencia, Avellaneda Centro, con los vínculos económicos y productivos alojados en la ciudad de Buenos Aires, con las herencias de saberes y prácticas de las colectividades migrantes, con la periferia rural del municipio y con el incesante llegar de barcos y marineros.

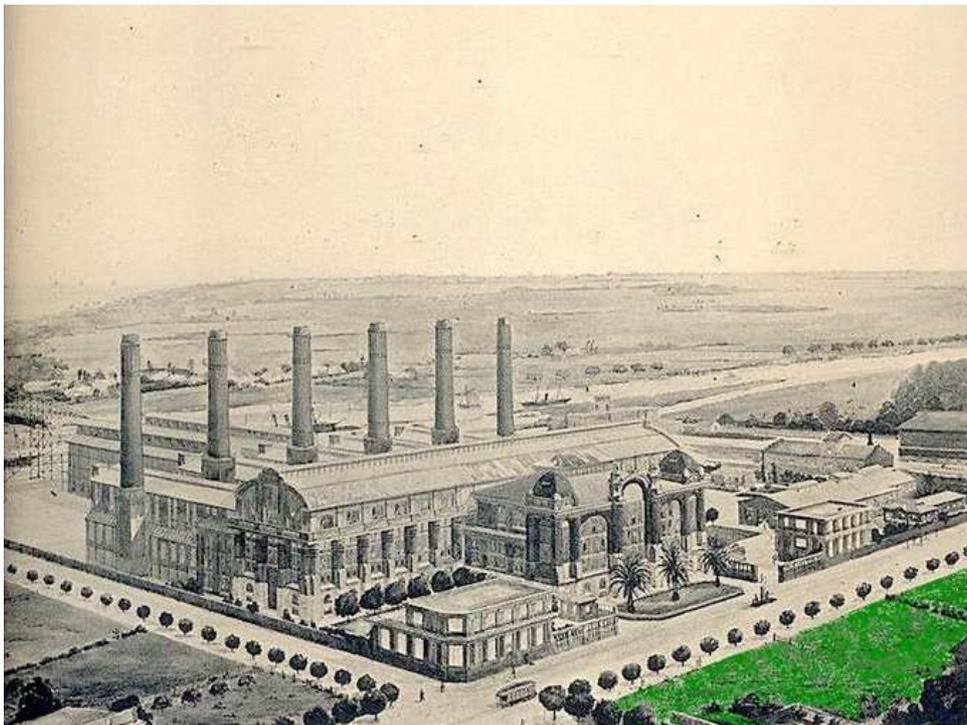
A su vez, su paisaje mediado por estas relaciones se manifiesta entre la usina C.A.T.E., el ensamble de grúas, muelles, amarras, naves industriales y chimeneas que le dan cuerpo al horizonte ante la promesa de un barrio proletario.

A modo de síntesis -y siguiendo la premisa de Massey-, la identidad de un lugar, no refiere sólo a la materialidad, tampoco se construye con relaciones internas. La

identidad se vislumbra en el devenir del tiempo, en un entramado de relaciones entre imágenes desiderativas y un entorno construido. Los lugares adquieren sesgos identitarios a partir de la construcción de vínculos.

Un sentido global de lugar (de lo local) implica también que cada país, ciudad, barrio, pueblo, vivienda, se construya en buena parte a través de relaciones de interdependencia que la vincula a otros lugares. (Massey, 2004)

Figura N° 6: La gráfica promocional de la Usina C.A.T.E. donde puede observarse la promesa de una integración de ella con el medio que la circundaba.



Fuente: <http://viejosestadios.blogspot.com/> [consultado marzo 2022]

La espacialidad de “la fuerza” de la identidad ciudadana

Tal como hemos indicado, el espacio es *relacional*, y esta aseveración implica tener en cuenta su articulación con la identidad porque no sería posible afirmarla sin, al mismo tiempo, “salir” de ella, sin resolver en lo otro de sí.

Se produce toda una confluencia de elementos diversos, de tradiciones y lenguas diversas, y ésta es precisamente la *civitas*. Es por encontrarse bajo una misma idea, es más, bajo una misma estrategia (más que una idea fundadora), por lo que se mantienen unidos estos ciudadanos tan diversos; no por su origen, sino por el objetivo común. La ciudad proyectada en su futuro reúne a los ciudadanos, no el pasado de la *gens*, ni la sangre; los ciudadanos se reúnen para perseguir un fin (...) (Cacciari, 2010: 9).

Con la llegada de los extranjeros comienzan a desnaturalizarse las fronteras de la distinción igualdad/diferencia, adentro/afuera, amigo/enemigo. El extranjero es una figura particular que atenta contra la noción de la propia-casa (lo íntimo), de allí la importancia de pensar la figura de la identidad ciudadana.

Según la clásica elaboración de T. H. Marshall (1992 [1950]) se tiende a pensar la ciudadanía en forma tríada -la civil, la política y la social-. Se sugiere, para este estudio, considerar dentro de lo social tres dimensiones posibles: la industrial, salarial y contractual dentro del proceso de modernización de un territorio para desafiar un tipo de ciudadanía que dejaba al margen a buena parte de la clase trabajadora migrante. Puede hablarse, entonces, aunque no hubo tan rápidamente un reconocimiento de sus derechos, de una “ciudadanía pasiva” (Valdivieso, 2007: 144).

Este espacio de incipiente industrialización moderna vino aparejada con la reflexión de la “nueva arquitectura de la ciudadanía” ante el aluvión inmigratorio que se insertaba en la construcción de las fábricas, al tiempo de su instalación en los barrios aledaños a ellas.

Por tanto, el derecho social (y menos que menos el político y civil) no se puso en práctica en ningún momento del período en estudio. En este sentido, la identidad, ligada a la pertenencia con el arraigo en Buenos Aires, ha sido para los inmigrantes la ausencia del disfrute de una civilización material frente a la producción en masa para el mercado interior como exterior. Por ende, no hubo un derecho a una seguridad y un bienestar económico módico, menos aún al compartir de la totalidad del patrimonio

social y vivir una vida de un ser civilizado de acuerdo a los patrones dominantes en aquella sociedad.

El *de facto* “ciudadano industrial” se vio forzado a imaginar una “integración social” saltando los límites del “sentimiento nacional” para abarcar únicamente un tipo amorfo de “ciudadanía industrial” que les permitió adquirir una identidad ligada al trabajo.

Las fronteras de la “civilización industrial” fueron limitadas por los mandatos nacionales pero, en especial, por un pacto social ligado territorialmente al ámbito de acción de las empresas, industrias y autoridades locales. En este sentido, la alegoría de una “ciudadanía industrial” desbordaba el hecho del territorio industrial. ¿Puede pensarse una ciudadanía industrial *de facto* reivindicando un tipo de ciudadanía universal que hizo uso permisible del espacio en el que habitaron?

El barrio de Dock Sud puede entonces, epistemológicamente entenderse como “la ciudad proyectada en su futuro” que reunió a los ciudadanos *de facto* y no *de iure*, no en sus implicancias del pasado, ni la sangre. (Cacciari, 2010: 14).

Si tomamos los postulados de Borja (1998), quien afirma que el espacio público y todos aquellos espacios de encuentro resultan fundantes para la construcción de ciudadanía; nos preguntamos cómo se la puede construir en un territorio que no fue planificado. En este sentido, retomamos de Harvey (2017) la idea de que todo entorno circundante habitado tiene una influencia en el nivel comunitario que permite sostener las acciones y los lazos, de este caso en estudio, entre la clase trabajadora y la población local evidenciando así que los procesos sociales son también procesos espaciales.

Conclusiones: un hito fundacional en un espacio novedoso

Pudimos demostrar que la modernidad, en este territorio no planificado, convirtió al puerto de ultramar Dock Sud y a la usina eléctrica C.A.T.E. en una diáda que ilustra esta época.

Asimismo, gracias a la metodología empleada, dimos cuenta del valor de estudiar este entramado no sólo a través de las ideas que proyectaron un tipo de desarrollo industrial, sino también se puso en valor el diálogo entre la evidencia tangible de la futura ciudad histórica como premisa del entorno en el que se aplicaron las fuerzas hidráulicas como eléctricas -en tanto elementos protagonistas de este espacio barrial. La producción moderna de espacios arquitectónicos emblemáticos en la actualidad dice mucho de un sistema capitalista que se enrola en la construcción de los íconos de todo Estado nación: la ciudadanía y su proyecto identitario en combinación permanente con los quehaceres productivos. Podemos afirmar, entonces, que hay aquí una relación dialéctica entre nuevas tectónicas y una disposición a ser alojadas.

Nuestras intuiciones investigativas en torno a la falta de planificación del proyecto original del “Pueblo de Dock Sud” fueron corroboradas en la medida en que la presencia de la usina asumió el rol de orquestar un espacio cívico y enlazar el puerto a un barrio en expansión.

La construcción de la usina C.A.T.E., representó para esta orilla pantanosa, anegada y marginal, un enclave de un futuro industrial prometedor que se materializaba con respaldo del saber y la industria alemana. A su vez, la confianza en una nueva tecnología, la electricidad, por ser la más segura y eficaz, de una potencia para abastecer no sólo a Barracas al Sud, también a la Ciudad Capital. La usina también acarrea como referente innovador, lo premonitorio de un trabajo asegurado. La gran usina, inaugurada en coincidencia con el primer centenario de la patria (1910) se imponía sobre la costa del Plata como edificio modelo, maqueta de la innovación pero, asimismo, resultaba el escenario de bienvenida en que presentaba a la promesa industrial a través de su puerto, el Dock Sud.

En conclusión, aunque sería una problemática para una investigación ulterior, todo hecho que emerge como original, como inesperado en un contexto dado, rompe de alguna manera las normas establecidas, supone una ruptura que impone una reconceptualización del mundo concebido hasta ese momento y se convierte en provocación para la construcción de otro paradigma cognitivo.

Me he preguntado varias veces () dónde empieza la individualidad de un hecho urbano, si esta se encuentra en su forma, su función, su memoria o en cualquier otra cosa. Entonces podremos decir que la individualidad se halla en el acontecimiento y en el signo que lo ha fijado. (Rossi, 2015: 121)

La noción de acontecimiento nos remite a un hecho o suceso que transcurre en el tiempo y lleva implícita la variable histórica. En la historia de este territorio emerge la usina como signo que ha fijado el acontecimiento del pasaje de la ruralidad a la industrialización.

Parafraseando a Rossi (2015), la importancia del rito, de su naturaleza colectiva y de su esencial carácter conservador constituye un punto clave para entender el valor de los actuales monumentos industriales. Así, se entiende el valor de la fundación de la ciudad y de la transmisión de las ideas en la realidad urbana.

La usina propició una nueva rutina de trabajo al ofrecer la posibilidad de una tarea en torno a la cual la inmigración y la población local desocupada tuvieron oportunidad de organizar sus vidas en ese territorio.

Podemos inferir que la usina fue un nodo donde confluyeron caminos y a la vez se entrelazaron redes de significados del amasado cultural local con aquellas trayectorias de los recién llegados en los barcos de ultramar. Y a la vez, fue un hito en su condición de lugar físico y estructuralmente destacado y portador de una carga simbólica importante.

Entonces, si la usina fue el acontecimiento y el signo, el nodo y el hito, ¿cuál fue el rol del Puerto de Dock Sud? Si la usina “maternó”, el puerto reconoció su



“paternidad” sobre el barrio como propio al darle su nombre. Nombrar significa hacer uso de un poder sobre las cosas, incorporarlas al propio mundo “íntimo” del que nombra. La denominación del antiguo pajonal como barrio de Dock Sud implicó integrarlo simbólicamente al proyecto modernizador. Y esto se hizo efectivo a través de la alusión al puerto. Es interesante anotar que la palabra inglesa (lo “extranjero” en el lenguaje ciudadano) *dock* significa “embarcadero” y el punto cardinal sud (sudestada) alude también a la posición del lugar al sur de la ciudad de Buenos Aires. Una ubicación dentro del sistema mundial de comercialización del momento -ideado y llevado adelante por Inglaterra- y, al mismo tiempo, una referencia a la posición relativa territorial con respecto al puerto de la capital de la República.

Referencias bibliográficas

BORJA, J. VVAA, **Ciutat real, ciutat ideal. Significat i funció a l'espai urbà modern**, “Urbanitats” núm. 7, Barcelona: Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, 1998

CACCIARI, M. **La ciudad**, Barcelona: Gustavo Gili, 2010.

FARA, C. **Un horizonte vertical; paisaje urbano de Buenos Aires (1910-1936)**, Buenos Aires: Ampersand, 2020.

FERNANDEZ LARRAIN, F. **Historia del Partido de Avellaneda. Reseña y análisis 1580-1980**, Avellaneda: La Ciudad, 1986.

FOLINO, N. **Barceló, Ruggierito y el populismo oligárquico**, Buenos Aires: Ediciones de la Flor, 1983.

HARVEY, D. **Ciudades rebeldes, del derecho de la ciudad a la revolución urbana**, España: Akal, 2017.

KRACAUER, S., **La fotografía y otros ensayos. El ornamento de la masa I**, Barcelona: GEDISA, 2018.

LIERNUR, J. y SILVESTRI, G. **El umbral de la metrópolis. Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires. 1870-1930**, Buenos Aires: Sudamericana, 1993.



MARSHALL, T. H. **Citizenship and Social Class**. En: MARSHALL, Thomas Humphrey y BOTTOMORE, T., *Citizenship and Social Class*, Londres: Pluto Press, 1992 [1950].

MASSEY, D. **Lugar, identidad y geografías de la responsabilidad en un mundo en proceso de globalización**, *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 57, (77-84), 2004.

MASSEY, D. **Espacio, lugar y política en la coyuntura actual**, *Urban NS04*, pp: 7-12, 2012.

PIKULSKI, M. T & ORQUIGUIL, O. **Dock Sud un sentimiento**, Avellaneda: Norberto Ramirez, 1991.

ROSSI, A. **La arquitectura de la ciudad**, Barcelona: Editorial Gustavo Gilli S.A, 1992.

SILVESTRI, G. **El color del río, Historia cultural del paisaje del Riachuelo**, Bernal: Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo 3010, 2012.

SILVESTRI, G. **Las tierras desubicadas. Paisajes y culturas de la Sudamérica fluvial**, Paraná: Eduner, 2021.

SKINNER, Q. **Lenguaje, política e historia**, Bernal: Universidad Nacional de Quilmes, 2007.

VALDIVIELSO, J. V. **Modernidad y modernización de la ciudadanía social**. En: RIUTORT, Bernat (coord.), *Indagaciones sobre la ciudadanía. Transformaciones en la era global*, Barcelona: Icaria, 2007.