

Ensenada de Barragán. Hacia la conformación de un imaginario urbano industrial

Ensenada de Barragán. Towards the creation of an industrial urban imaginary

SANDRA VALERIA URSINO*

Centro Interdisciplinario de Estudios Complejos (CIEC)- Facultad de Arquitectura y Urbanismo - Universidad Nacional de La Plata- Argentina
sandraur@hotmail.com

Resumen

En este artículo se propone reconstruir y analizar aspectos políticos, económicos y sociales de relevancia que posibilitaron la conformación de la ciudad de Ensenada en un lugar con marcado perfil industrial. Para ello se realizó un recorrido sobre sus orígenes portuarios, se analizó los vínculos trazados con La Plata y Berisso, y se hizo hincapié en las principales industrias que se asientan en ella. Esto permitió indagar en cómo se han ido construyendo y sedimentando las representaciones sobre una ciudad que, principalmente en el peronismo y después con la etapa desarrollista, tuvo un fuerte crecimiento socioeconómico y fabril. Asimismo, este escenario se constituyó en la antesala de la fuerte resistencia obrera en los años anteriores a la dictadura militar de 1976 y durante la misma. Finalmente, a partir de los aspectos mencionados se analizaron los sentidos y prácticas que circulan y participan en la construcción de un imaginario urbano industrial.

PALABRAS CLAVE: Ensenada de Barragán-Ciudad-Industria-Imaginaris urbanos


Abstract

This article proposes to reconstruct and analyze the political, economic and social issues of relevance, which allowed the formation of the city of Ensenada in a place with a strong industrial profile. To do a tour on their port was performed origins, links and paths with La Plata and Berisso was analyzed, and it stressed the main industries that are based on it.

This enabled investigate how they have been building and settling the representations on a city mainly in Peronismo and then with the developmental stage had a strong socio-economic and manufacturing growth. Also, this scenario was established in the prelude to the strong labor resistance in the years before the military dictatorship of 1976 and during it. Finally, from the aspects mentioned meanings and practices that circulate and participate in the construction of an imaginary urban industry were analyzed.

KEYWORDS: Ensenada de Barragán-City-Industry-Urban Imaginary

FECHA DE RECEPCIÓN: 17-11-2014 | FECHA DE APROBACIÓN: 11-03-2015 | FECHA DE PUBLICACIÓN: JULIO-2014

ESTA OBRA ESTÁ BAJO LICENCIA: LICENCIA CREATIVE COMMONS ATRIBUCIÓN-NO COMERCIAL-SIN DERIVAR 4.0 INTERNACIONAL 

* Licenciada en Sociología y Magister en «Paisaje, medio ambiente y ciudad».

Secretaria del Centro Interdisciplinario de Estudios Complejos (CIEC). Docente de la cátedra de Teorías Territoriales y Planeamiento de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de La Plata.

Estudiante del Doctorado en Arquitectura y Urbanismo, FAU-UNLP. Integrante/ Tesista del proyecto de incentivos «industria, puertos e infraestructura en la región del Gran La Plata. Estudio desde un enfoque multidimensional del territorio».

Introducción

En este trabajo se propone reconstruir los aspectos políticos, económicos y sociales de mayor importancia que posibilitaron la conformación de la ciudad de Ensenada¹ en un lugar con marcado perfil industrial, así como también analizar la incidencia de ellos en la construcción de un imaginario de ciudad.

Históricamente, Ensenada –junto a la ciudad de Berisso– ha tenido un papel relevante a nivel socioeconómico e industrial para el aglomerado urbano del Gran La Plata. Es por ello que el análisis se centrará en sus orígenes portuarios, la dinámica industrial y su implicancia en la cotidianidad a nivel barrial. También, los sentidos y significados que circulan respecto a ella tanto desde el plano material como simbólico.

Para ello es preciso tener en cuenta que la ciudad de Ensenada, de origen portuario, se fue conformando paulatinamente en un polo industrial. La instalación de YPF en 1922, la creación del Astillero Río Santiago en 1953, la localización de Propulsora Siderúrgica en 1962 y la habilitación de la Petroquímica General Mosconi en los '80, constituyen hitos que la convirtieron en un área industrial-portuaria de importancia a escala nacional y local.

La actividad económica de estas empresas transformó considerablemente el territorio, dado que incidió en la estructura urbana y lugares donde se asentaron, en algunos casos modificando la dinámica de los barrios próximos a ellas y, en otros, produciendo ciudad en función a su actividad.

En esta línea, es preciso mencionar que el cambio significativo en Ensenada se produce en el segundo gobierno de Perón. En ese momento retorna en el imaginario político la posibilidad de formar una zona industrial en las cercanías de la ciudad. Esta idea se sustentó en las ventajas que otorgaban la ubicación geográfica, las vías de comunicación y el bajo costo de la tierra en el lugar. De esta manera, en los terrenos que originariamente se iban a destinar a futuras ampliaciones del Puerto La Plata, en 1925 se ubica la Destilería La Plata de la empresa Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), modificándose el perfil de puerto agroexportador a petroquímico. Este pro-

ceso de industrialización de carácter desarrollista es interrumpido con medidas implementadas durante el gobierno militar de 1976 y profundizadas con la crisis de convertibilidad en el 2001, donde la economía argentina se caracterizó por la recesión y el estancamiento.

Asimismo, la ubicación de los establecimientos industriales en el área impulsó la conformación de una gran masa de obreros y familias que dependían de ellas. Tal es así que Ensenada y sus alrededores se transformaron en una zona con fuerte movilización social ante la política de ajuste implementada por los regímenes dictatoriales y los gobiernos neoliberales. De este modo, la ciudad se convirtió en un espacio urbano de resistencia y movilización de la clase trabajadora que contaban –en su mayoría– con el apoyo y la simpatía de la población local. Este aspecto permitirá analizar la existencia de vínculos materiales y simbólicos entre la dinámica fabril y la pertenencia a ella, como también la participación en la construcción de un imaginario urbano industrial.

Herramientas conceptuales para la comprensión de los imaginarios urbanos

Los referentes teóricos a partir de los cuales se plantea este trabajo se vinculan con la apropiación simbólica del espacio y los imaginarios urbanos que se construyen en la interacción entre los sujetos y el espacio industrial de una ciudad media como lo es Ensenada.

En este sentido, la ciudad será analizada como un espacio socialmente habitado, lo cual implica que sea percibido, representado y transitado cotidianamente por las personas que lo habitan. Es en la vivencia cotidiana donde los sujetos sociales construyen ciertas referencias de filiación con el espacio y producen un acervo de experiencia desde el cual inscriben sus trayectorias colectivas e identitarias.

La apropiación simbólica del espacio será estudiada a través de los imaginarios urbanos, dado que se elabora en base a los vínculos que se establecen recíprocamente entre las relaciones sociales y el lugar, siendo la subjetividad social y la

¹ La ciudad de Ensenada se encuentra en la provincia de Buenos Aires (Argentina), tiene una superficie estimada de 101 km² y posee aproximadamente 56.000 habitantes, (INDEC, 2010). Junto a La Plata y Berisso integra la micro-región de La Plata, que constituye el extremo este de la región metropolitana de Buenos Aires.

elaboración simbólica fuentes de construcción de sentido y de identificación territorial (De la Garza, Moreno y Ramírez, 2008).

La cotidianidad que otorga la vivencia permite que los espacios se transformen en referentes tópicos donde los sujetos sociales cristalizan su existencia. De este modo, se construyen no solo circuitos de tránsito cotidianos donde se plasman las variadas relaciones sociales (provenientes de la esfera laboral, doméstica y barrial, entre otras), sino que también generan sitios capitales donde se desenvuelven operaciones simbólicas respecto a cómo piensan, imaginan y significan el espacio (Lindón, 2002).

En el plano de lo simbólico, además, se presenta una creación incesante de figuras-formas-imágenes a partir de las cuales los sujetos pueden referirse al espacio, esto es lo que se conoce como *imaginarios urbanos*. Y, particularmente, cuando estas imágenes y figuras logran trascender el campo de la percepción individual, imprimiendo una direccionalidad sólida hacia los comportamientos sociales, se generan imaginarios urbanos de carácter colectivo.

La construcción de los imaginarios urbanos encuentra su asidero en una pluralidad de sentidos que se desarrollan en las manifestaciones complejas de la vida cotidiana. Suponen una creación constante que se entreteje y descompone permanentemente en la subjetividad de los sujetos sociales, donde pueden darse procesos de recomposición y reelaboración de las formas e imágenes representadas (Lindón, 2006).

Desde el nivel de lo imaginario, las figuras espaciales constituyen un material precario, sometido a la dinámica cotidiana de las acciones que los sujetos realizan en y con el espacio, en diálogo con otras construcciones imaginarias. El carácter dinámico de estas formaciones imaginarias responde a una dimensión espacio-temporal que se conecta con el campo subjetivo, donde se trascienden las mediciones geométricas y se hacen posibles variadas referencias que pueden o no corresponderse con la materialidad que representan. En paralelo, la temporalidad opera en los imaginarios admitiendo distancias con respecto al tiempo medido; es decir, puede trastocar la secuencia pasado-presente-futuro reorganizándose en formas no lineales sino impregnadas por la tensión que ejerce la subjetividad social y las sensaciones que surgen en el discurrir de las experiencias cotidianas (Lindón, 2006).

Con lo planteado, puede expresarse que si bien los imaginarios operan desde lo mental –lo que supone recorrer el espacio-temporalidad inscriptos en las figuras y sentidos que lo componen– también es cierto que la existencia de la producción de imagos mentales y sus referencias de sentido construyen una materialidad concreta, que se visibiliza y se muestra en la (re)creación de los espacios. Por tanto, pese a que los imaginarios están relacionados con procesos subjetivos, cognitivos y de memoria, ello no niega que existan expresiones en formas materiales (graffitis, monumentos, puerto, fábricas, etc.); es decir, registros físicos del espacio que pueden ser duraderos o efímeros, pero que dan cuerpo a las elaboraciones de carácter simbólico.

Esto último implica considerar la existencia de dos planos que representan la compleja constitución y configuración de un espacio, es decir, el recorrido por el campo de registros y producciones materiales que se presentan en él y, a su vez, los aspectos simbólicos que emergen en las experiencias diarias y recrean la espacialidad, poniendo en diálogo permanente ambos caminos de exploración e indagación.

Conjuntamente, al momento de dirigir la atención en las dinámicas de producción y apropiación del espacio, resulta importante no perder de vista que los imaginarios urbanos y la subjetividad social –creada sobre la base de un entramado de sentidos de la vida cotidiana– se encuentran fuertemente arraigados con procesos de identificación. De este manera, se presenta un conjunto de valores, creencias, lenguajes y formas de aprehender el mundo, conscientes e inconscientes, intelectuales y afectivas, desde los cuales los sujetos elaboran su experiencia existencial y sus propios sentidos de vida (Torres Carrillo, 1999).

A su vez, las prácticas cotidianas revisten un importante papel en el proceso de apropiación e identificación que realizan los sujetos con el espacio. La identificación simbólica, en primera instancia, se constituye sobre la base de un reconocimiento común u otras características compartidas con otro/s (ya sea una persona, grupo o ideal) y formula lazos de solidaridad y lealtad constitutivos del «acuerdo implícito» en dicha base. Desde allí, entonces, puede decirse que las acciones que los sujetos plasman sobre el espacio lo transforma, dejando en él su «huella», es decir, marcas cargadas simbólicamente. Mediante el despliegue de las acciones el sujeto

va incorporando-asimilando el espacio desde lo cognitivo, subjetivo y afectivo en forma activa y actualizada (Pol y Vidal, 2005).

Esto último significa que un espacio cualquiera, donde los sujetos sociales viven cotidianamente, se transforma en lugar solo cuando es humanizado, es decir, cuando la carga de contenidos y significados han logrado grabarse en el sujeto conquistando un sitio capital en el relato de las referencias identitarias.

Entonces, como correlato de esta apropiación del espacio y apego al lugar se va configurando un imaginario urbano determinado que se teje sobre la base de los límites topográficos comparados, pero que se reelabora mediante marcas abstractas que provienen del orden de lo simbólico y que los desbordan.

Toda identificación posibilita evocaciones temporales no lineales entre el pasado, el presente y el futuro, junto con un entretejido de construcciones simbólicas heterogéneas derivadas de la subjetividad social y de los imaginarios urbanos, los cuales trascienden las demarcaciones físicas de los ámbitos donde habitan los sujetos sociales y devienen en aspectos centrales de la producción del espacio.

Los conceptos planteados permitirán comprender la dimensión subjetiva de los procesos urbanos y analizar la construcción de un imaginario industrial a partir del estudio de figuras, formas e imágenes (escenario fabril) por medio de la cual se representa la ciudad, pero también se tendrá en cuenta las elaboraciones simbólicas que se construyen desde los distintos relatos, y de este modo establecer un devenir permanente entre lo material y lo simbólico.

La ciudad y sus puertos

Al momento de hablar de la ciudad de Ensenada y su historia nos tenemos que remitir a los puertos que posee y a los acontecimientos geográficos, históricos y políticos que permitieron la habilitación y el uso de los mismos, puesto que, es partir de su descubrimiento y utilización comercial que es fundada.

En Ensenada se ubicaron históricamente 4 puertos: Puerto Ensenada, Puerto Punta Lara, Puerto Ingeniero Roca y Puerto La Plata, es por ello, que haremos una breve revisión sobre cómo surgieron y la importancia que tuvieron para el lugar.

La historia del lugar comienza cuando en 1580 Juan de Garay, explorador y conquistador español, distribuye lotes en torno a la ciudad de Buenos Aires, y Ensenada es beneficiada con terrenos provistos de una amplia franja costera apta para todo tipo de actividad naviera. En 1610, Hernando Arias, primer gobernador criollo, otorga las tierras comprendidas entre Punta Collares y la Isla Santiago a Bartolomé López, quien en 1669 se las vende a Gutiérrez de Barragán. Por cuestiones políticas el hijo de Barragán es fusilado y las tierras son subastadas públicamente, quedando en manos de Francisco López Osornio. Sin embargo, en 1732 comienza a nombrarse al pueblo «Ensenada de Barragán» en honor a quien fuera uno de sus primeros pobladores, Antonio Gutiérrez de Barragán, y al accidente costero denominado «ensenada» (Scarfo, 1997).

Tiempo después, el ingeniero Pedro Cerviño es elegido para realizar la planificación urbana de la ciudad por encargo del Virrey Marqués de Avilés. En sus tareas, Cerviño debía estudiar y definir los terrenos adyacentes en donde se instalaría la población, teniendo en cuenta los lugares destinados a la plaza, la iglesia y la formación del ejido. En mayo de 1801, se aprueban los planos y se proclama al pueblo como «Villa Nuestra de Señora de las Mercedes», llamándose posteriormente «La Ensenada del Fuerte Barragán» teniendo como fundador al Virrey Marqués de Avilés.

Un aspecto determinante de la ciudad y fuente de disputa con Buenos Aires, fue su puerto natural. Esto se debía a que era el único del área donde el mar no se arbolaba en la ensenada y era imposible hallar rocas en su lecho, circunstancias que favorecían el fácil acceso.

Sin embargo, el mayor inconveniente para instalar el puerto en Ensenada no era solo la cercanía con Buenos Aires, sino también el monopolio comercial de los negociantes de Montevideo. Ellos intentaron anular el movimiento portuario de la costa oeste rioplatense acaparando los productos que llegaban a su puerto y manipulando los precios de exportación e importación. Esto no impidió el desarrollo del lugar como proveedor de carnes, madera y leña para las naves que llegan a él. Pero una de las mayores preocupaciones era que el puerto seguía operando de manera ilícita, realidad que se hace evidente en los informes que el gobernador de Buenos Aires, Bruno Mauricio de Zabala, enviaba al rey Felipe V (Scarfo, 1997).

Es a través de la conformación del Virreinato del Río de La Plata que se le otorga un reconocimiento del gobierno central del área, y los virreyes comienzan a tomar decisiones independientemente de la corona española. Si bien el Fuerte de Barragán ya había sido construido en 1731 por orden de Zabala para contrarrestar posibles ataques de portugueses, ingleses y holandeses; es en 1779 cuando toma mayor protagonismo a partir de la orden del Virrey Vértiz de proteger a los puertos y fortalezas del Virreinato debido a la declaración de guerra de España a Inglaterra (Scarfo, 1997).

Asimismo, ya existía una comunicación entre Buenos Aires y Ensenada, a través de caminos que operaban de manera clandestina y por los cuales se trasladaban grandes volúmenes de mercancías, sobre todo de la industria saladeril.

La ilegalidad y el contrabando era un tema de preocupación para los distintos virreyes, tanto por no poder conseguir la habilitación oficial como por los ataques del enemigo. Es por ello que, tanto los gobernantes como los virreyes buscaban por todos los medios un puerto que reemplace al de Buenos Aires. Esto se debía a los reiterados inconvenientes naturales (sudestadas, bancos y canales que dificultaban el acceso) al costo económico que implicaba acarrear la mercadería en carretas y lanchones, y políticamente por el poderío económico que estaban adquiriendo los comerciantes porteños. En este clima político, era imperante que el puerto Ensenada se incorporará a Buenos Aires como organismo de su misma administración.

Con la revolución de Mayo, el puerto de Ensenada se volvió a beneficiar económicamente por estar unido al de Buenos Aires a través de las vías fluvial y terrestre, pero también por participar de los progresos porteños y el incremento de la actividad ganadera y saladeril. El 29 de mayo de 1810, la Primera Junta de Gobierno lo declara puerto franco y lo enmarca en el esquema de «Comercio Libre», además de considerarlo un puerto con menor peligro que el de Buenos Aires. No obstante, tiempo más tarde por cuestiones políticas la actividad del puerto vuelve a declinar.

En 1815 con Bernardino Rivadavia como secretario del Primer Triunvirato y la presión de los ensenadenses, el puerto consigue habilitarse y reactivarse, pero siempre dependiendo de Buenos Aires. El Puerto de Ensenada era considerado competencia para la clase dominante porteña vinculada al sector ganadero, es por ello que

volvieron hacer uso del decreto anterior a la Junta que los beneficiaba.

El gobierno de Juan Manuel de Rosas, también lo usaría con fines militares en el bloqueo Anglo-francés en 1835. Pero en su gestión hubo mayor concentración del movimiento naviero y comercial en el puerto de Buenos Aires, dado que, lo beneficiaba política y económicamente dejando a un lado al resto, entre ellos, el Puerto de Ensenada.

Con la caída de Rosas y en la etapa de Organización Nacional, la actividad del puerto de Ensenada estuvo ligada a la producción de carnes saladas y se convirtió en el primer puerto exportador de tasajo de la Argentina en el año 1863.

En ese mismo período se comenzó la construcción del ferrocarril que uniría al puerto de Ensenada con el de Buenos Aires. Esta decisión se debía a las necesidades de carga y descarga del comercio porteño, dado que, los centros de poder porteño –luego de la victoria de la batalla de Pavón en 1861 contra los gobiernos provinciales– le dieron una orientación agroexportadora a la economía nacional.

En dicho proyecto político, Buenos Aires debía ser el centro radial de comunicaciones, es decir, el único puerto de salida de la producción de la pampa argentina. En 1871, debido a la epidemia de fiebre amarilla, los saladeros se reinstalan en Ensenada y esto incentiva a la finalización del ferrocarril. A su vez, la gran actividad saladeril le dio un fuerte impulso al área y el comerciante Juan Berisso instaló dos establecimientos en la zona, aprovechando la cercanía al puerto para ubicar su producción en el exterior.

Durante el gobierno de Sarmiento se construyeron los muelles y se propone hacer su inauguración con el gobernador R. Acosta. Sin embargo, el ingeniero Wheelwright continuaba afirmando que al puerto se le debían realizar mejoras, si bien geográficamente era uno de los mejores de la zona, había que hacerles trabajos de dragado, balizamiento y canalización para que sea tan operable como el de Buenos Aires.

A partir de lo expresado, se puede afirmar que el destino del puerto de Ensenada ha estado supeitado históricamente al de Buenos Aires. Las decisiones políticas y económicas que se impartían a escala nacional repercutían en el funcionamiento de ambos; en algunas ocasiones favorables a Ensenada, pero siempre beneficiando al de la capital, de modo tal que se ha definido al puer-

to de Buenos Aires como «puerto de los políticos». Esta cuestión no se desarrollará en este trabajo porque esa tarea implicaría un análisis en profundidad, que ya han realizado ampliamente otros autores (Silvestri, 1993, 2003; Liernur, 1993; Romero, 1983 y otros).

El segundo puerto de la ciudad fue el de Punta Lara, que era utilizado principalmente para la actividad pesquera. Desde el primer momento fue desplazado, y con la construcción del ferrocarril Buenos Aires-Puerto de la Ensenada se realiza un muelle, que solo estaba habilitado para el embarque de frutos y productos saladeros de Ensenada. Para las autoridades nacionales, debía funcionar como auxiliar de Ensenada y ninguno de los dos podía opacar al de Buenos Aires.

Con la reubicación de la capital de la provincia de Buenos Aires y la designación de Buenos Aires como Capital Federal de la República Argentina, resurge la esperanza de posicionar al Puerto de Ensenada. Sin embargo, el gobernador Rocha quería un puerto que llegara a las Lomas de la Ensenada, para que la capital de la provincia estuviera a la altura de la nacional. Como el antiguo Puerto de Ensenada no estaba acorde a las expectativas de su proyecto político, manda a construir el tercer puerto del área, el Puerto La Plata.

Esta decisión se enmarca en una etapa del país afirmada en el modelo agroexportador (1860-1930) y en la política poblacional que buscaba por todos los medios habitarlo. En este contexto, la ciudad es vista como un proyecto civilizador, y la fundación de La Plata en el año 1882 surge como la posibilidad de terminar con la barbarie y las epidemias que causaban tantos problemas a Buenos Aires.

La construcción del Puerto La Plata estaba ligada a este escenario político de fines de siglo pasado. La clase dirigente nacional representada por la generación del '80 era quien controlaba políticamente el país. Aseguraba la consolidación de una realidad socioeconómica ligada a un modelo económico, político y cultural agroexportador, que aun habiendo arrastrado décadas atrás una grave crisis, no había podido ser reemplazado por otro alternativo cuyo eje fuera la industria.

En este período se configuró en el imaginario político y económico de las clases dominantes representaciones antiindustrialistas. Ellas se apoyaban en los obstáculos ideológicos y políticos que impedían la construcción de una burguesía industrial como clase relativamente autónoma; la

inestabilidad institucional ocasionada por los reiterados cambios en las reglas del juego; la expansión del Estado; la fragmentación de los intereses industriales y sus formas de expresión; y en el desprestigio que tenía la actividad industrial en la época (Panettieri, 1992).

Sin embargo, con la conformación de la zona franca en el puerto de La Plata, se manifiesta desde las autoridades de la Provincia de Buenos Aires el proyecto de hacer de La Plata una ciudad industrial. Esa decisión volvía sobre representaciones alimentadas por la misma condición portuaria que prevaleció en la elección de la localización para la nueva capital.

En sus inicios, la actividad comercial del Puerto La Plata fue de gran intensidad por la cantidad de buques de ultramar y cabotaje que entraban, llegando a obtener su mayor movimiento en 1896. Sin embargo, al verificarse las condiciones naturales y su calado, el Poder Ejecutivo Nacional prohibió las operaciones de carga/descarga, motivo por el cual se debieron trasladar los muelles y diques al puerto de Buenos Aires. A esta decisión se suma el traspaso de los ferrocarriles a jurisdicción nacional, que otorgaba precios especiales para el transporte de cereal, donde nuevamente Buenos Aires se ve beneficiado por la distancia, dado que el costo del transporte se reducía considerablemente.

No obstante, el mayor problema del puerto de Buenos Aires era que su capacidad de carga era muy reducida para la época, y las exportaciones agrícola ganaderas predominaban sobre las importaciones. A su vez, la competencia con el puerto de Montevideo estaba latente y si no se solucionaba, los transatlánticos irían directamente a él, ocasionando la ruina de la oligarquía porteña. Esta situación tenía dos posibles soluciones: ampliar Puerto Madero o convertir al puerto platense en antepuerto del de Buenos Aires. Es evidente que se optó por la primera, y la carencia de una conexión ferroviaria y económica con la zona productora de la provincia de Buenos Aires va a justificar la falta de estabilidad comercial del puerto platense.

En el año 1904 se produce el traspaso del puerto provincial a la nación. Tal decisión fue argumentada por los gastos que le generaba a la provincia, dado que el puerto platense se hallaba inmerso en una profunda depresión. Con esta medida el puerto La Plata pasa a ser definitivamente complementario del puerto de Buenos Aires (Scarfo, 1997).

En suma, la historia del Puerto La Plata tanto como los imaginarios que ha generado, fueron una vez más, producto de las diferentes etapas socioeconómicas que ha atravesado el país. Desde el momento de su inauguración en el año 1890, se lo pensó como un medio para posicionar a la capital de la provincia ante el poder político y económico de Buenos Aires, y sobre todo, ante la oligarquía porteña, que una vez más triunfaba con la ampliación de Puerto Madero y modificaba el destino del puerto rioplatense.

Hacia la conformación de un perfil industrial

El cambio significativo en el área se produce cuando retorna en el imaginario político la posibilidad de formar una zona industrial en las cercanías de Ensenada. Esta idea se apoya en las ventajas que otorgaba la ubicación geográfica, las vías de comunicación con el resto de la provincia y el bajo costo de la tierra en el lugar.

De esta manera, en los terrenos que originariamente se iban a destinar a futuras ampliaciones del Puerto La Plata, en 1925 se ubica la Destilería La Plata de la empresa Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF). Dicha instalación generó un crecimiento importante del tránsito de buques de cabotaje y de ultramar, dado que los primeros abastecían de materia prima a la destilería, y los otros, le proporcionaban los materiales y maquinarias del exterior necesarios para su construcción y funcionamiento. Este movimiento reactivó la dinámica comercial del puerto platense, que poseía una infraestructura industrial próxima debido a la instalación de los frigoríficos Swift y Armour en Berisso. Entonces, los principales rubros de exportación continuaron siendo los cereales y las carnes, mientras que de importación se destacaron los combustibles y los materiales de construcción.

A partir de la crisis de la posguerra, el gobierno de Perón consideraba necesario diversificar la economía, tanto en la parte agraria como en la industrial. En el caso del sector agrario, trata de eludir el peligro del monocultivo generado por la producción exclusiva de cereales y de carne. En el caso de la industria, en el Primer Plan Quinquenal se fijaron objetivos para tres tipos de actividades: por un lado, para la producción destinada al mercado interno; por otro, para las industrias vinculadas con la exportación, que hasta

entonces no se habían tenido en cuenta. Y en tercer lugar, para las industrias vinculadas a la defensa nacional puesto que había que agregar valor a la producción, entonces se retoma el plan de fabricaciones militares. Para este gobierno la industria era un punto clave, dado que se la concebía como el sector más dinámico de la economía sobre todo por la generación de empleo. En la década del 30, el agro había dejado de absorber mano de obra, incluso había comenzado a expulsarla. Entonces se pensó que la industria iba a seguir siendo la gran creadora de trabajo, lo que en parte resultó fallido porque en 1950 esta sufre un fuerte estancamiento (Belini, 2009).

En este contexto nacional e internacional, el movimiento de ultramar en el Puerto de La Plata fue declinando paulatinamente y aumentado los de cabotaje. Esto último, sucedía porque los buques de cabotaje eran los proveedores de materia prima para la Destilería y las nuevas industrias que comenzaban a instalarse en el lugar, tales como la fábrica de ácido sulfúrico, el Astillero Naval Río Santiago, Propulsora Siderúrgica, como así también las plantas petroquímicas IPAKO y General Mosconi.

La instalación de Propulsora Siderúrgica –propiedad del Grupo Techint– y su actividad comercial impulsó el cuarto puerto de la región, el Puerto Ingeniero M. Rocca cuya función era recibir exclusivamente las importaciones de materia primas para el funcionamiento de la planta, dedicada principalmente al laminado en frío.

En principio, la instalación de la Destilería no se manifestó en las exportaciones, dado que todavía primaba la salida de cereales y carnes congeladas de los frigoríficos, cuyo auge se prolongó hasta la década del 50 y al monopolio comercial del puerto de Buenos Aires.

En 1956 se da el mayor movimiento del puerto debido a las actividades vinculadas al petróleo y al cambio de conducción del país. Con el gobierno de Frondizi se pasó de una organización y estructura que, aunque continuaba armada para la economía agroexportadora y orientada al mercado exterior, tenía como finalidad un proyecto económico donde el Estado manejará las variables productivas. El eje de este gobierno era el crecimiento del sector industrial apoyado en el sostenimiento de la actividad agrícola ganadera y en dinamizar el mercado interno (Nosiglia, 1983).

A fines de los '50, se firma un convenio entre YPF y la Administración General de Puertos en don-

de se le otorgaba a la empresa petrolera el uso del 70% de las instalaciones portuarias. De este modo, el Puerto de La Plata definía su uso casi de manera exclusiva para la actividad petrolera, donde la diversificación de los períodos anteriores dio paso a una especialización de la actividad. En este momento bajaron las exportaciones agroganaderas y se incrementó la entrada de combustibles en bruto que eran reelaborados por la Destilería (se exportaban como combustible líquido en aproximadamente un 90%), incrementando el transporte de ultramar sobre el de cabotaje.

Durante la década del 70, este modelo económico es seriamente afectado por la dictadura militar de 1976, dado que en ella predominaron las importaciones de mercaderías sobre las exportaciones. Con la dictadura se cristalizaba el paso de una economía que privilegiaba la industria nacional a un esquema de apertura económica que beneficiaba a los sectores del poder económico simpatizantes con dicho gobierno.

En ese momento la producción de coque por parte de la Destilería y la empresa Copetro tuvo un peso considerable en las exportaciones, pero el estado del puerto se iba deteriorando para la entrada de los buques petroleros. A esta situación se agregó la habilitación del Oleoducto Dock Sud-La Plata, a través del cual la Destilería recibe directamente el petróleo crudo de la Capital Federal sin necesidad de utilizar el puerto; el cierre de los frigoríficos de la zona que se encontraban limitados por la tecnología obsoleta y las restricciones impuestas por los mercados internacionales que colaboraron para el declive de esta actividad.

Fue por medio de la orientación petroquímica y siderúrgica que el área ensenadense mantuvo activo el movimiento portuario hasta principios de los '90, a pesar de las intervenciones y privatizaciones que sufrieron los establecimientos del lugar y la gran conflictividad social que generaron los despidos, como así también la flexibilización laboral.

En 1992 el puerto platense vuelve a la provincia y resurge la idea de instalar la Zona Franca como futura zona franca industrial. De esta manera, se realizan modificaciones en la infraestructura y se remota la antigua idea de competir con el puerto de Buenos Aires, a partir de ofrecer una buena integración con la red de distribución nacional, promover la reactivación del ferrocarril, otorgar disponibilidad de terrenos para futuras ampliaciones y finalmente, a través de la cercanía con el cordón industrial sur del eje fluvial Rosario-

La Plata. Sin embargo, pese a todas estas marchas y contramarchas del puerto La Plata para lograr una mejor posición a nivel regional, el mismo ha tenido que enfrentarse al poder económico y político que históricamente posee el Puerto de Buenos Aires.

Conflicto social y resistencia obrera en las fábricas de Ensenada

Al escenario detallado anteriormente, nos parece relevante incluir la dimensión social y política de la época para saber la repercusión que tuvieron las medidas económicas implementadas en la vida cotidiana de los trabajadores y en la construcción de un imaginario urbano industrial. En este sentido, el hecho de ser una ciudad con grandes industrias en su interior favoreció el establecimiento de empresas y negocios de menor tamaño, lo cual implicaba una serie de actividades económicas asociadas a la presencia y al consumo de las familias trabajadoras. Es por ello que consideramos que la vida en la ciudad estuvo marcada históricamente por la importancia del trabajo industrial, y el obrero como sujeto social de relevancia para la memoria colectiva.

Las cuestiones mencionadas han dado lugar a una amplia bibliografía social e historiográfica – Basualdo, 2006; De Santis, 1990; Barragán, 2009; Lorentz, 2005, Castillo y Raimundo, 2012; entre otros– sobre la lucha y resistencia obrera llevada a cabo en el área y los establecimientos industriales, cuyos antecedentes son anteriores al gobierno militar de 1976.

En este sentido, la conflictividad social va a tener su punto de inicio con el golpe militar de 1955 al gobierno de Perón, que pretende resolver la crisis política por la caída de la tasa de ganancia a favor del capital industrial. Con esta se pone de manifiesto un creciente enfrentamiento al interior de la burguesía (agropecuaria e industrial), pero principalmente entre los intereses de la clase obrera y la burguesía en su conjunto. Si bien al interior del capital se expresaban diversos intereses, lo que era evidente es que el proceso de constitución de una tasa media de ganancia manifestaba la motivación capitalista colectiva en la explotación de los trabajadores sobre cualquier otra determinación (Romá, 2012). Este conflicto se fue desarrollando a lo largo de la década y se consolidó en la coyuntura política y económica

de los '70. La movilización y protesta de los trabajadores de los establecimientos industriales localizados en el área ha dado lugar a una extensa bibliografía sobre el tema.

Un antecedente de ello va a ser la huelga petrolera desarrollada durante los primeros años del gobierno dictatorial de Juan Carlos Onganía. En ese período, la movilización obrera del Gran La Plata estuvo fuertemente marcada por la acción de los gremios estatales, que agrupaban no solo a los trabajadores de la administración pública sino también a los vinculados con sectores de la industria y servicios. De esta manera, el conflicto sindical desatado en la empresa petrolera YPF de Ensenada entre septiembre y noviembre de 1968 es considerado como un acontecimiento particular que emergió de dicho contexto, pero con una dinámica propia tanto en sus proporciones como en su modalidad.

Los motivos inmediatos que llevaron a declarar una prolongada huelga de dos meses en la destilería petrolera. Si bien eran ya conocidos por los trabajadores, tomaron estado público cuando el administrador general de YPF, anunció el aumento de la jornada de trabajo de 6 a 8 horas diarias para la mayoría de los obreros de la planta. Amparada en razones de carácter económico-industrial y de paridad de trato con el personal del resto de las destilerías de YPF, la medida desconocía la reivindicación laboral lograda hacía 20 años por razones de insalubridad.

Ambas arremetidas contra derechos laborales adquiridos hace mucho tiempo se enfrentaron con una férrea oposición de las dirigencias sindicales de los gremios locales que formaban el SUPE: los obreros y empleados de la destilería, los del taller naval y los de la flota 10. Los representantes sindicales habían logrado llevar recientemente sus demandas al congreso del SUPE nacional y encontrado un apoyo masivo de los trabajadores.

Asimismo, esta huelga es considerada una experiencia antiburocrática por la oposición a la dirigencia central del SUPE, que de fondo reflejaba la tensión entre dos estilos sindicales. En cuanto a la forma de la huelga, fue de carácter pasivo y disciplinado a nivel masa y no tuvo las características de paro activo y/o con ocupación o movilización, que justamente será el tono de las luchas significativas de los próximos años. Tampoco se hizo muy explícito el apoyo de las comunidades mayormente implicadas (Ensenada y Berisso) en virtud de la dimensión del conflicto (Raimundo, 2010).

En la misma línea, la resistencia obrera llevada adelante por los trabajadores de Propulsora Siderúrgica en el período 1966-1976 puso en evidencia cómo el activismo fabril y las posiciones combativas cuestionaban el poder de las clases dominantes y la burocracia sindical al interior de la misma. De esta manera, las jornadas de junio y julio de 1975 mostraron la magnitud del activismo político en el sector industrial y la gran repercusión en todo el país.

Esta manifestación fue una masiva protesta al plan económico de Celestino Rodrigo, conocido popularmente como el «Rodrigazo», el cual afectaba directamente el salario de la clase trabajadora. Puesto que implicaba una suba de precios de los servicios básicos y el combustible, la devaluación del peso, la liberación de las tasas de interés y un tope para los aumentos salariales en el mismo momento que se estaban discutiendo los convenios colectivos de trabajo. Dicho plan fue considerado como el anticipo a la política económica que luego implementaría la dictadura militar en beneficio de los grandes monopolios y el capital financiero (De Santis, 1990).

De las jornadas mencionadas interesa resaltar, por un lado, la combatividad que durante casi un mes tuvo una gran cantidad de trabajadores de Propulsora y de distintas fábricas de la zona, como también la expansión de la misma en el resto de los centros fabriles del país. Y por otro lado, el componente revolucionario, dado que la resistencia fue llevada a cabo por la clase obrera con apoyo de la población local, pero totalmente independiente de la burguesía y la burocracia sindical.

En el mismo lugar, la fábrica estatal Astillero Río Santiago también resistió al modelo económico-social dictatorial, y por tal motivo se convirtió en una de los establecimientos con más trabajadores desaparecidos del país. Esta fábrica inició sus actividades en el año 1953, durante el segundo gobierno de Juan Domingo Perón. En ese período, el Estado Nacional creó Astilleros y Fábricas Navales del Estado (AFNE), empresa integrada por Astillero Río Santiago y por la Fábrica Naval de Explosivos Azul (Barragán, 2009).

El Astillero tenía dos aéreas de producción, la naval, que implicaba la construcción, reparación y equipamiento de unidades navales, y la producción mecánica, destinada a plantas de propulsoras navales y a la construcción de grandes bienes de capital. Era una empresa de gran magnitud para la ciudad y pertenecer a *Astilleros* tenía una significa-

ción particular que estaba asociada a un tipo de actividad especializada y a los beneficios sociales a los que accedían sus trabajadores.

A mediados de la década del 70, Astilleros contaba con una planta de aproximadamente cinco mil operarios y tres mil empleados pertenecientes a empresas subcontratistas. La diversidad de agrupaciones presentes en la empresa ofrecía a los operarios una gran variedad de opciones ideológicas y de acción gremial. De esta manera, los trabajadores agremiados en la Asociación Trabajadores del Estado (ATE) se organizaron según sus tendencias políticas en diferentes agrupaciones, que representaban su entendimiento de la política nacional y su accionar al interior de la fábrica, en relación tanto, con la dirección de la misma como con las diferentes gremiales y cuerpos de delegados que actuaban en la zona (Barragán, 2009).

A partir de 1974, el accionar de la Triple A comienza a tomar visibilidad en la fábrica, alterando

principalmente las condiciones de la práctica sindical de los organismos de base de tendencia combativa. De este modo, la clase obrera sufrió el avance de la política represiva conjuntamente con políticas laborales y económicas, que la llevó a protagonizar importantes movilizaciones y protestas, como las jornadas de junio y julio de 1975.

En Astilleros también se profundizaron las diferencias al interior de la estructura sindical, pero sobre todo, se recrudecía el conflicto entre el capital y el trabajo. Esta situación se traducía en el empeoramiento de las condiciones de trabajo, la equiparación de estatutos y convenios, la reclasificación de tareas y los premios a la producción, entre otras. Entonces, tanto en Astilleros como en las fábricas de la zona, el principal conflicto sindical estuvo vinculado al aumento salarial, la participación en paritarias y la discusión de los convenios colectivos de trabajo. A su vez, en este establecimiento, la salubridad, la se-



Figura 1. Mosaico *Nato Fortunato Agustín Andreucci*, (2011), El Rancho Urutau.

guridad y las condiciones de trabajo tuvieron fuerte presencia en las demandas laborales.

En 1976 en un creciente clima de tensión política, los trabajadores de Astilleros y Propulsora se movilizaron por la represión que estaban sufriendo en sus lugares de trabajo. A este escenario se sumaron las jornadas de lucha contra las medidas económicas que implicaba un sueldo mínimo y el rechazo a la posibilidad de un golpe de Estado. Sin embargo, y a pesar de la resistencia, el primer día del golpe de Estado la fábrica fue totalmente militarizada.

La historia continúa con la desaparición de cincuenta trabajadores, asesinato de militantes, la expulsión, los despidos masivos y el autoexilio de obreros que veían en peligro su vida por la actividad política y militante. Este escenario modificó totalmente el funcionamiento de los trabajadores en la fábrica, quienes vieron erradicadas sus representaciones y arrasadas las estructuras afectivas y vinculares con el lugar de trabajo.

Los cambios impuestos por la dictadura dentro del lugar de trabajo, alcanzaron dimensiones políticas, económicas y culturales en la vida de los operarios, implementando objetivos de

disciplinamiento mediante un accionar represivo ejemplificador de desmovilización y recomposición del orden de las relaciones patronal-trabajadores (Barragán, 2009).

En la actualidad, parte de esta historia se recupera y expresa en el espacio urbano a través de prácticas cotidianas y colectivas tales como las que realiza el Espacio de Cultura y Memoria «El Rancho Urutaú», en el marco del proyecto «Mosaicos en el espacio urbano de la ciudad de Ensenada».

Este colectivo cultural con sus intervenciones alude a la lucha por la memoria, la verdad y la justicia, como es el caso del Mosaico (Fig. 1) «Fortunato Andreucci» realizado 5 de marzo del año 2011. Este es el primero de una serie de mosaicos que tienen por objetivo vehicular la memoria de los desaparecidos o asesinados de dicha ciudad durante la última dictadura cívico militar 1976-1983. Los mosaicos una vez finalizados se colocan en los barrios a los que pertenecían las víctimas. En este caso, se trata de la representación de *Nato* Fortunato Agustín Andreucci, asesinado por la Triple A en marzo de 1976. Era trabajador del Astillero Río Santiago, murguero, esposo y padre.



Figura 2. Mosaico Carlos Esteban Alaye, (2012), El Rancho Urutaú

En el caso del Mosaico Carlos Esteban Alaye (Fig. 2) se muestran elementos simbólicos que aluden a sus gustos, actividades cotidianas y su trabajo también en Astilleros.

La elección que este grupo hace de los modos de representar a los asesinados-desaparecidos, refleja las ausencias mediante imágenes de sus vidas cotidianas. A través de los mosaicos se representa lo que se perdió: la vida compartida de esos vecinos (Andruchow y otros, 2014) que también forman parte de la construcción de este imaginario industrial.

Para concluir este período de movilización social, represión y flexibilización laboral, nos parece relevante mencionar cómo ha sido el proceso de privatización de la empresa estatal YPF y la movilización de sus trabajadores en nuestra área de estudio.

La sanción de las leyes de reforma del Estado y Emergencia Económica de 1989, dio lugar a una mayor desregulación y apertura de la economía a la privatización de empresas y activos públicos, así como también a la descentralización administrativa. La aplicación de estas leyes en la región se manifestó directamente en los índices de ocupación, dado que la cantidad de trabajadores industriales que tenía Ensenada era superior respecto a Berisso y La Plata, decayendo abruptamente en las últimas décadas. Según los censos nacionales económicos en 1974 la localidad contaba con 10.539 puestos, en 1985 descendió a 8.862 bajando abruptamente entre el período 1985-1994 a 3.683 (Adriani y otros, 2011).

En lo que refiere a Destilería YPF- La Plata, la empresa pasó de tener una plantilla conformada en 1991 por 5.400 empleados a 600 en el 1994 (Muniz Terra, 2008).

La privatización de YPF se debía principalmente a que era uno de los principales recursos económicos que podía aportar divisas para el presupuesto nacional y afrontar los pagos de la deuda externa. De este modo, se abandona la idea estatista que concebía a la producción petrolera como un recurso estratégico de la nación. La desestatización consistió en dejar a la empresa en un tamaño óptimo, realizar una reestructuración productiva que implicaba reducir la plantilla de trabajadores y finalmente privatizarla, con la venta casi total de acciones al grupo Repsol. Esta situación tuvo un fuerte impacto en la vida cotidiana de los trabajadores *ypfeanos*, alterando significativamente sus prácticas familiares, la vida en el barrio y la subjetividad social.

Tal como lo recupera Leticia Muniz Terra (2007), en la voz de los desocupados, la pertenencia a la fábrica implicaba cierta jerarquía entre los obreros, que tenía que ver con la calidad de trabajo, el tipo de empresa, los beneficios sociales, etc.

«[...] y el trabajador de YPF también era palabra mayor [...] era algo importante, en ese momento eras importante, no creo que en la zona haya algo que vos digas como el trabajador de YPF [...] vos trabajabas en YPF y estabas bien visto, por eso te digo no que eras millonario sino que eras un tipo bien. Eras bien visto, siempre fue bien visto el hombre de YPF». (Sebastián. Entrevista N° 15. Sector producción).

«Yo cuando era que pertenecía a YPF, estaba muy orgulloso, digamos que para los que son de la zona históricamente, el hombre o la mujer que trabajaba en YPF se lo veía como una persona importante, que tenía un buen trabajo». (Silvio. Entrevista N° 13. Sector mantenimiento y servicios).

«¿Quién no se sentía orgulloso? [...] incluso vos veías esa, la diferencia de un hijo de un trabajador petrolero, cómo se vestía, cómo andaba, a lo que era un hijo de un trabajador de los frigoríficos o del mismo Astilleros. El trabajador petrolero siempre estuvo un poco más arriba». (Facundo. Entrevista N° 32. Dirigente sindical. Sector producción)

«Para mí trabajar en YPF era importante, significaba mucho, mucho, era como que me sentía alguien». (Javier. Entrevista N° 5. Sector mantenimiento y servicios).

Esta diferencia al interior del mundo de los trabajadores se acentuaba más en el caso de Destilería YPF, por lo que representaba y representa – aún en la actualidad – a nivel económico, político y social para la región y el país, pero principalmente para la ciudad de Ensenada.

Una de las principales consecuencias del proceso de privatización, fue la disminución drástica

en el número de empleados, lo que derivó en una terciarización laboral y una estrategia de racionalización de personal a través de una política de retiros voluntarios, despidos y cesantías. Las cuales se expresan de esta manera:

«Toda la vida fui dibujante mecánico, y cuando a YPF la privatizaron y me echaron no conseguí otro trabajo de dibujante». (Silvio, entrevista N° 13, 47 años de edad, 11 años de antigüedad)

«(...) y dije, voy a probar y compré un negocio que tuvimos con mi esposa hasta el 96, nos fue muy bien, y después abrió Carrefour, Wall Mart, Disco y nos fundimos». (Ariel, entrevista N° 7, 63 años de edad, 23 años de antigüedad)

«Yo hace 5 años que no trabajo, busqué en lo que fuese pero no hay nada [...]. Además no te toma nadie, vos tenés 35 años y no servís para nada. Ahora trabaja mi esposa, de cocinera en un restaurant». (Ariel, entrevista N° 7, 63 años de edad, 23 años de antigüedad).

«Yo cuando salí de YPF, trabajé con mi hermano de gasista [...]. Después estuve un año sin trabajar y me dediqué a la pintura; empecé a agarrar trabajos de pintura, albañilería así chiquitos. [...] Después trabajé de chofer de camión, estuve dos años y [...] después estuve trabajando así con el autito, vendía térmicos, productos de heladería, vendía sándwiches en las obras, cualquier cosa hacía». (Javier, entrevista N° 5, 44 años de edad, 6 años de antigüedad).

Dichas medidas tuvieron un impacto significativo en los trabajadores desvinculados a ella, dada la fuerte importancia que tenía la empresa en la vida laboral, familiar y social de los mismos. Puesto que la empresa desarrolló un importante compromiso social al implementar una serie de actividades de asistencia médica, económica y social para los que pertenecían a ella. Es decir, tenía una estrategia de desarrollo urbano y regional que subsidiaba al te-

rritorio local donde se asentaba, que sumado a la administración de tipo paternalista, se introducía en los espacios de la vida cotidiana de los trabajadores, sus familias y la comunidad en general (Muniz Terra y otros, 2010).

«Nos reuníamos con los compañeros, me hice un grupo de chicos, que salíamos con las señoras, con la familia. Íbamos al SUPE allá en Punta Lara, nos reuníamos y eso. Eso es lo que más valía. Gente que los echaron como nosotros y todavía somos amigos; ya prácticamente como hermanos, en las buenas y en las malas siempre están». (Martín. Entrevista N° 3. Sector producción).

A partir de la instalación de Destilería YPF y las otras industrias mencionadas en la ciudad de Ensenada, el área fue adquiriendo paulatinamente la impronta de un paisaje industrial, que implicó formas de ocupación territorial y contenidos simbólicos de la actividad de gran significado para el lugar y su gente. Esto implicó la (re)construcción de figuras-formas-imágenes que refieren a la fuente de trabajo, la ciudad y el espacio urbano, es decir, los imaginarios urbanos del lugar.

Con los ejemplos presentados, pudimos observar cómo la ciudad se transformó en un espacio de resistencia y movilización de la clase trabajadora, así como también de los habitantes del lugar. Dicho escenario nos invita a reflexionar sobre la existencia de vínculos materiales y simbólicos entre la dinámica industrial de la ciudad y los sentidos y significados que elaboran respecto a ella los sujetos que la habitan, puesto que es a través de esta relación dialéctica entre los elementos materiales y simbólicos que se puede analizar la construcción de un imaginario urbano industrial.

Reflexiones finales

El recorrido realizado permitió analizar cómo la ciudad de Ensenada a través de la implementación de medidas económicas y políticas fue adquiriendo un perfil industrial.

Desde sus orígenes se pudo apreciar como su destino fue trazado por los vaivenes de las decisiones políticas que se tomaban en Buenos Aires, lo cual permitió realizar un relevamiento historiográfico

sobre la conformación de sus puertos, los vínculos con la capital, la posterior relación con la ciudad de La Plata y la importancia que ellos tenían para la instalación de las grandes industrias.

La ubicación de establecimientos industriales de gran relevancia, como Destilería YPF, Astillero Río Santiago, Propulsora Siderúrgica, IPAKO, Petroquímica General Mosconi, y las empresas medianas que ellas generaban, convirtieron a la ciudad en un área industrial-portuaria de importancia tanto a escala local como regional. Dado que son empresas que, no solo incidieron en la infraestructura urbana de la ciudad y en los lugares donde se asentaron, sino que también impulsaron la conformación de una gran masa de obreros y familias que dependían de ellas.

La ciudad y sus alrededores se transformaron en una de las zonas más movilizadas ante los regímenes dictatoriales y los gobiernos neoliberales. En este sentido, sus medidas afectaban directamente a la clase trabajadora a través de las modificaciones en el salario, la pérdida de reivindicaciones laborales y sociales históricas, y la intervención en los convenios colectivos de trabajo logrados en períodos anteriores.

La resistencia obrera y las movilizaciones sociales llevadas adelante por los trabajadores de estas fábricas, en la mayoría de los casos contaban con el apoyo y simpatía de la población local. Esto se debió a que fueron empresas que dejaron marcas y huellas en la ciudad que posibilitaron la construcción de sentidos y prácticas colectivas en los habitantes de Ensenada, vinculadas a la fuente de trabajo y a los beneficios sociales que les asegura la reproducción social y familiar.

De este modo, se considera que la experiencia fabril de la zona tuvo fuerte incidencia en los procesos de conformación de identidad y en la construcción de un imaginario urbano vinculado a la industria.

La (re)construcción de figuras-formas-imágenes que refieren a la fuente de trabajo, la ciudad y el espacio urbano, es decir, los imaginarios urbanos

del lugar, adquieren gran importancia en la disposición de los componentes identitarios de los sujetos. Sobre todo por los vínculos que se establecieron entre la comunidad y las fábricas, que se manifiestan en los espacios de la vida cotidiana de los trabajadores y pobladores de la ciudad de Ensenada.

Es en el flujo incesante de la vivencia, donde los espacios se transforman en referentes y los sujetos sociales cristalizan su existencia, cimentando no solo circuitos de tránsito cotidianos donde se plasman las variadas relaciones sociales (laboral, doméstica, barrial, entre otras), sino también generando sitios capitales donde se desenvuelven operaciones simbólicas respecto del espacio.

Esto último, ha permitido comprender que las formaciones imaginarias y subjetivas portan un carácter móvil apegado a los dinatismos espacio-temporales, donde se abre la posibilidad de traspasar tanto las mediciones geométricas como la secuencia pasado-presente-futuro, admitiendo construcciones simbólicas polisémicas, plurales, discontinuas o contradictorias que pueden o no coincidir con la materialidad del espacio y las imágenes representadas.

De este modo, al momento de dirigir la atención en las dinámicas simbólicas y materiales de la producción del espacio, resulta central no perder de vista los entramados de la vida cotidiana donde se hacen presentes un conjunto de valores, creencias, lenguajes y formas de aprehender el mundo, mediante los cuales los sujetos elaboran su experiencia y generan una apropiación del espacio, es decir, se elaboran vínculos y sentidos con el lugar que habitan.

Las cuestiones planteadas han sido trabajadas desde disciplinas como la historia, el arte y la psicología, entre otras, y sus aportes han sido de gran utilidad para conocer y caracterizar las múltiples dimensiones que participan en la construcción de un imaginario de ciudad y lo que ella representa, que en el caso de la ciudad de Ensenada, se ha ido constituyendo principalmente sobre una base portuaria, industrial y obrera.

BIBLIOGRAFÍA

- Adriani, L.; Papalardo, M.; Pintos, P.; Suárez, M (coords.) (2011). *Actores, estrategias y territorio. El Gran La Plata: de la crisis de la convertibilidad al crecimiento económico*. La Plata: Universidad Nacional de La Plata.
- Andruchow, M., Jean, J. y Save, V. (2014). «Las representaciones por la memoria de 'El Rancho Urutaú'». En *Boletín de Arte*, 14, (14).

- Barragán, I. (2009). «La represión a la organización sindical de base en una fábrica estatal. La experiencia represiva de los trabajadores del Astillero Río Santiago durante la última dictadura militar». En *III Jornadas de Economía Política* (1-21). Malvinas Argentinas. Universidad de General Sarmiento.
- Basualdo, V. (2006). «Complicidad patronal-militar en la última dictadura argentina: Los casos de Acindar, Astarsa, Dálmine Siderca, Ford, Ledesma y Mercedes Benz». En *Revista Engranajes*. Edición especial (5), 1-21.
- Belini, C. (2009). *La industria peronista*. Buenos Aires: Edhasa.
- Castillo, C. y Raimundo, M. (compiladores). (2012). *El 69 platense. Luchas obreras, conflictos estudiantiles y militancia de izquierda en La Plata, Berisso y Ensenada durante la Revolución Argentina*. Buenos Aires: Estudios Sociológicos Editora.
- De La Galarza, E.; Moreno Andrade S.; Gayosso Ramírez, J. (2008). «La Querrela de la Identidad: ¿Pasado sistémico, presente fragmentario?» En *Hacia un concepto ampliado del trabajo. Del concepto clásico al no clásico*. (pp. 1-35) México: Antrhopos y UAM-, Iztapalapa.
- De Santis, D. (1990). «La lucha obrera en Propulsora siderúrgica y las jornadas de julio y junio de 1975». En *Estrella Roja* (56), 1-23.
- Liernur, J. y Silvestri, G. (1993). *El umbral de la metrópolis. Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires (1870-1930)*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- Lindón, A. (2002). «Trabajo, espacios de vida y cotidianidad. La periferia oriental de la ciudad de México». En *Scripta Nova*, 6 (119) 56.
- Lindón, A. y otros (2006). *Lugares e imaginarios en la metrópolis*. Iztapalapa: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Lorentz, F. (2005). «Los trabajadores navales de Tigre. La militancia sindical en un contexto de enfrentamiento militar». En *Lucha Armada*, 1 (2), 72-87.
- Muñiz Terra L.; Frassa, J.; Nacleiro, A. (2010). «Trayectorias empresariales divergentes frente a contextos de privatización. Un estudio comparativo de dos empresas públicas argentinas». En *Revista Economía, Sociedad y Territorio*, X (32), 179-206.
- Muñiz Terra, L. (2007). «Caminos truncados. Un estudio de las consecuencias de la privatización de YPF en las trayectorias laborales de los ex trabajadores petroleros». Tesis de Maestría en Ciencias Sociales del Trabajo
- (2008). «La pérdida del trabajo petrolero. Transformaciones laborales, materiales e identitarias». En *Revista Avá*, 12.
- Nosiglia, J. (1983). *El desarrollismo*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.
- Panettieri, J. (1992). *La cultura antiindustrialista de la Argentina*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.
- Pol Urrutia, E. y Vidal Moranta, T. (2005). «La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares». En *Anuario de Psicología de la Universidad de Barcelona*, 36 (3) 281-297.
- Raimundo, M. (2010). «Anticipando los setenta: la huelga de los petroleros del SUPE Ensenada». En *Conflicto Social*, 3 (3) 84-113.
- Romá, P. (2012). «Acumulación de capital y conflictividad social en La Plata, Berisso y Ensenada, 1966-1969». En Castillo, C. y Raimundo, M. (compiladores). *El 69 platense. Luchas obreras, conflictos estudiantiles y militancia de izquierda en La Plata, Berisso y Ensenada durante la Revolución Argentina* (pp. 155-199). Buenos Aires: Estudios Sociológicos Editora.
- Romero, J. y Romero, L. (1983). *Buenos Aires, Historia de cuatro siglos*.
- Scarfo, G. (1997). «Introducción a la problemática de la inmigración española a Ensenada en el período 1880-1900, y la posible presencia de inmigrantes del País Vasco en dicho período». En *Actas del Primer Congreso sobre Historia del Transporte y su Participación en el Desarrollo de las Comunidades*. Universidad Nacional de Rosario.
- Silvestri, G. (2003). *El color del río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo*. Buenos Aires: Prometeo.
- Torres Carrillo, A. (1999). «Identidades barriales y subjetividades colectivas en Santa Fe de Bogotá». En *Folios*, 10 (35) 20 – 34.