

---

# BASE NAVAL DE PUERTO BELGRANO, UNA PEQUEÑA CIUDAD

Alumna: Daniela Janette Bravo  
Trabajo de investigación N°3, Historia Urbana de  
Buenos Aires, Cátedra Lupano, Comisión 1,  
Año 2014

**INTRODUCCIÓN**  
**BASE NAVAL DE PUERTO BELGRANO**  
**MARCO TERRITORIAL**

**PRIMERA PARTE**

Introducción

**PLANO DEL PUERTO DEL AÑO 1897**

Infraestructura ferroviaria

Trazado fundamental

Vivienda y equipamiento

Análisis de los distintos parámetros analizados

**IMÁGEN SATELITAL AÑO 2014**

Superposición de capas analizadas

**COMPARACIÓN ENTRE 1897-2014**

Conclusión gráfica

Resultados

**SEGUNDA PARTE**

Introducción

**CRONOLOGÍA**

Inauguración año 1902

Años 1902 al 1920

Años 1920 al 1940

Años 1940 al 1960

Años 1960 al 1980

Años 1980 a la actualidad

**LÍNEA DEL TIEMPO**

Desde 1902 a la actualidad

**BARRIO POR BARRIO**

Barrio "Comodoro Martín Rivadavia"

Barrio "Jefes y Oficiales Stella Maris"

Barrio "Comandante Luis Piedrabuena"

Barrio "Capitán Dufourq"

Barrio "Capitán Barraza"

Barrio "Ingeniero Luiggi"

Barrio "Belisario Quiroga"

**CONCLUSIÓN SOBRE EL HABITAR EN LA BASE NAVAL**

**BIBLIOGRAFÍA**

**AGRADECIMIENTOS**

**MEMORIA DE LA INVESTIGACIÓN**

# INTRODUCCIÓN

*"(...) vamos a encontrarnos el día menos pensado, con una nueva ciudad, surgida de la noche a la mañana, como los palacios encantados de los que nos hablan las leyendas."*

*Diano La Nueva Provincia, Sobre el nuevo Puerto Militar,  
13 de julio de 1899, Año II Nº 280*

En 1896 se decreta la creación de un puerto militar en el sur de la provincia de Buenos Aires. Un proyecto por demás ambicioso, que generó dudas tanto en la sociedad como en las personalidades de la política del momento. Sin embargo, contra viento y marea, se comenzó la construcción de dicho puerto, estratégico para la época. (1)

Por la importancia que reviste este puerto, y además, por ser parte de mi infancia, al haber vivido en las cercanías del mismo, considero importante poder transmitir el acervo arquitectónico aquí contenido, y muchas veces ignorado.

Por esta razón, he decidido encarar esta investigación, para poder llegar a conocer en profundidad a través de la disciplina arquitectónica la evolución y conformación de este particular enclave. Fundamentalmente voy a centrarme en el urbanismo dentro del puerto, analizando los barrios militares, el equipamiento e instituciones, y el trazado que conforma la totalidad del predio conocido como Zona Común, ámbito de la ciudadanía y vida social de quienes trabajan aquí.

Como primer objetivo, pretendo analizar el proyecto del creador de la Base Naval Puerto Belgrano, el Ingeniero Luis Luiggi. Me interesa particularmente, comprobar si los lineamientos de su planificación fueron concretados o no. Además, comparar ese territorio planificado con el actual, encontrando, así, aquellos puntos que han perdurado en la actualidad y que tienen gran valor histórico. Esa cepa original, parte de la materia más antigua de la Base Naval.

Por otro lado, y como segundo objetivo, deseo realizar la evolución cronológica del urbanismo dentro del enclave. A través de diversos ejes como son la vivienda, y el equipamiento. A lo largo de su evolución histórica, pretendo poder encontrar algún tipo de diferenciación entre las jerarquías de los militares, encuadrados en la arquitectura habitacional de los barrios dentro del campo de estudio. Como hipótesis considero que por medio de la expresión arquitectónica, también se puede encontrar separación entre oficiales y subalternos, como así ocurre en una ciudad civil, con distintas clases sociales. También la ubicación, central o periférica, dentro del conjunto, servirá a modo de ratificación o rectificación de dicha hipótesis. Mi deseo es comprobar si esta hipótesis es verdadera, o si por el contrario, solo tengo una prefiguración equivocada sobre el urbanismo aquí presente. Esta investigación servirá de herramienta para llegar a esa comprobación.

Más allá de los resultados, este trabajo representa una inquietud e interés personal, una forma de conocimiento más preciso y específico, de aquellos lugares que han quedado guardados en mi memoria.

# BASE NAVAL DE PUERTO BELGRANO

"Corría el año 1880, época donde las ideas positivistas imperaban en las más altas esferas políticas, cuando varias circunstancias hacían necesaria la señalización de la zona de Bahía Blanca y alrededores. La conquista definitiva al desierto, el proyecto de unir la zona de Azul con el Atlántico por ramales ferroviarios, y el gran desarrollo agropecuario derivado, justamente de la derrota definitiva sobre los pueblos originarios de la Patagonia, imponían esa medida."<sup>(2)</sup> También cabe destacar que en ese momento, la carrera armamentista de Chile hacía peligrar la soberanía nacional, con posible invasión del país vecino.<sup>(3)</sup>

Por estas razones, se hace indispensable a nivel estratégico crear un puerto donde se pudiese reparar y adquirir aquellos navíos para la defensa. Durante la presidencia de Uriburu se aprueba por Ley Decreto Nº 3450 del Congreso de la Nación, el 30 de noviembre de 1896, un anteproyecto para la construcción de estructuras portuarias y logísticas, como de defensa propiamente dicha. El 2 de agosto de 1897 se llama a licitación, siendo la adjudicataria la empresa inglesa Dirks y Dates, y a Van Hattem, de Buenos Aires.<sup>(4)</sup>

Se debe aclarar, que el paraje que hoy conocemos como la ciudad de Punta Alta, en su momento era completamente desértico, con una geografía de médanos y aires patagónicos. Por lo que era indispensable, no solo construir el puerto para la defensa, sino también, contemplar la vivienda de los trabajadores y sus familiares. Claro que esta inquietud, también la tuvieron tanto el Ing. Luiggi, como el capitán Félix Dufourq (quien propuso la construcción del enclave en esta zona).<sup>(5)</sup>

Ya en el primer plano realizado por el Ing. Luiggi, figuran zonas de asentamiento para la población y cierta infraestructura propia de una vida en la ciudad.

Es así que quedan definidas dos zonas. La parte respectiva al uso portuario propiamente dicha, con diques, astilleros y demás tecnicismos, la cual queda denominada como Zona Reservada; y en segundo lugar, el sector definido para el asentamiento de la población, de su vivienda e instituciones, es llamada Zona Común.

En este trabajo, me enfocaré particularmente en la zona común, y si bien haré menciones al área portuaria, sólo será a modo explicativo ya que todo el ejido funciona conjuntamente, siendo este lugar una verdadera unidad, una ciudad industrial, donde se combina el trabajo y la vida ciudadana.

Sólo a modo ilustrativo, podemos ver en las figuras 1 y 2 los malecones junto al campamento de la empresa constructora y el primer pilote fundamental del Arsenal respectivamente, para dar cuenta del paraje en donde se estaba construyendo el puerto, y la geografía imperante.



*Foto general de los malecones y campamento de la Empresa Constructora.*

Fig.1 Vista general de los malecones y campamento de la Empresa Constructora, DEHN



*Colocación del primer pilote fundamental del Arsenal.*  
La foto es de Luigi al 2 de Agosto de 1897.

# MARCO TERRITORIAL

La Base Naval Puerto Belgrano, el nombre por el cual se lo conoce en la actualidad, se encuentra al sur de la provincia de Buenos Aires. Contiguo al puerto, creció la ciudad de Punta Alta. (Fig 5.)

Dentro de este estratégico enclave, podemos encontrar las dos zonas anteriormente mencionadas, Zona Reservada y Zona Común. (Fig 6.)



Fig. 3 Provincia de Buenos Aires. Fuente Google Maps, año 2014

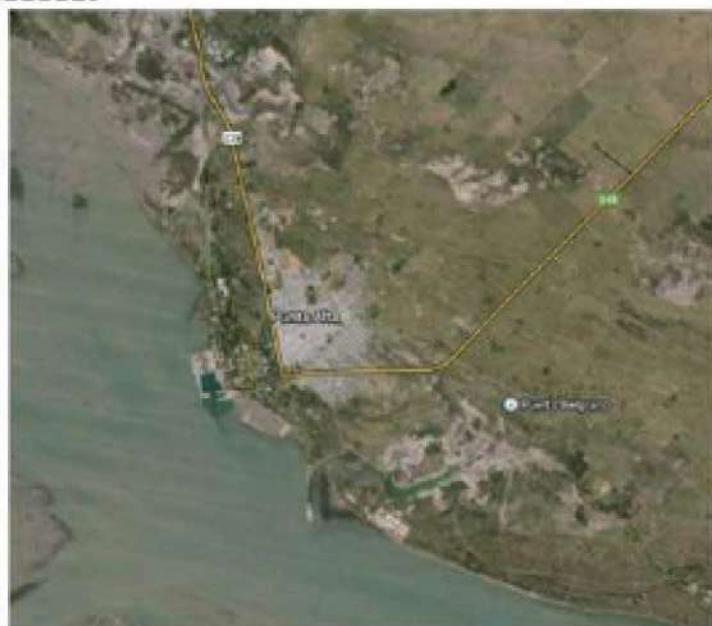


Fig. 4 Zoom de aproximación al área de estudio. Fuente Google Earth, año 2014



Fig.5 Fuente Google Earth, año 2014

-  Ciudad de Punta Alta
-  Área de la Base Naval Puerto Belgrano

# MARCO TERRITORIAL

De figura 5 de página anterior



Fig.6 Fuente Google Earth, año 2014

# PRIMERA PARTE

## Introducción

La primera parte de la investigación se basa en la verificación y contraste entre la planificación original del autor de la obra, el Ingeniero Luigi, y como se fueron sucediendo los hechos que conformaron al actual puerto.

A través de distintas capas de análisis, pretendo tipificar ciertas características de índole urbana, que me permitan reconocer los puntos más sobresalientes y estructuradores del diseño de la Zona Común. Estas capas se organizan en tres características principales, la infraestructura ferroviaria, reconociendo el particular desarrollo e importancia que el ferrocarril ha tenido en nuestro país, y sobre todo a fines funcionales. El trazado fundamental, reconociendo calles y avenidas principales que dan lugar al ejido y también notando que estos son parte de la estructura y fisionomía que delimitan zonas con diversas funciones. Y por último, la vivienda y el equipamiento, dando cuenta de la importancia del habitar de los trabajadores del puerto, sus lineamientos básicos. A su vez, como es la disposición dentro del predio del equipamiento urbano, dotando de características particulares y jerarquizando ciertas zonas por sobre otras.

Una vez, reconocidos estos parámetros, me permito realizar un contraste con la actual conformación del puerto, reconociendo aquellos puntos que han perdurado aún en la actualidad, con respecto a aquellos que han desaparecido, o que han modificado su ubicación primera. Para realizar esta comparación, utilizo una imagen satelital actual, además de un trabajo de campo constatado en el área de estudio.

Mi curiosidad particular que me motivó a realizar esta primera parte de la investigación se debe a mi interés por conocer la cepa original, aquel vestigio de historia plasmado en la materia, en el trazado, en la arquitectura en sí. En este sentido, el uso de cartografía que data de la época de su construcción fue fundamental. Además, me da la oportunidad de recorrer ciertas zonas, y entender que allí hay partes de nuestra historia plasmada, en las calles, en las viviendas y en sus plazas.

Zona civil, ciudad de Uriburúa (actual Punta Alta)

Traza de las vías del ferrocarril estratégico y su circunvelación

Estación de tren

Zona reservada

Traza de las vías que se unen al Ferrocarril del Sud. En este tramo comparten misma vía.

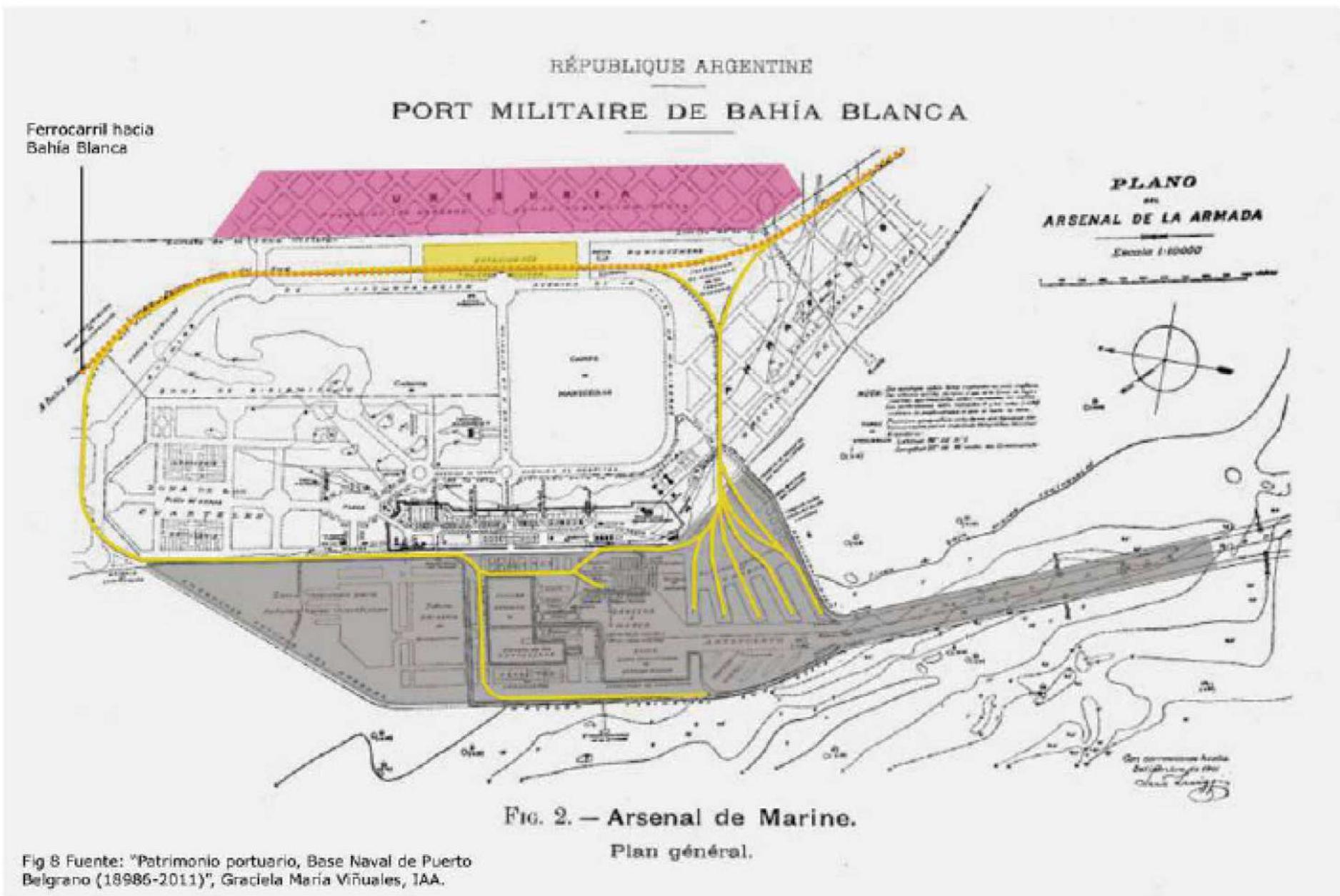


Fig 8 Fuente: "Patrimonio portuario, Base Naval de Puerto Belgrano (18986-2011)", Graciela María Viñuales, IAA.

- Zona civil, ciudad de Uriburúa (actual Punta Alta)

Zona reservada
- Traza de las calles y avenidas principales.

Área de rotondas, plazas y plazoletas.

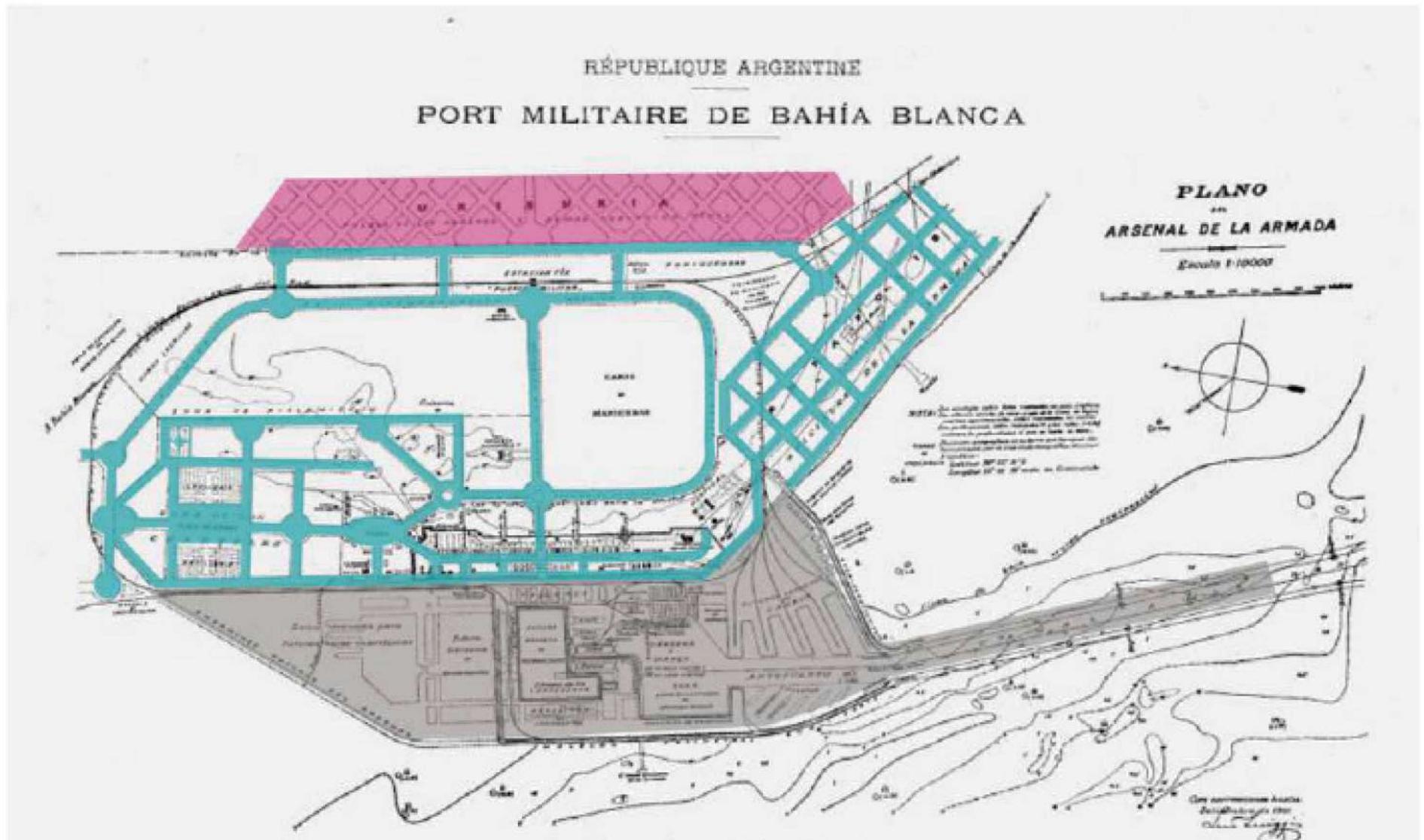


FIG. 2. — Arsenal de Marine.  
 Plan général.

Fig 8 Fuente: "Patrimonio portuario, Base Naval de Puerto Belgrano (18986-2011)", Graciela María Viñuales, IAA.

- Zona civil, ciudad de Uruburúa (actual Punta Alta)

Zona reservada
- Zona de viviendas planificadas

Equipamiento urbano

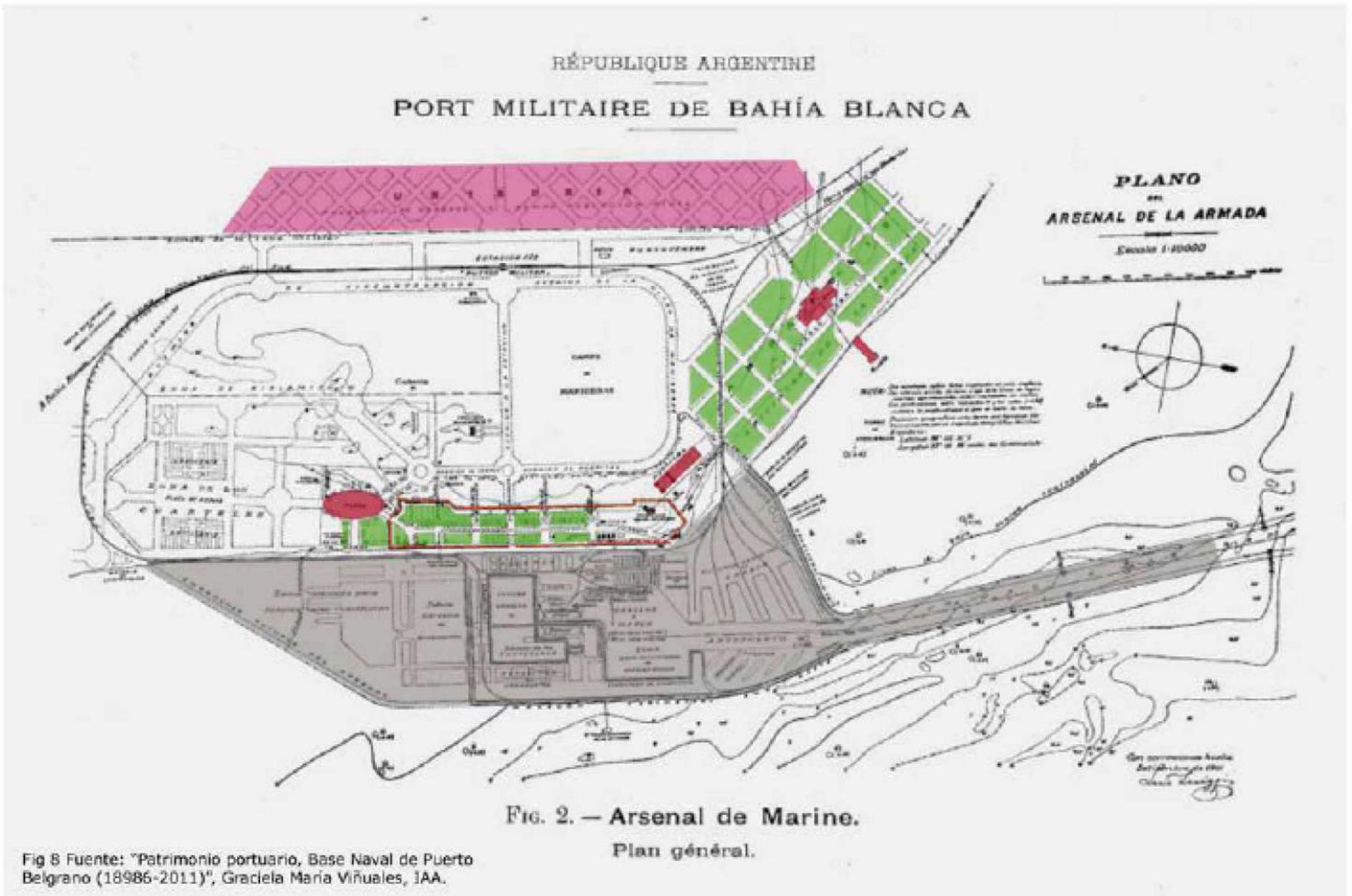


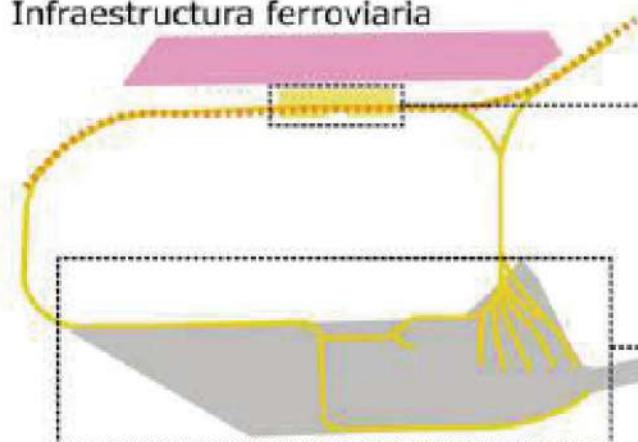
Fig 8 Fuente: "Patrimonio portuario, Base Naval de Puerto Belgrano (18986-2011)", Graciela María Viñuales, IAA.

# PLANO DEL PUERTO AÑO 1897

## Análisis de los distintos parámetros marcados



### Infraestructura ferroviaria

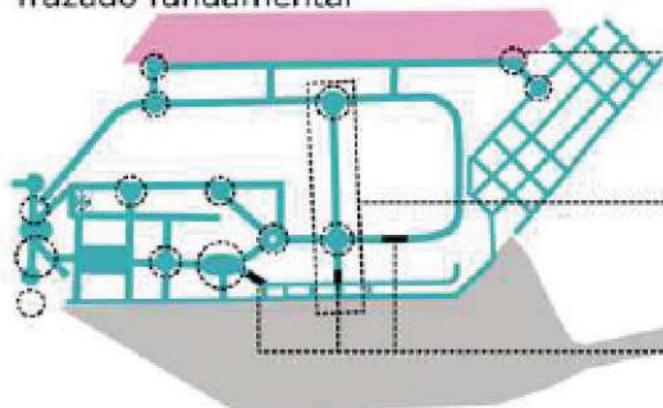


**ESTACIÓN DEL FERROCARRIL**

**FERROCARRIL**

Utilización del tren en zona reservada, para fines funcionales portuarios.

### Trazado fundamental



**ROTONDAS**

Utilización de la rotonda y plazoletas como recurso en la intersección de calles y avenidas jerarquizadas.

**EJE**

"Eje principal que conecta la estación de tren, con la vivienda de los jefes y la zona reservada de trabajo." (6)

**CALLES**

Jerarquización de calles principales, donde se ubican la estación o las casas más importantes, a través del ancho de las mismas.

### Vivienda y equipamiento



**ANNÁPOLIS**

En el plano original aparece esta designación para el barrio junto a la inscripción "Casas para Oficiales de la Armada"

**HOSPITAL**

Planificación de varios pabellones para el hospital militar. Para ese año, ya existía un pabellon construido y en funcionamiento. (7)

**PRIMERAS VIVIENDAS**

Sector destinado a la construcción de las residencias de los jefes e intendentes del puerto. Aquí se ubicó la casa N8, del ing. Luiggi.

**VALLADO**

Este es un "vallado perimetral resguardando las primeras viviendas construidas." (8)

# IMÁGEN SATELITAL AÑO 2014

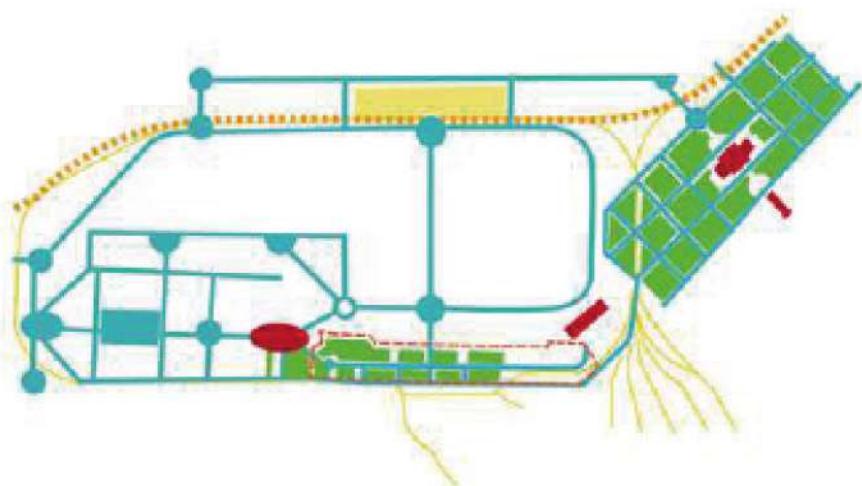
Superposición de capas analizadas



Fig 9 Imagen satelital de fondo, fuente: Google earth 2014

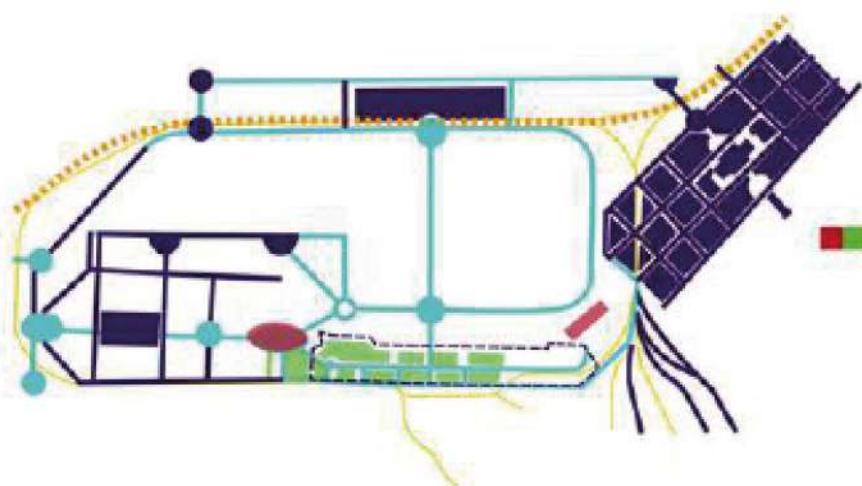
# COMPARACIÓN ENTRE 1897-2014

## Conclusión gráfica



Análisis urbano del plano de 1897

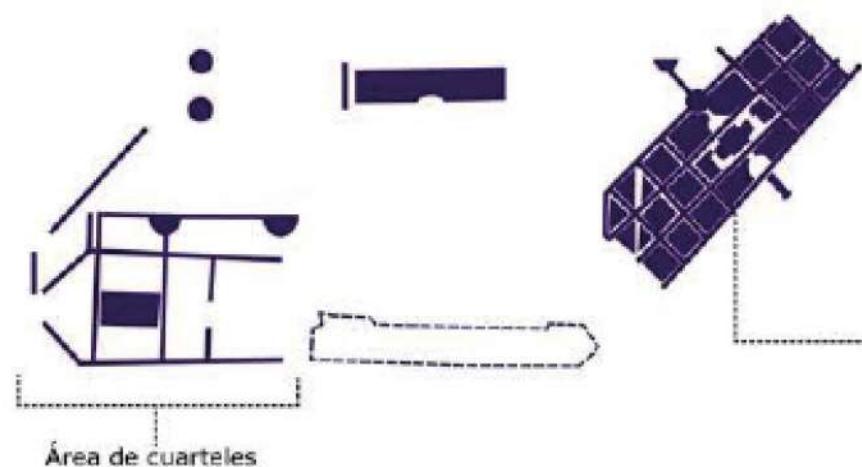
- Infraestructura ferroviaria
- Trazado fundamental
- Vivienda y equipamiento



Reconocimiento de la continuación del plan urbano propuesto por Luiggi, sobre plano actual

 Continuación del plan

 Parte del plan no construido a la actualidad



Parte del plan que no llegó a ser construido

Annápolis  
Barrio "Casas para Oficiales de la Armada"

# COMPARACIÓN ENTRE 1897-2014

## Resultados

En el análisis realizado sobre el plano del Ingeniero Luiggi para el año 1897, podemos inferir que casi por obvias razones, el diseño de la Zona Común, destinada a la vida ciudadana de aquellos que trabajaban en el puerto, está supeditado a la zona portuaria, funcionalidad principal de todo el enclave. No obstante, esto no quiere decir que el área destinada a los trabajadores esté en detrimento por depender del puerto. De hecho ocurre una particular conjunción entre vida ciudadana y vida portuaria.

El trazado ferroviario aparece como una primera conexión. Su uso meramente funcional, permitía el acceso al puerto a través del trazado de sus vías, pero su traza marca una circunvalación sobre la zona común. Aquí tenemos un límite muy fuerte, como son las vías del tren, dentro del área, demarcando una zona interior de otra, exterior, más allá de que todo el predio esté unificado. En la zona "interior" a esta circunvalación, y dejando de lado el área reservada, nos encontramos con la planificación de edificios y algunas zonas de habitación. También, este ferrocarril interno adquiere importancia debido a su unión con el Ferrocarril del Sud, como podemos ver en el gráfico. Por lo que la estación de Puerto Belgrano, estaría integrada a una red mayor, que conecta ciudades, lo cual hace pensar que la importancia que se le dio al Puerto fue vasta, ya que se la consideraba como una verdadera ciudad. Como podemos notar en los gráficos comparativos de la página anterior, cuando se superpone el trazado ferroviario planificado, con el actual ejido, casi el 90% de las vías fueron construidas, sólo una parte del trazado que alimenta ciertas dársenas no se llegaron a concluir. Claramente, el Ferrocarril Estratégico (9) fue fundamental, y por esto se construyó en su mayoría. Actualmente, no es utilizado, debido a la priorización del automóvil, pero sin dudas han quedado vestigios de su trazado, mostrándonos parte de la historia original.

El trazado fundamental apoya a la circunvalación dada por el ferrocarril. Vemos claramente un eje vertical que une la zona de Uriburúa (actual Punta Alta) con la zona común, y la zona reservada. Es un eje tajante que marca la continuidad de estos tres sectores macro.(10) Como es de esperarse, la exacerbación de este eje está dado por la utilización de rotondas y plazoletas que denotan una mayor jerarquización de esta avenida con respecto a las demás. Además, la estación del ferrocarril está planificada sobre el punto inicial de la avenida, quizás actuando de fuelle, entre la ciudad de Uriburúa y la Base Naval de Puerto Belgrano. En la actualidad, este eje sigue siendo el de mayor importancia, actuando como nexo conector entre los tres sectores señalados anteriormente. A su vez, al no construirse la estación en el lugar pactado, se hace continuación de este eje hasta tocar a la ciudad, permitiendo un acceso al Puerto, y, en continuidad de esta avenida, oficiando de eje central también de la ciudad. El recurso de la rotonda aparece en reiteradas ocasiones, en las intersecciones de calles o avenidas (11). También notamos mayor densidad de calles hacia el límite con la zona reservada. Estas continúan hasta hoy, dando lugar al barrio para jefes y oficiales "Stella Maris", del cual hablaré en la segunda parte. Cabe destacar que esta particular ubicación dentro del predio ha sido de lo más efectiva, ya que la continuidad en el tiempo, y su consolidación a lo largo de la historia lo han ratificado.

En cuanto a la vivienda y equipamiento, notamos una clara densidad en la zona linderas al área reservada, esto se debe a que las viviendas de los militares con mayor jerarquía se ubicaban en esta zona, debiendo necesariamente estar cerca del área portuaria. (12) Esta área terminó de consolidarse, llegando hasta la actualidad. También aparece ya delimitado un barrio para oficiales de la Armada, llamado "Annápolis" según figura en el plano. Aquí vemos una configuración ortogonal, de manzanas cuadradas, y con un equipamiento en el centro del mismo. Si bien, este barrio no se encuentra dentro de la circunvalación del tren, notamos que se ubica a la vera de las vías, y es en parte atravesado por las mismas. Este particular barrio no llegó a construirse, pero notamos que en el área de las vías del tren si se realizó otro barrio, el "Rivadavia", el cual es de dimensiones mucho menores, pero que ocupa parte de este primer territorio habitacional. El Hospital Naval, equipamiento indispensable funciona como "conector entre ambas zonas de viviendas" (13), lo cual denota cierta inquietud por el higienismo y la salud. Este equipamiento se ha construido de acuerdo a los planes originales, aunque en diversas etapas (14), pero marca como la salud fue un tema primordial, y como se ha logrado continuar con un plan original a través del paso de las décadas.

# SEGUNDA PARTE

## Introducción

En esta segunda parte de la investigación me focalizo en el análisis pormenorizado de la evolución histórica-urbana de la Base Naval. A su vez, esta sección está subdividida en dos partes: "Cronología" y "Barrio por Barrio". En la primera, intento realizar la evolución de la mancha urbana, es decir, la ubicación del equipamiento fundamental, de los barrios y zonas similares, a través del tiempo. Reconocer como poco a poco se fue consolidando el puerto tal cual es conocido actualmente. En lo investigado y comparado en la primera parte, nos encontramos con aquellos sectores primordiales a la fundación y origen de la Base Naval. Ahora, el foco está puesto en la evolución histórica del mismo, permitiendo también la contextualización a través de una línea del tiempo. El objetivo principal de este análisis primero es realizar la mancha urbana, y encontrar particularidades de su evolución.

La segunda parte denominada "Barrio por barrio" tiene por objetivo fundamental el análisis histórico y urbanista de la evolución de los barrios en su contexto temporal, entendiendo a la Base Naval de Puerto Belgrano como una verdadera ciudad autosuficiente. A través de esta cronología barrial, pretendo encontrar características arquitectónicas particulares del habitar. Además, me interesa verificar las diferencias entre barrios no solo por su fecha de construcción, lo cual los hace disímiles entre ellos, sino también las diferencias de los destinatarios de estas viviendas. Claramente la arquitectura siempre ha oficiado de reflejo social, y en el área del habitar, es un punto fundamental su análisis. Es por esto que analizar la arquitectura habitacional en contraste con las jerarquías de los destinatarios, me permitirá encontrar diferencias y similitudes. El objetivo es ratificar o rectificar si existe conexión entre la jerarquía del habitante y la arquitectura de su vivienda. Y a su vez, si la ubicación dentro del predio influye en esta división o no.

Otro punto fundamental en la construcción de ciudadanía es la ubicación de los equipamientos urbanos dentro de los barrios. Por lo que en esta segunda parte también analizo la ubicación de los mismos, y la connotación que puedan llegar a tener o no, en el ciudadano que los utiliza.

# CRONOLOGÍA

## Inauguración Año 1902

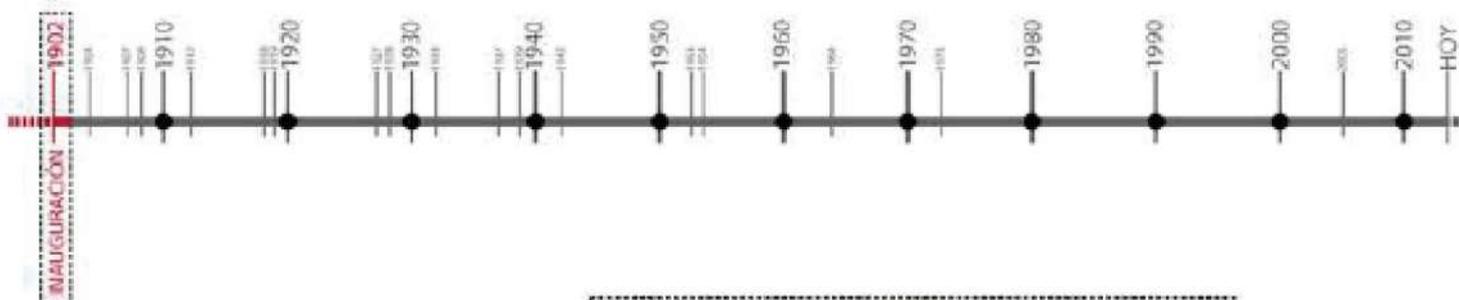


Fig 10. Construcción de cloacas Fuente: DEHN

Escuela Humberto 1º

Estación del ferrocarril

Fig 15 Primer viaje del ferrocarril Estratégico. TRIADÓ, Enrique *Historia de la Base Naval Puerto Belgrano*, pág 48.

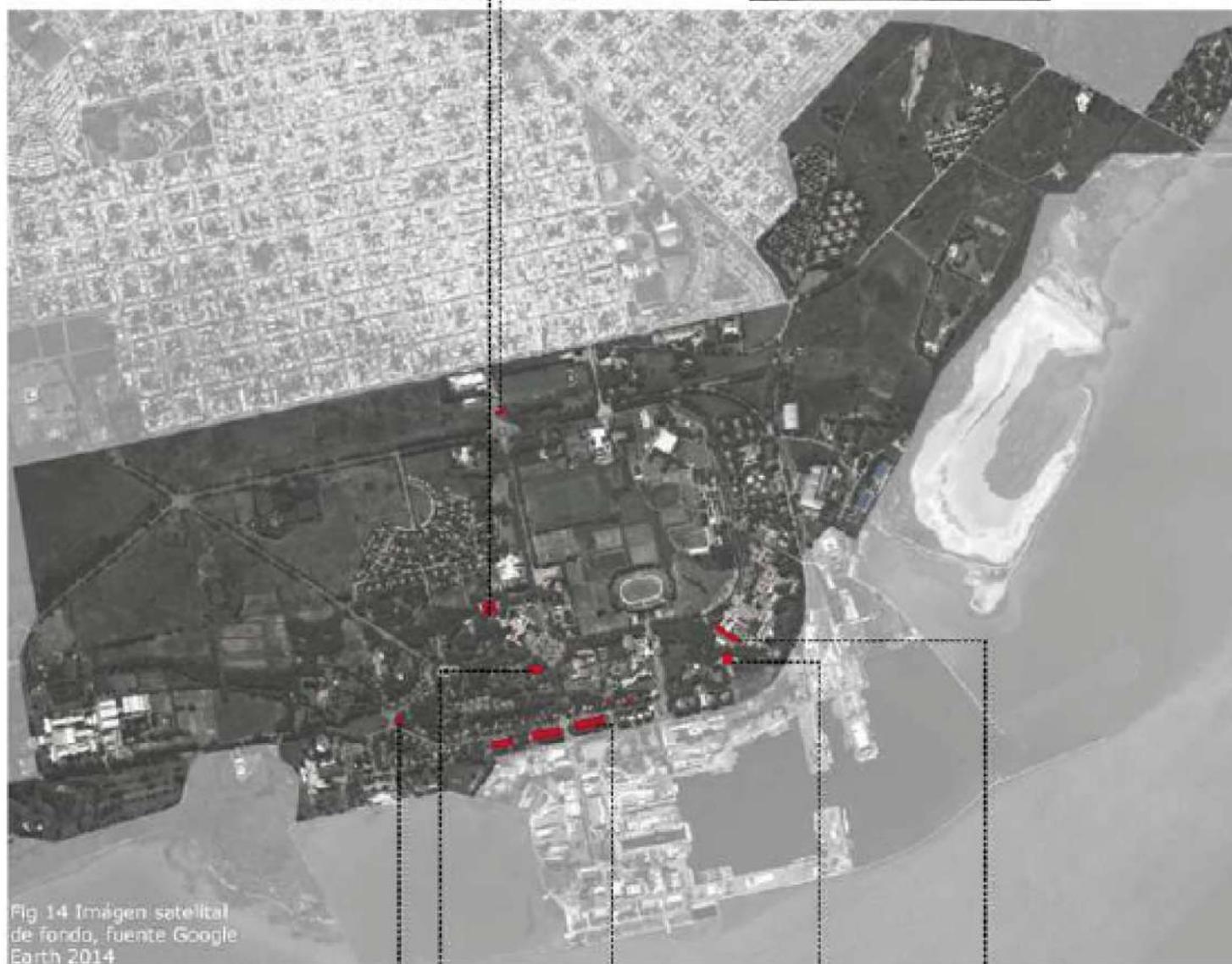


Fig 14 Imágen satelital de fondo, fuente Google Earth 2014

Zona de chalets



Estafeta postal (actual Correo)

Fig 11 y 12 Chalets N°8 y 9, fuente:DEHN

Talleres navales

Fig 13 Construcción de torre de señales. 1898 (DEHN)  
Fig 15 Torre de señales en la actualidad

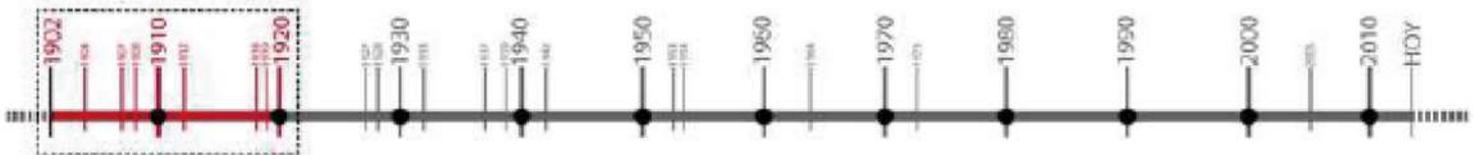
1º Pabellón del Hospital Naval

Torre de señales



# CRONOLOGÍA

Años 1902 a 1920



1º Etapa del Barrio  
"Comodoro Martín  
Rivadavia"



Escuela de Oficiales  
de la Armada

Zona deportiva



Fig 14 Imágen satelital  
de fondo, fuente Google  
Earth 2014.

Casas para ingenieros de  
empresa constructora

Casa de Sres. Jefes y  
Oficiales de la Armada

Pocas viviendas del  
Barrio de Oficiales  
Stella Maris

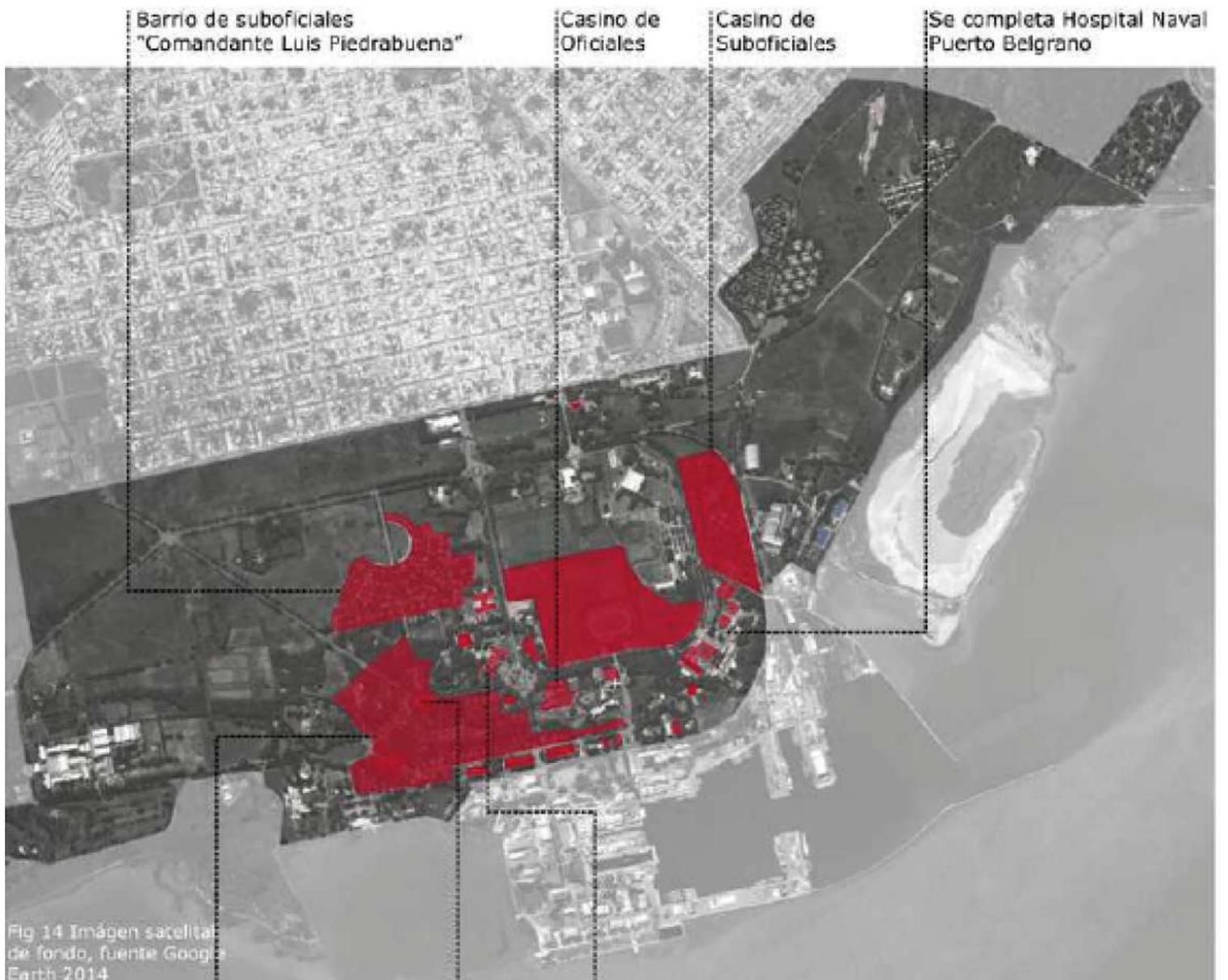
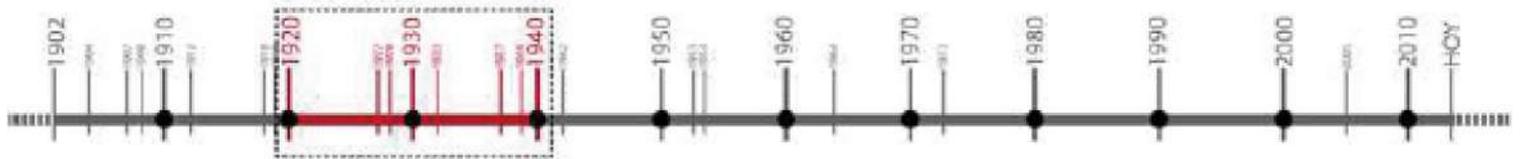


Edificio de Comando de  
Operaciones Navales

Fig 17. Fotografía  
extraída de  
[www.ara.mil.ar](http://www.ara.mil.ar)

# CRONOLOGÍA

## Años 1920 a 1940



Se completa Barrio de Jefes y Oficiales "Stella Maris" de zona común

Capilla "Stella Maris"

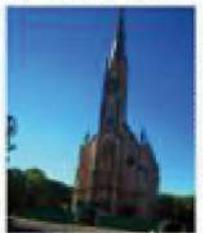


Fig 17. Fuente Panorámico

Hotel de Puerto Belgrano

Fig 18. Fuente Panorámico



# CRONOLOGÍA

Años 1940 a 1960

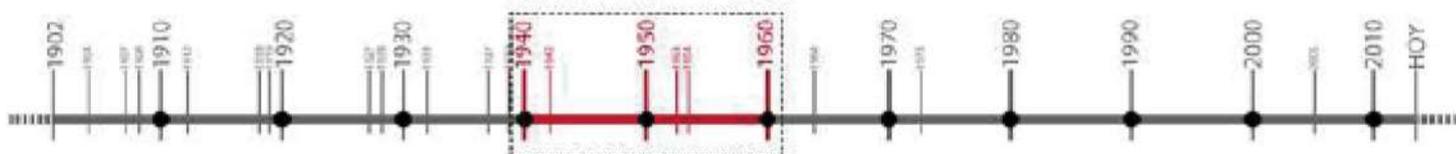


Fig 19 desde el barrio en la actualidad

Barrio de Oficiales "Capitán Dufourq"

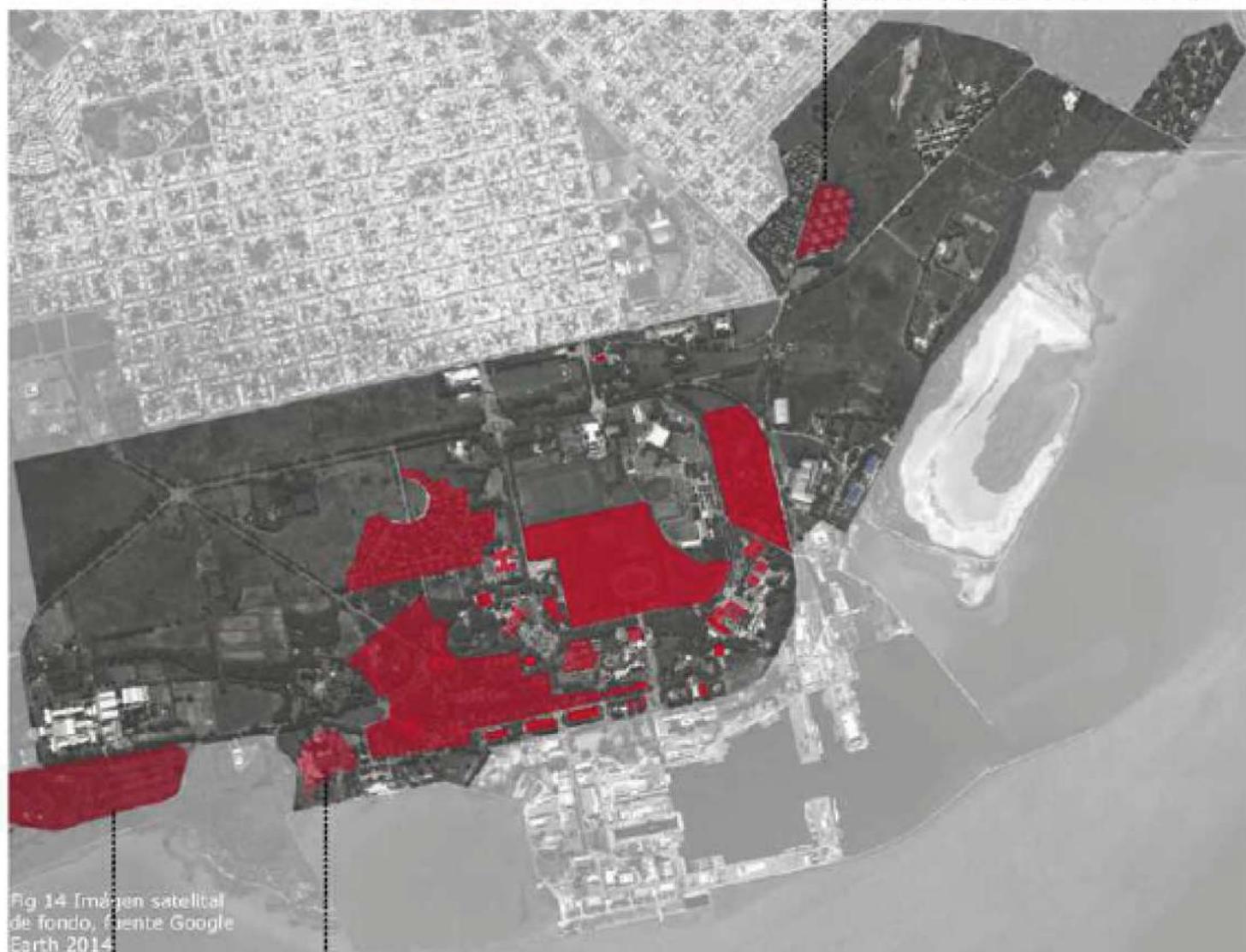


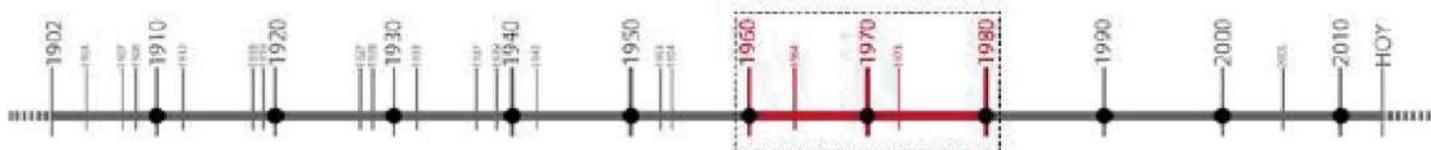
Fig 14 Imagen satelital de fondo, fuente Google Earth 2014

Golf Club Puerto Belgrano

Usina Termoelectrica

# CRONOLOGÍA

Años 1960 a 1980



Dos monoblocks de oficiales "Capitán Barraza"



Barrio de Oficiales "Capitán Quiroga"

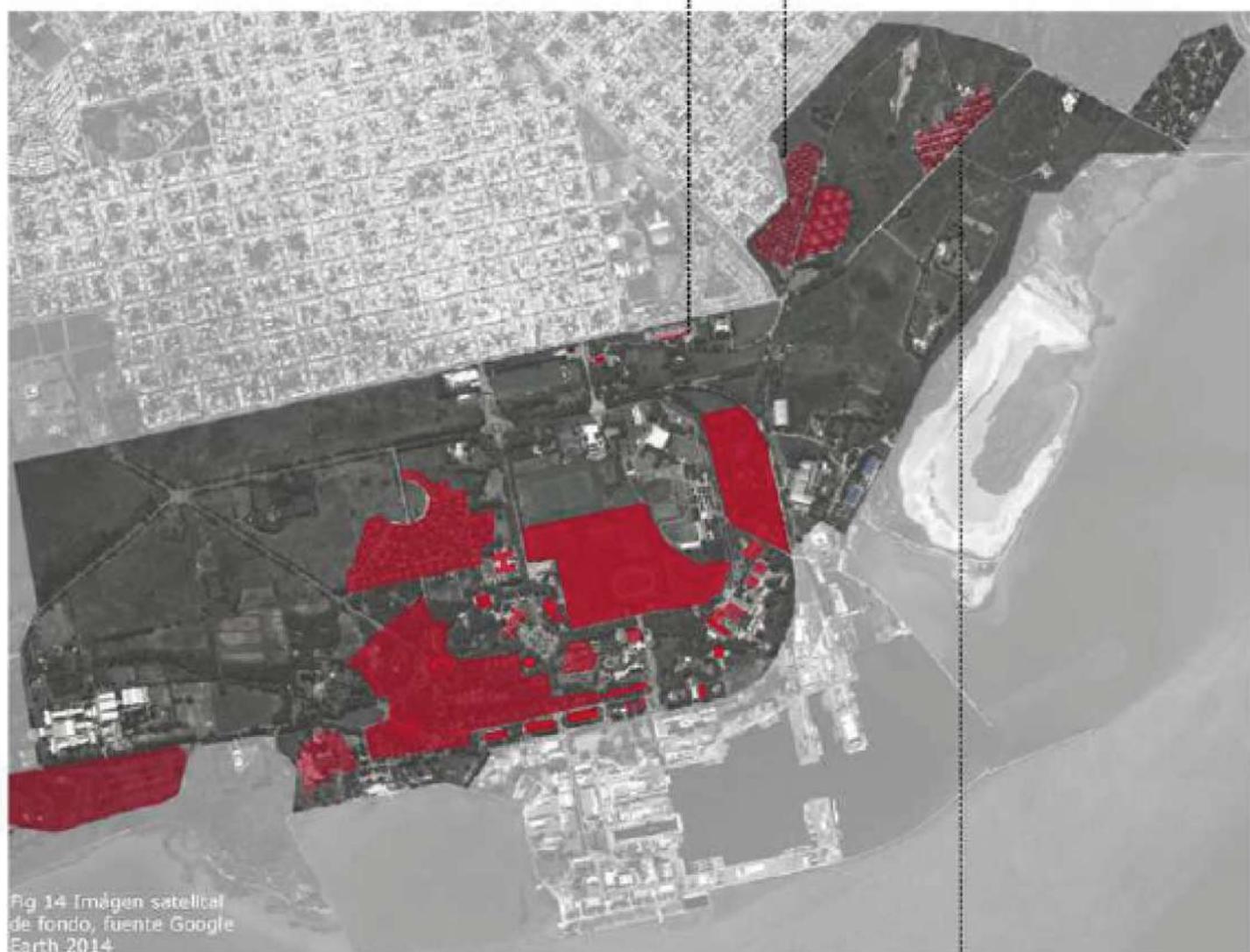


Fig 14 Imágen satelital de fondo, fuente Google Earth 2014



Monoblocks de Suboficiales Barrio "Ingeniero Luigi"

# CRONOLOGÍA

## Años 1980 a la actualidad

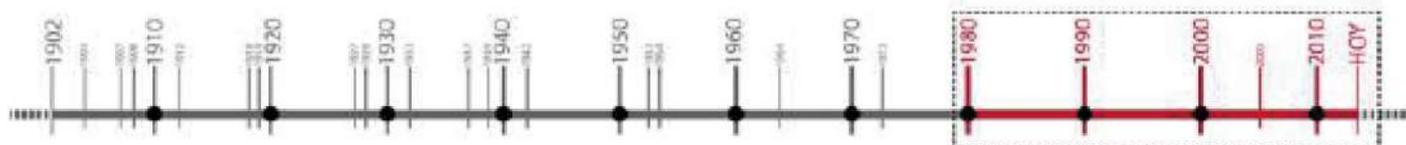


Fig 20 ESSA,  
fuente:www.ara.mil.ar



Escuela de  
Suboficiales de la  
Armada

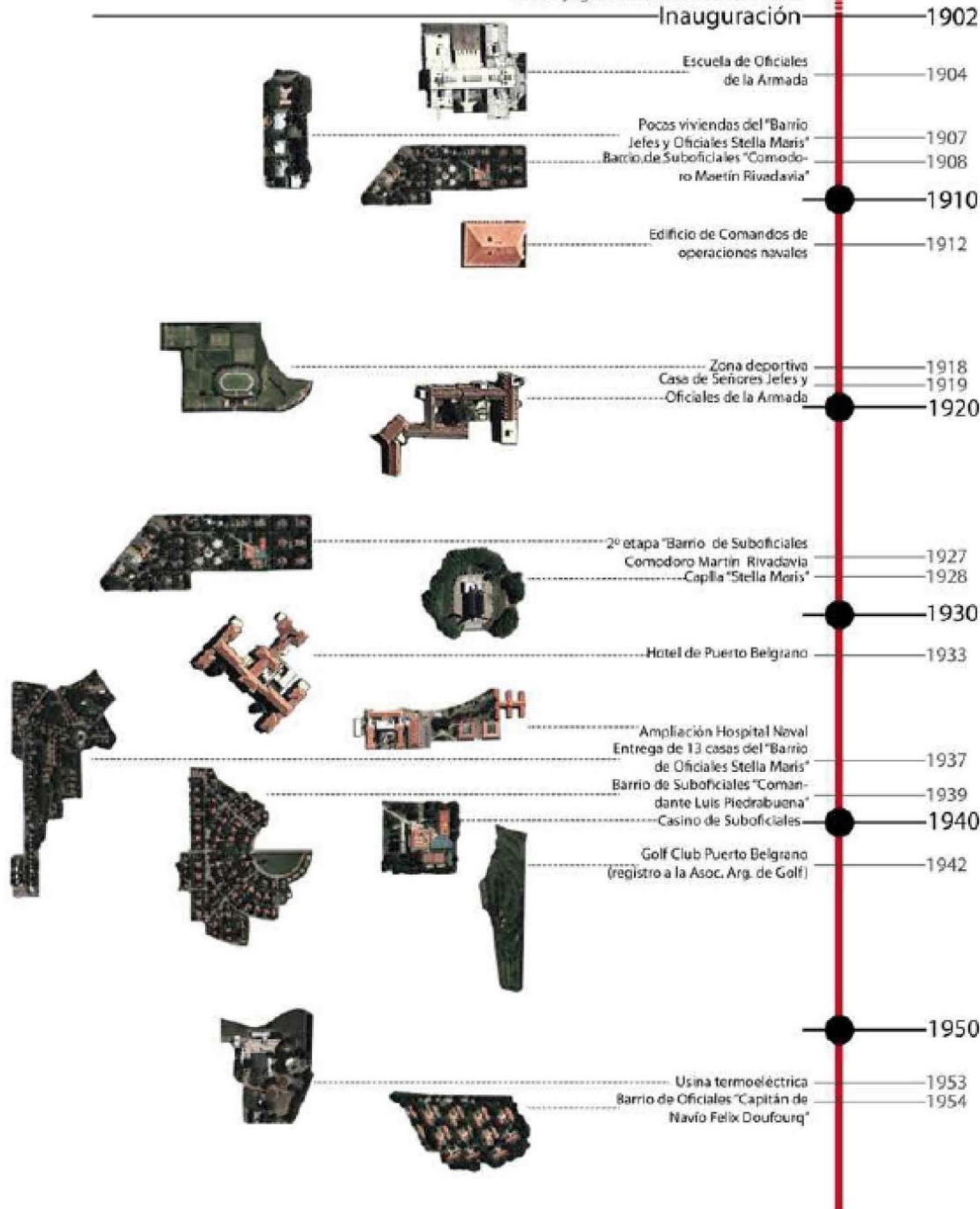


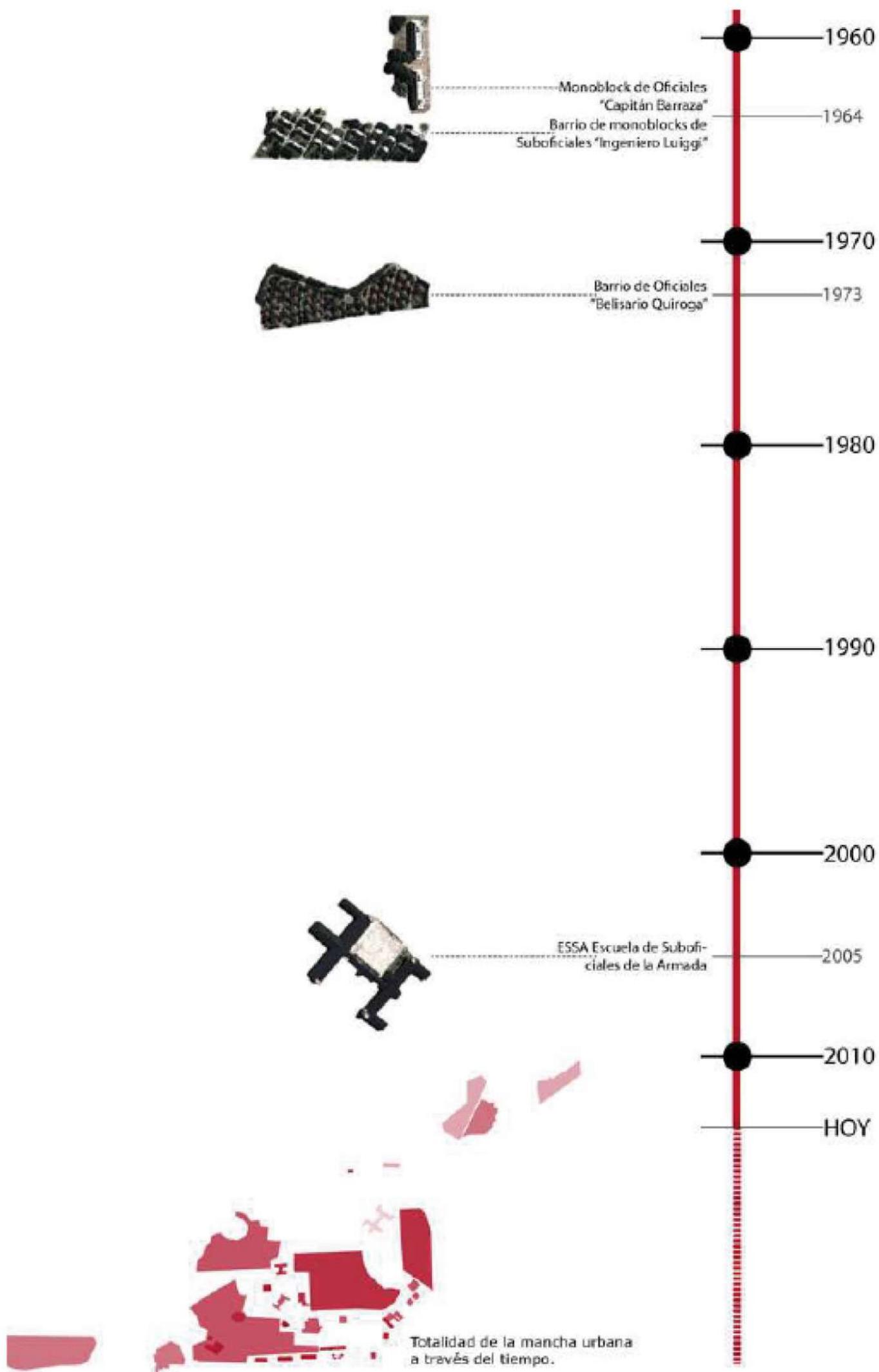
Fig 14 Imágen satelital  
de fondo, fuente Google  
Earth 2014

Aquí vemos como a través de los años, se fue generando la mancha urbana de la BNPB, reconociendo aquellos edificios primeros, que forman parte de su historia arquitectónica. Por medio del degradé de colores, podemos concluir que la urbanidad de la Base tuvo como núcleo central el sector más cercano a zona reservada, para con los años expandirse hacia las periferias, sobre todo con vivienda. También, me parece importante destacar que si bien los primeros planes de Luiggi fueron modificándose, se siguió con cierta continuidad, el completamiento del enclave, sin menospreciar lo hecho previamente.

# LÍNEA DEL TIEMPO

Hospital naval  
 Dirección general de las obras (actual Biblioteca)  
 Gaceta Marinera  
 Ferrocarril  
 Estación del ferrocarril  
 Edificio de comando de operaciones navales  
 Torre de señales  
 Vivienda del director cirujano  
 Casa N°8  
 Casas de empleados, oficinas y restaurant  
 Escuela Humberto 1°  
 Cloacas y agua corriente en todos los edificios



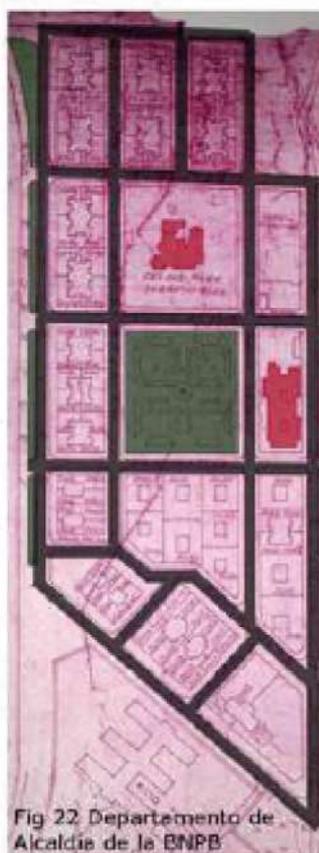


# BARRIO POR BARRIO

## Barrio "Comodoro Martín Rivadavia"



■ Ubicación dentro del predio  
 Año: Primer etapa 1908 - Segunda etapa 1927  
 Destinatario: Suboficiales  
 Cantidad de viviendas: 10 viviendas exentas, 58 agrupadas. Total: 68  
 Equipamiento dentro de los límites: Casino de Suboficiales, Plaza Fournier, Casa de Sub-oficiales.



El barrio está enmarcado por dos avenidas paralelas, una con boulevard. Además, en el centro, tiene un equipamiento propio, el casino de suboficiales y una plaza central, las cuales organizan el trazado y ocupan la mayor superficie. Hay viviendas unifamiliares exentas, y las hay agrupadas cada 4, formando un único edificio en su lenguaje.



# BARRIO POR BARRIO

## Barrio "Jefes y Oficiales Stella Maris"



■ Ubicación dentro del predio  
 Año: Primeras 4 viviendas en 1908, completado en 1937  
 Destinatario: Jefes oficiales  
 Cantidad de viviendas: 106 viviendas  
 Equipamiento dentro de los límites: Correo, Capilla Stella Maris, Talleres, plazoletas, hotel, Casa de Jefes y Oficiales, Casino de Oficiales.



Fig. 23 Imagen satelital de fondo, fuente Google Earth 2014

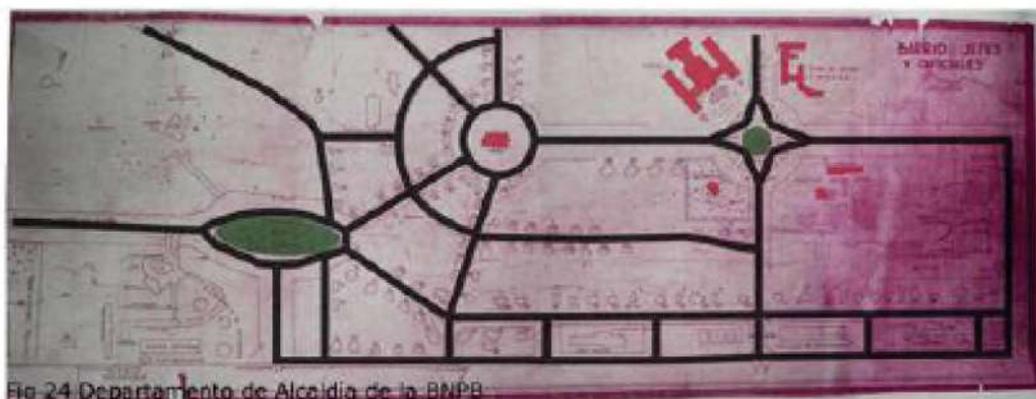
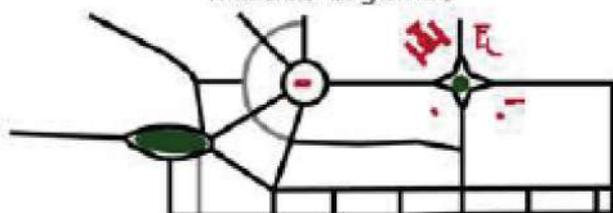


Fig. 24 Departamento de Alcaldía de la BNPB

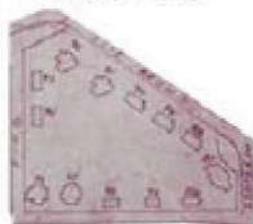
■ Equipamiento  
■ Espacio verde público  
■ Trazado de calles

Trazado orgánico



Este es uno de los barrios principales, por su cercanía a la zona reservada. Sus límites son más bien difusos y parqueizados. En su contacto con zona reservada, aparecen talleres funcionales al puerto. Tiene un eje cruciforme principal, cuyo centro es la plaza Juncal, del cual se desprende el resto del trazado.

Manzana Típica



Es difícil tipificar una manzana, debido al trazado orgánico, y poco ortogonal. Viviendas unifamiliares exentas, 13 en una manzana.



Manzana Atípica



Viviendas unifamiliares, sin medianeras, y con sendas peatonales que permiten el acceso a la casa.



Análisis de manzanas

# BARRIO POR BARRIO

## Barrio "Comandante Luis Piedrabuena"



Ubicación dentro del predio

Año: 1939

Destinatario: Suboficiales

Cantidad de viviendas: 39 viviendas exentas, 206 agrupadas Total: 245

Equipamiento dentro de los límites: Scouts navales



Si bien sus límites son difusos, y se pierden en el horizonte, las zonas verdes carecen de tratamiento o diseño. Aquí se repite el esquema de agrupación que se presenta en el barrio Rivadavia de suboficiales, cada 4 viviendas se forman en su lenguaje un solo edificio. Además, su trazado, aunque no es ortogonal, responde a una repetición constante.

Trazado orgánico regular

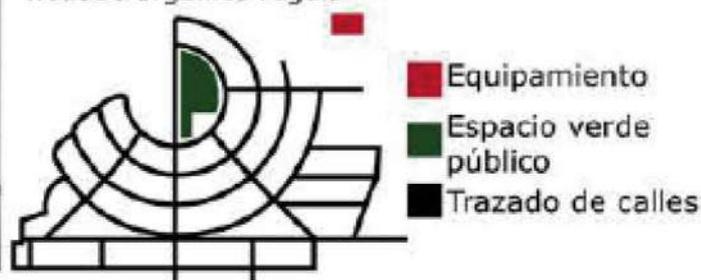


Fig 26 Departamento de Alcaldía de la BNPB

**Manzana Típica**

Las viviendas se ubican en el centro, generando un parque alrededor de las mismas. Las hay agrupadas cada 4, formando un único edificio, y agrupadas cada dos en las esquinas.

**Manzana Atípica**

Viviendas unifamiliares, exentas, rodeadas de verde, siguen la lógica de agrupación lineal concéntrica del conjunto.

Análisis de manzanas

# BARRIO POR BARRIO

## Barrio "Capitán de Navío Dufourq"



Ubicación dentro del predio

Año: 1954

Destinatario: Oficiales modernos

Cantidad de viviendas: 40 viviendas agrupadas cada dos.

Equipamiento dentro de los límites: Ninguno



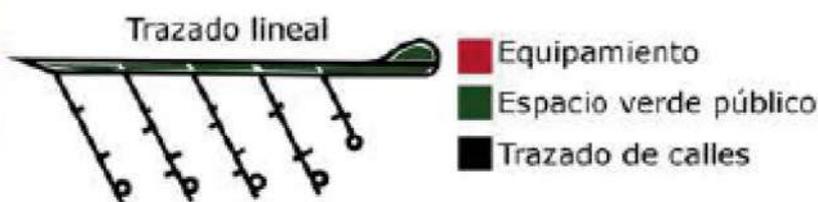
Fig 27 Imagen satelital de fondo, fuente Google Earth 2014



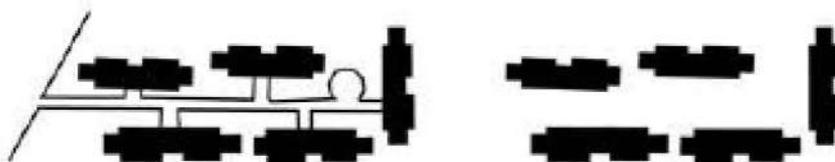
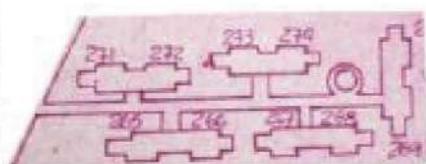
Fig 28 Departamento de Alcaldía de la BNPB



A partir de este momento, los barrios empiezan a conformarse en forma de manzanas tallarín. En este caso, hay una vía principal por la cual se accede al barrio, del cual se desprenden las arterias que alimentan a un grupo de viviendas alineadas. Los límites tienen por tratamiento un fuelle verde que lo separa de la extensión del campo. El acceso a la vivienda está claramente pensado para el automóvil, sobre todo por la utilización de rotondas y la ausencia de veredas con solados para peatones. Todo es un gran jardín donde se posan las viviendas y sólo está marcado el recorrido del automóvil. No hay plazas, ni equipamiento urbano.



### Manzana Típica



Análisis de manzanas

Viviendas unifamiliares apareadas, unidas por el garage. En este caso, las viviendas tienden a acercarse a la arteria de acceso, dejando gran parte del verde hacia el interior (sus patios).

# BARRIO POR BARRIO

## Barrio "Capitán Barraza"



Ubicación dentro del predio

Año: 1964

Destinatario: Oficiales y supervisores

Cantidad de viviendas: 10 departamentos por pabellón. Total: 20

Equipamiento dentro de los límites: Talleres



Fig 29 Imagen satelital de fondo, fuente Google Earth 2014

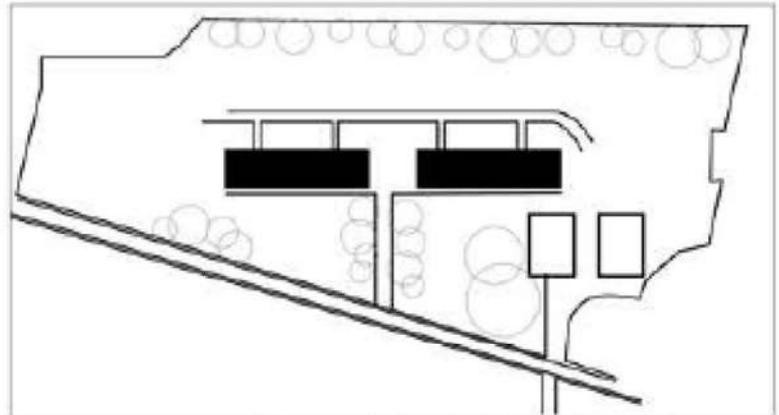
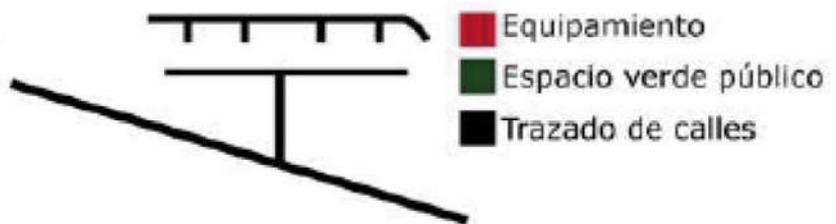


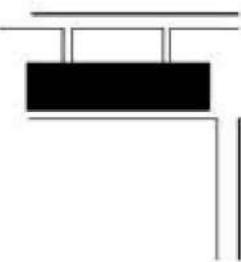
Fig 30 Plano propio realizado a través del trabajo de campo

Conformado por dos pabellones, los cuales están frente al límite con la ciudad, son los únicos edificios en altura destinados a oficiales y supervisores. En este mismo año se construyeron otros edificios de departamentos para suboficiales (Barrio Luiggi). Claramente, este fue el paradigma reinante en la arquitectura, ya que ambos barrios fueron realizados en los años 60, época en la cual se construyeron grandes pabellones como soluciones habitacionales. No presenta mayor tratamiento en el nivel de acceso exterior. Tiene los caminos para el automóvil marcados y se encuentran a un lado de una avenida de importancia dentro de la Base Naval. No posee equipamiento urbano ni espacios verdes diseñados, pero su ubicación dentro del predio es de relativa cercanía con respecto al equipamiento principal de todo el conjunto estudiado.

### Trazado pabellones



### Manzana Típica



La manzana en sí se dilata, apareciendo dentro del trazado, los dos edificios alineados por su lado menor. No aparecen elementos de unión entre ambos. No hay mayor complejidad en implantación, más que meros senderos funcionales.

Análisis de manzanas

# BARRIO POR BARRIO

## Barrio "Ingeniero Luigi"



Ubicación dentro del predio

Año: 1964

Destinatario: Sub-oficiales

Cantidad de viviendas: 8 edificios de 4 departamentos cada uno y 9 edificios de 12 departamentos cada uno. Total: 140 departamentos

Equipamiento dentro de los límites: Casino de Suboficiales, Plaza Fournier.



Fig 31 Imagen satelital de fondo, fuente Google Earth 2014

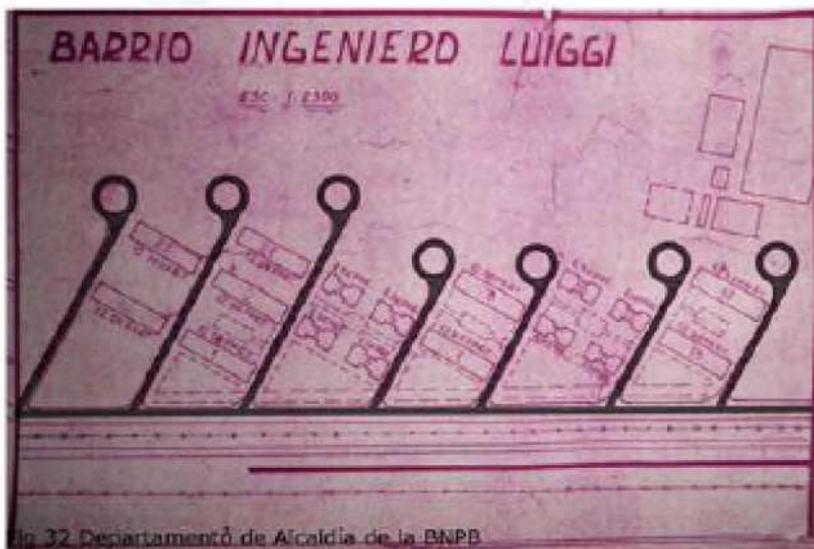
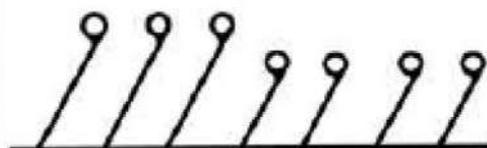
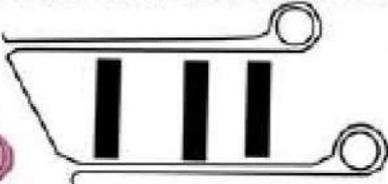


Fig 32 Departamento de Alcaldía de la BNPB

El barrio está compuesto por pabellones de 12 y 4 departamentos respectivamente. Su trazado es similar al del "Barrio Quiroga", con una avenida principal de la cual se desprenden las arterias que dan llegada a cada uno de los edificios. Los espacios públicos sólo son los jardines que rodean a las viviendas, y formando, particularmente, un centro verde común a los dos edificios de cada tira.

Trazado pabellones alineados



Manzana Típica		Manzana Atípica	Análisis de manzanas
			
Tres edificios alineados ortogonalmente, rodeados de los accesos vehiculares. Los límites de la manzana se marcan por las calles y no por el conjunto edilicio.		La lógica de implantación es la misma que la manzana típica, pero con menor densidad.	

# BARRIO POR BARRIO

## Barrio "Belisario Quiroga"



Ubicación dentro del predio

Año: Primer etapa 1908 - Segunda etapa 1927

Destinatario: Suboficiales

Cantidad de viviendas: 10 viviendas exentas, 58 agrupadas. Total: 68

Equipamiento dentro de los límites: Casino de Suboficiales, Plaza Fournier.



Fig 33 Imágen satelital de fondo, fuente Google Earth 2014



Fachada

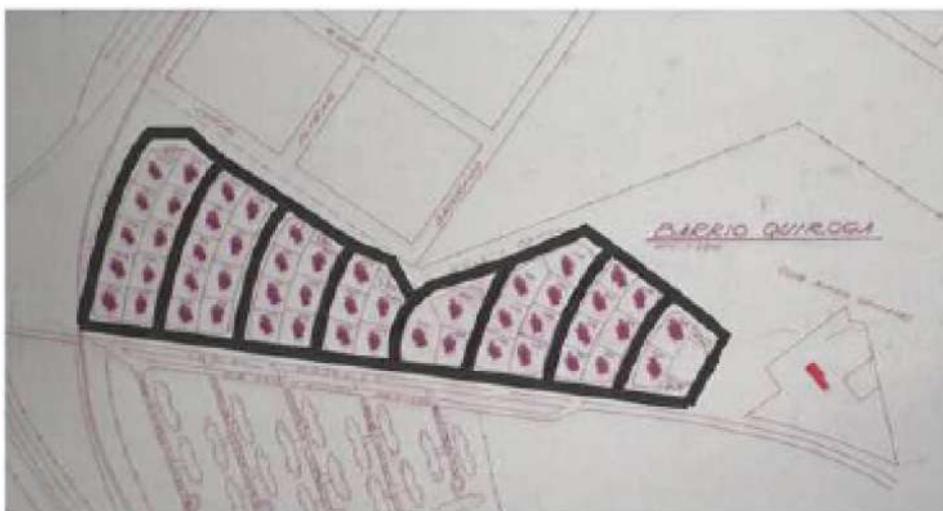


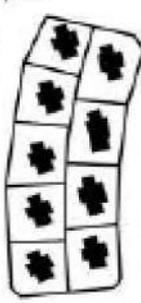
Fig 34 Fuente: Departamento de Alcaldía de la BNPB

Trazado lineal



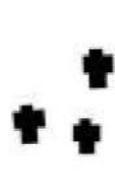
Siguiendo con la lógica de las manzanas tallarin, este barrio es el que lo expresa más marcadamente. Son viviendas unifamiliares de lote propio, de perímetro libre, tienen muros verdes que dividen las viviendas. Los límites son las calles vehiculares seguido por un fuelle de árboles. Hacia uno de sus bordes se encuentra el límite entre la Base Naval y la ciudad de Punta Alta.

Manzana Típica



Viviendas unifamiliares, sin medianeras, y de lote propio. La manzana se encuentra dividida en estos lotes, las casas no forman un conjunto edilicio, sino mas bien se encuentran dispersas dentro de la manzana.

Manzana Atípica



Esta manzana sigue la lógica de conformación del resto del barrio, pero se encuentra en el epicentro, marcando una inflexión hacia ambos lados.

Análisis de manzanas

# CONCLUSIONES SOBRE EL HABITAR EN LA BASE NAVAL

A través de la evolución cronológica de los barrios y permitiéndome compararlos, podemos reconocer ciertas diferencias fundamentales, pero así también, algunas similitudes. El barrio "Rivadavia" destinado a Suboficiales, es el que tiene un trazado más ortogonal, donde los edificios se vuelcan al centro de las diversas manzanas rectangulares, siendo rodeados por el jardín. Aquí vemos que existen dos tipos fundamentales de edificación. Los agrupados cada cuatro viviendas, que conforman desde el lenguaje, un único edificio, y los que se encuentran exentos y dispersos en la manzana. En ambos casos existen, como límite entre lote privado y vereda, el uso de un cerco perimetral, con rejas. En el caso del barrio "Stella Maris", solo encontramos viviendas unifamiliares de perímetro libre, dispersas en las diversas configuraciones de manzanas. Aquí no ocurre lo que en el barrio anteriormente mencionado, donde los edificios se vuelcan al centro de la manzana, sino que por el contrario, dejan en el medio, un gran espacio verde que parece difuso y continuo con todo el jardín que rodea, por el frente, a cada vivienda. También notamos que las dimensiones de cada lote son mucho mayores, y en contraste con el barrio "Rivadavia" vemos como la diferencia entre vereda y lote es un muro bajo o posee arbustos, lo que genera mayor continuidad visual a todo el barrio. Su trazado no es ortogonal, más allá de que mantiene dos ejes fundamentales a 90 grados del plan urbano diseñado por el Ingeniero Luiggi. Es más bien orgánico y confluyen en un punto concéntrico, que es la plaza donde se ubica la Iglesia Stella Maris. También se aprecian diversos estilos de vivienda, quizás esto se deba a las diversas etapas de construcción que dieron por resultado final al barrio actual.

En orden cronológico, encontramos luego el barrio "Piedrabuena", el cual si bien no es ortogonal, mantiene cierta regularidad del trazado. Aquí notamos viviendas de planta baja y dúplex. Su organización y forma de ocupación dentro de las manzanas, responde a los lineamientos planteados en el barrio Rivadavia, destinados también a suboficiales, con agrupación cada cuatro viviendas formando un único edificio.

El barrio "Dufourq" es el único barrio de oficiales en el que las viviendas no se encuentran exentas, sino que están apareadas. La conformación de su trazado es completamente regular, algo que quizás es más perteneciente a los dos primeros barrios de suboficiales construidos. Sin embargo, estas viviendas tienen un estilo similar al del barrio "Stella Maris", por la materialidad en que están hechos, pero la ocupación del territorio es de mayor densidad y compacidad. Es aquí cuando la regulación del trazado aparece por primera vez en un barrio de oficiales, demostrando, quizás, que no había mayores diferencias entre las diversas viviendas jerárquicas, ya que el barrio "Luiggi" presenta el mismo tipo de implantación, solo que la densidad es aún mayor y ya no son viviendas unifamiliares, sino que son monoblocks de departamentos. Y lo mismo ocurre con un barrio para oficiales de mayor jerarquía, el "Belisario Quiroga", el cual presenta, una vez más, el tipo de implantación y apropiación del terreno a los anteriores barrios mencionados. Sólo que en este caso, las viviendas son unifamiliares y de perímetro libre, siendo rodeados por el parque.

Por último, un caso particular es el del pequeño barrio "Barraza", el cual es para personal superior, pero que sin embargo está conformado por dos monoblocks, algo que ocurre también con el barrio de subalternos "Luiggi". Su implantación es distinta, ya que se posicionan ambos edificios alineados por su lado menor.

Con lo expuesto anteriormente me atrevo a decir que si bien existen diferencias entre barrios de personal superior con respecto del personal subalterno, también hay muchas similitudes y, creo, responden a la época en que fueron construidos, dejándose influenciar por las corrientes arquitectónicas imperantes, más allá de la mera distinción de jerarquías. Pero al respecto, cabe mencionar, también, que la mayor diferencia que he notado no está en su trazado, sino más bien en la densidad que cada barrio presenta. Mientras que en los barrios de Oficiales y Jefes, la densidad es mucho menor (incluso en el barrio Quiroga, el cual tiene viviendas apareadas), cuando analizamos las viviendas de suboficiales, encontramos que la densidad y la agrupación es casi una condición sine qua non.

Otro aspecto que me parece importante destacar, es la ubicación dentro del predio. Aquí tampoco encontramos mayores diferencias. El barrio "Piedrabuena" se encuentra a un lado del eje principal, en cercanía con el barrio "Stella Maris" de jefes y oficiales. Y, a su vez, varios barrios de oficiales tienen una ubicación más bien periférica, generando cierta hibridación entre las diversas jerarquías presentes en el puerto.

Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1992.

(3) TRIADÓ, Enrique, "Historia de la Base Naval Puerto Belgrano", Pág 25, Centro Naval, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1992.

(4) TRIADÓ, Enrique, "Historia de la Base Naval Puerto Belgrano", Pág 39, Centro Naval, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1992.

(5) OYARZÁBAL, Guillermo Andrés, "Argentina hacia el sur", Pág 41, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2002.

(6) VIÑUALES, Graciela María, "Patrimonio portuario: Base Naval de Puerto Belgrano (1896-2011)", Seminario de crítica, Nº 166, Instituto de Arte Americano, año 2011.

(7) TRIADÓ, Enrique, "Historia de la Base Naval Puerto Belgrano", Centro Naval, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1992.

(8) VIÑUALES, Graciela María, "Patrimonio portuario: Base Naval de Puerto Belgrano (1896-2011)", Seminario de crítica, Nº 166, Instituto de Arte Americano, año 2011.

(9) VIÑUALES, Graciela María, "Patrimonio portuario: Base Naval de Puerto Belgrano (1896-2011)", Seminario de crítica, Nº 166, Instituto de Arte Americano, año 2011.

(10) VIÑUALES, Graciela María, "Patrimonio portuario: Base Naval de Puerto Belgrano (1896-2011)", Seminario de crítica, Nº 166, Instituto de Arte Americano, año 2011.

(11) OYARZÁBAL, Guillermo Andrés, "Argentina hacia el sur", Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2002.

(12) VIÑUALES, Graciela María, "Patrimonio portuario: Base Naval de Puerto Belgrano (1896-2011)", Seminario de crítica, Nº 166, Instituto de Arte Americano, año 2011.

(13) VIÑUALES, Graciela María, "Patrimonio portuario: Base Naval de Puerto Belgrano (1896-2011)", , Seminario de crítica, Nº 166, Instituto de Arte Americano, año 2011.

(14) TRIADÓ, Enrique, "Historia de la Base Naval Puerto Belgrano", Centro Naval, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1992.

## Bibliografía consultada

CRESPI VALLS, Antonio, "Gran Álbum de Punta Alta", Sureña, Bahía Blanca, 1941.

DUFOURQ, Félix (h), "Puerto Belgrano. Orígenes de la Base y la ciudad de Punta Alta - Actuación de los marinos argentinos", Ministerio de marina, Buenos Aires, 1957.

OYARZÁBAL, Guillermo Andrés, "Argentina hacia el sur", Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2002.

TRIADÓ, Enrique, "Historia de la Base Naval Puerto Belgrano", Centro Naval, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1992.

VIÑUALES, Graciela María, "Patrimonio portuario: Base Naval de Puerto Belgrano (1896-2011)", Seminario de crítica, Nº 166, Instituto de Arte Americano, año 2011.

## Fuentes primarias consultadas

Archivo Histórico Municipal, Municipalidad de Coronel Rosales, Punta Alta, Provincia de Buenos Aires.

Biblioteca Nacional, Ciudad de Buenos Aires.

Departamento de Alcaldía de la Base Naval de Puerto Belgrano, cartografía, Base Naval de Puerto Belgrano

Departamento de Estudios Históricos Navales, Archivo fotográfico, Ciudad de Buenos Aires.

Museo Naval de la Nación, Tigre, Provincia de Buenos Aires

Museo Naval Puerto Belgrano, Base Naval de Puerto Belgrano.

## Páginas de internet consultadas

[www.ara.mil.ar](http://www.ara.mil.ar)

[www.archivodepunta.com.ar](http://www.archivodepunta.com.ar)

[www.golfpb.com.ar](http://www.golfpb.com.ar)

[www.essa.ara.mil.ar](http://www.essa.ara.mil.ar)

# AGRADECIMIENTOS

- Walter G. Bravo, Suboficial Principal, Armada Argentina
- Dra. Arq. María Marta Lupano
- Arq. Virginia Baroni
- Arq. Jorge Andrés Purriños
- Al Departamento de Alcaldía de la Base Naval de Puerto Belgrano
- Al Museo Naval Puerto Belgrano

## MEMORIA DE LA INVESTIGACIÓN

- Consulta bibliográfica en la Biblioteca Nacional de Buenos Aires.
- Visita al Departamento de Estudios Históricos Navales (sección archivo fotográfico), en el barrio de la Boca.
- Visita al Museo Naval de la Nación (sección archivo fotográfico), en el partido de Tigre, Provincia de Buenos Aires.
- Recopilación de información de la publicación del IAA.
- Visita a Instalaciones Fijas (BNPB) para acceder a la cartografía de los barrios, al ser negados estos, se presentó una nota al Jefe de la Base Naval, para concertar una entrevista.
- Visita al Departamento de Alcaldía, de la Base Naval de Puerto Belgrano. Obtención de la cartografía referida a los diversos barrios militares.
- Visita al Departamento de Estudios Históricos Navales (sección Biblioteca), cerrada por refacciones.
- Visita al Museo Naval Puerto Belgrano (en Puerto Belgrano), por parte de un familiar, se realiza una charla con la museóloga a cargo.
- Trabajo de campo en la Zona Común de la Base Naval, realización de fotografías y constatación de la información obtenida previamente, sobre todo lo referido a ubicación de edificios.
- Charla con el señor Walter Bravo para reconocer la ubicación y uso de ciertos edificios dentro de la Base Naval.
- Charla con ecónomo de algunos barrios para constatar la validez de los planos obtenidos.