

La boca tiene dos puentes, a escasos metros uno del otro, con el mismo nombre.

El más interesante es el viejo Trasmontador cuya erección fue obra exclusiva de la Provincia de Buenos Aires, a pesar de servir para unir a Buenos Aires, Capital de la República, con la Provincia de Buenos Aires.

Por decreto del 25 de Septiembre de 1908, se autorizó al ferrocarril del Sur a erigir un monumental puente de hierro que sirviera, además, para unir peatonalmente a la capital y la provincia, además de servir para el traslado de todo tipo de vehículos.



Dos puentes con el mismo nombre



Trasmontador

Así surge ese monumental trasmontador que se inaugura "ante numerosa concurrencia", el 30 de Mayo de 1914, con el nombre de Puente Nicolás Avellaneda, y que, durante muchos años servirá a su fin específico.

Pero también se llamó Avellaneda al puente posterior, levantado en la década del 40, que pasó a cumplir todas las funciones del antiguo trasmontador.

Pensando que tal vez, no sólo reemplazaría al trasmontador en ese aspecto, sino que también relegaría el homenaje al prócer, el moderno Puente también fue bautizado Nicolás Avellaneda.

Así, la Boca se da el lujo de tener dos puentes con el mismo nombre a menos de doscientos metros el uno del otro.

El puente trasmontador Nicolás Avellaneda es único en América y uno de los ocho que quedan en pie en el mundo. Símbolo de la integración argentina al capitalismo y emblema de la ingeniería inglesa de finales del siglo XIX, hoy está en decadencia. Un grupo de profesionales y vecinos propone rescatarlo del olvido y revalorizar el entorno, en beneficio de la comunidad.

Los puentes trasmontadores se construyeron en las principales ciudades portuarias del mundo durante los siglos XIX y XX. Son símbolos de la integración al sistema capitalista en tiempos del predominio de Inglaterra en la economía mundial, por eso se constituyeron en una valiosa tipología de la ingeniería de la revolución industrial. Lentamente, fueron desapareciendo, y en la actualidad solo quedan ocho, de los cuales el Nicolás Avellaneda es el único en toda América.

Nuestro puente fue construido en Inglaterra, en hierro, con trazas de cobre para resistir la corrosión; luego se lo armó en Buenos Aires, a la manera de un mecano. Presenta una plataforma suspendida, tirada por cables, que le permitió cruzar el Riachuelo a coches, camiones, carros con caballos y también al tranvía.

El puente trasmontador se ubica en la intersección de la calle Montaña y la rivera del Riachuelo, en la Isla Maciel, Avellaneda, y entre las avenidas Pedro de Mendoza y Almirante Brown, en La Boca, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Desde las pasarelas se tienen excelentes vistas de ambas ciudades.

La obra –autorizada por decreto de la provincia de Buenos Aires–, la llevó a cabo Ferrocarril del Sud, la empresa que más tarde la donó a la Nación. Inaugurado el 30 de mayo de 1914, comunicaba ambas orillas sin interrumpir el paso de los buques hasta que lo desactivaron, en 1960.

En 1993, estuvo a punto de ser reducido a chatarra; de la depredación lo salvó el reclamo de un grupo de vecinos, profesionales y legisladores porteños, que aún luchan por la puesta en valor del puente y su entorno.

El estado actual

La antigua estructura de hierro presenta deterioros por falta de mantenimiento. Por fortuna, aún se está a tiempo de rescatarlo. La arquitecta Roxana González, coordinadora del Instituto de Preservación del Patrimonio Arquitectónico, Urbano y Rural (IPPAUR), integrado por profesionales matriculados en el Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires Distrito II, lo explicó de esta manera: “La puesta en funcionamiento del transbordador sería el cambio trascendental que necesitan, por igual, la ciudad de Avellaneda y el barrio de La Boca, y este hecho marcaría el comienzo de la transformación para revalorizar y proteger el paisaje natural y urbano, sumado a la integración de la naturaleza y el medio construido del paisaje de la Cuenca Matanza-Riachuelo”.

Y afirmó que, para que este cambio se produzca, es necesario promover desde las instituciones, la comunidad educativa, las industrias y la comuna, una planificación sustentable, capaz de producir el desarrollo urbano global que el área metropolitana necesita, más allá de ser una atracción turística.

“La puesta en funcionamiento del puente sería el cambio trascendental que necesitan, por igual, la ciudad de Avellaneda y el barrio de La Boca, y este hecho marcaría el comienzo de la transformación para revalorizar y proteger el paisaje natural y urbano, sumado a la integración de la naturaleza y el medio construido del paisaje de la Cuenca Matanza-Riachuelo”..

Para el ente de preservación, la tarea no se circunscribe meramente a la declaración de buenas intenciones por parte de las autoridades públicas, sino que requiere de instrumentos idóneos, desde el punto de vista normativo y ejecutivo, que hagan posible una labor eficaz del Estado contra los constantes ataques que sufre el patrimonio nacional.

Entre las tareas a realizar, se cuentan: 1) El relevamiento fotográfico y la redacción de un informe histórico y geográfico del lugar, en conjunto con los referentes zonales en busca de preservar la identidad y la memoria. 2) La búsqueda de planimetría con la restitución de geodesia, fotos aéreas y planos antiguos. 3) La proyección de un circuito turístico dentro de la Isla Maciel, que permita visitar la escuela, la plaza, la cancha del club San Telmo, los bares, conventillos y sitios relevantes. Dentro de las propuestas, se incluye la creación de un Centro de Interpretación de la Isla en relación con el puente transbordador.

Además, el IPPAUR se acerca a distintas instituciones públicas y privadas de Avellaneda, en la búsqueda de avales para la llevar adelante esta propuesta y gestiona, a nivel institucional, el Proyecto de Declaración de Patrimonio Mundial del Transbordador La Boca-Isla Maciel.

La iniciativa se inspiró en un proyecto similar, que tiene como protagonista al puente transbordador Bilbao-Viscaya, en España. Desde esa premisa, los institutos IPPAUR, la Convención del Consejo Mundial de Patrimonio y Sitios (ICOMOS) y la Fundación x La Boca trabajan en conjunto desde 2006.~

Transbordadores del Riachuelo, El Nicolás Avellaneda y El Bizkaia

Por decreto del 25 de septiembre de 1908 se autorizó al Ferrocarril del Sur a erigir un puente transbordador para unir a la Isla Maciel con La Boca.

La gestión provino de la Pcia de Buenos Aires. El puente llevó el nombre del Nicolás Avellaneda por el nombre del municipio de la margen derecha del Riachuelo. Se inauguró el 31 de mayo de 1914. Su dominio fue luego nacional.

La plataforma transbordadora cuelga de un armazón rígido y a su vez articulada a un carro superior. Podía manejarse desde la casilla de la plataforma, como también de la casilla de máquinas. De 8 por 12 metros, transportaba peatones, carros, vehículos a motor o tranvías. Unía el extremo de la Avda. Alte.Brown en la Boca con la Avda. La Plata en el Partido de Avellaneda.

En 1940 se inauguró a cien metros un nuevo puente, pero el transbordador siguió funcionando hasta la década del '60.



Entre los siglos XIX y XX se construyeron en el mundo, 20 puentes similares al Puente Trasbordador Nicolás Avellaneda en áreas portuarias. De los 20, sólo 8 quedan en pie. De esos 8 sólo el Nicolás Avellaneda se encuentra en desuso, único en toda América. El objetivo es que sea declarado patrimonio de la humanidad por la UNESCO como ya sucedió con el trasbordador de Vizcaya, en España. Para eso primero hace falta ponerlo en uso. A un costo de 1.200.000 dólares será restaurado el viejo puente transbordador Nicolás Avellaneda. Los planes incluyen una completa recuperación de la estructura metálica, la rehabilitación del sistema de cruce del Riachuelo haciéndolo un paseo peatonal y también la construcción de un mirador con confitería en la parte alta del puente. La restauración del viejo puente transbordador, que se inauguró en 1914 y fue desactivado en 1960, integra un amplio plan de obras de rehabilitación de áreas históricas que bordean el Riachuelo .



En estas fotos se puede ver el transbordador en funcionamiento :



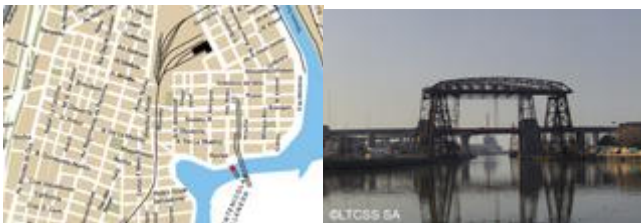
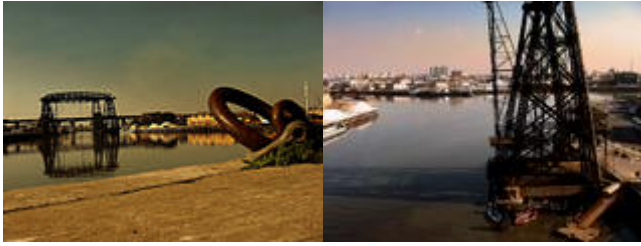
La obra nació con la Ley 4.821 del 10 de octubre de 1905 que autorizó al Ferrocarril del Sud a construir un puente que permitiera -mediante una plataforma transbordadora accionada

eléctricamente- el paso de carros y personas. El viejo Puente Brown como lo bautizaron los vecinos, costó 100.000 libras esterlinas de la época y fue donado por el Ferrocarril del Sud a cambio de varias franquicias otorgadas por el Gobierno nacional. La parte metálica del puente, que alcanza casi a los 40 metros de altura, se construyó en Inglaterra y se armó luego en Buenos Aires como si fuera un meccano, pieza por pieza. Las fundaciones para sostener la estructura del puente fueron hechas aquí por la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias. En el fondo del Riachuelo se enterraron 8 cilindros de hormigón, a 24 metros de profundidad. Cada cilindro tiene 4 metros de diámetro y puede soportar una carga de 978 toneladas. El 30 de mayo de 1914 se inauguraron las obras. El transbordador cruzaba el río en menos de media hora, con un sistema de cables y poleas controlado desde la casilla que hoy se ve en la avenida Almirante Brown. A pesar de las nieblas frecuentes y el tráfico de barcos, funcionó en forma segura durante muchos años.



Un transbordador hermano, aunque ubicado al otro lado del mundo, inspira dicha empresa. En agosto del año pasado una comisión de expertos argentinos viajó a Bilbao, en el País Vasco, para visitar el Puente Colgante de Portugalete (patrimonio mundial de la UNESCO). La comisión bilbaína invitó además a los amigos argentinos a participar en este proceso, con el fin obtener información y conocimientos para la futura solicitud del Nicolás Avellaneda.





En el mundo quedan en la actualidad sólo ocho trasbordadores de las características del de Avellaneda, siendo el de La Boca el único que se encuentra fuera del continente europeo. Las otras estructuras de hierro son el Puente Colgante bilbaíno; el Warrington y Middlebroug, en Inglaterra; el Newport, en el país de Gales; el Osten y el Rendsburg, en Alemania y el Rochefort-sur-mer, en Francia.

Otros Transbordadores de la Boca.

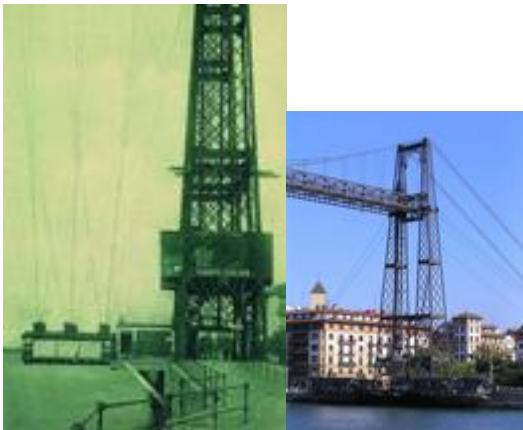
Transbordador Patricios



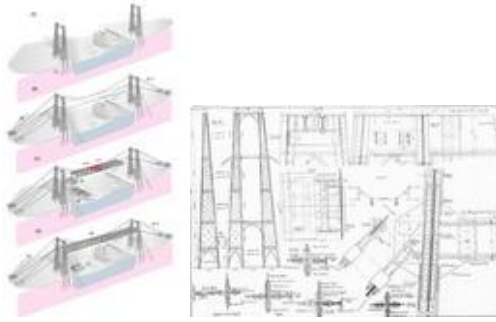
Transbordador Barracas en 1915



Puente Colgante de Bilbao, diseñado por Alberto Palacio y Elissague e inaugurado el 28 de Julio de 1893, es un puente pionero en su categoría de puentes transbordadores, siendo el puente colgante transbordador más antiguo del mundo. La de hoy ha sido una salida que teníamos pendiente desde hace mucho tiempo y que por fin hemos podido realizar. Se trataba de visitar el Puente Bizkaia o Colgante que une las localidades de Portugalete y Getxo a través del Ibaizabal/Nerviión. El puente salva una luz de 160 metros en la Ría de Bilbao, y tiene una altura de 45 metros; incorpora una barquilla para el transporte de pasajeros y vehículos. La estructura básica del puente son dos vigas carril apoyadas en cuatro pilares atirantados en celosía remachadas, dos a cada margen de la Ría.



Construcción del Transbordador Bizkaia



- A. Para la cimentación de las torres se excavó hasta 10 metros de profundidad horadando la antigua Peña de Santa Clara e hincando sobre ella troncos verdes de haya (1). En Las Arenas, al ser un terreno arenoso, los troncos se anclan con mortero hidráulico.
- B. Los anclajes. Son ocho cables de acero de 400 metros de longitud que fijan la estructura. Cada cable lo forman 130 pequeños alambres (2 y 2.1.).
- C. La pasarela está formada por 27 piezas (3). Fueron ascendidas una por una a través de una gabarra (4).
- D. La estructura metálica consiste en:

- a. cuatro torres metálicas de 51m cada una, situadas dos en cada margen y enlazadas con cables de acero (5 y 5.1.).
- b. Un tablero de 165,60m, originariamente construido por una viga en cruz de San Andrés y suspendido a una altura de 43 m respecto al muelle (6).
- c. La barquilla (7). La primitiva barquilla disponía de primera clase (sentados y a cubierto) y segunda clase (junto a los carruajes y al descubierto) y tenía capacidad para 12 carros y 200 personas.

Cabina del Bizkaia



El primer puesto de control estaba inicialmente en Las Arenas, entre las dos torres, pero con la posterior remodelación después de que fuera destruido en la guerra civil, se construyó en el lado de Portugalete donde hoy se embarca. Recientemente se ha construido un ascensor panorámico y una pasarela peatonal en la parte superior del puente.

Servicio Servicio 24 horas al día- 365 días al año. El peso máximo permitido por vehículo es de 10 toneladas. La duración actual del viaje es de 1'5 minutos y la frecuencia de transbordo de 8 minutos.

<http://www.fundacionxlaboca.com.ar/>

A mediados de 2001, un grupo de empresarios, artistas y vecinos de la ciudad de Buenos Aires empezamos a reunirnos en el Museo Quinquela Martín con el interés de trabajar por el desarrollo del barrio de La Boca del Riachuelo, enclave inmigratorio entre los siglos XIX y XX, con una historia rica ligada, sobre todo, a la actividad portuaria.

Desde entonces, el barrio supo conjugar el arte y el trabajo, atesoró en sus calles y en sus casas una memoria urbana de especial interés turístico y patrimonial. No obstante, ha sufrido un duro proceso de pauperización de sus habitantes ante la pérdida de las principales fuentes económicas.

Aquellos amigos de La Boca que se convocaron conscientes de la historia, los problemas y las potencialidades del barrio, queremos aportar nuestro esfuerzo a través de una Organización No Gubernamental (ONG) a la que hemos llamado Fundación X La Boca, una entidad civil sin fines de lucro que tiene la misión de ser puente de integración y desarrollo en el barrio de La Boca.

Con la certeza de que la educación, salud, cultura y trabajo son sinónimos de futuro y desarrollo, nuestra ONG suma un espacio de participación a la comunidad y colaborará en su integración permanente.

Por ello, sus miembros asumen el compromiso de ejercer con solidaridad la tarea de colaborar en la reconstrucción responsable de la trama social para que el barrio de la Boca se integre a la ciudad, desde una posición activa y próspera.

Los objetivos generales de la Fundación X La Boca son:

Gestionar y coordinar con entidades intermedias proyectos y/o programas orientados a la integración urbana, social y cultural de la Boca y el Riachuelo.

Generar y/o apoyar la formación y la capacitación de grupos de personas para recrear una cultura del trabajo que impulse los oficios, las profesiones y las actividades industriales y comerciales del barrio. La Fundación x La Boca llevará a cabo su misión con el impulso y el trabajo de las siguientes comisiones:

Acción Social

·Arquitectura, Urbanismo y Puertos

·Cultura

·Turismo

Cuanto mayor y más sólida sea la base de nuestra Fundación, más y mejores serán los logros que pueda obtener en beneficio del barrio de La Boca. Su participación activa es un elemento esencial para hacer realidad la recuperación del protagonismo histórico de La Boca y su proyección hacia el futuro.

1998: Barrio de la Boca: Inundabilidad de la zona por bajo nivel con relación al resto de la ciudad, el ingreso de agua por el Riachuelo, su borde costero tornaban inundable al todo el ejido del barrio porteño. Durante el mismo año se inician obra de infraestructura a fin de terminar con los terribles anegamientos por sudestada.

La construcción de una Obra de defensa costera sumada a la readecuación de los grandes conductos pluviales y las obras de hidráulica de drenaje solucionaron el flagelo de las inundaciones y en consecuencia el afianzamiento de emprendimientos privados.

En el barrio de La Boca nos referimos a las obras de "Defensa Costera y Renovación de la Ribera", obras de prevención y mitigación de las inundaciones y parquización del área ribereña, realizadas con financiamiento público, como también a la puesta en valor de áreas de potencial explotación para la actividad turística, en particular Caminito y vuelta de Rocha.

Programa de Recuperación Urbanística y Ambiental del Barrio de La Boca

A propuesta de vecinos del barrio, a principios de 2007 la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires sancionó la [Ley 2240](#) que declara la emergencia urbanística y ambiental en lo referido a vivienda, servicios, equipamiento, espacios verdes y actividades productivas para el polígono delimitado por las Av. Regimiento de Patricios, Av. Martín García, Av. Paseo Colón, Av. Brasil y Av. Pedro de Mendoza.

A tales efectos, se ha constituido la UE-PRUA La Boca -Unidad Ejecutora del Programa de Recuperación Urbanística y Ambiental del Barrio de la Boca- siguiendo los objetivos de la Sección 8 de la Renovación Urbana del [Código de Planeamiento](#), según lo establece la misma Ley.

A partir del día 5 de junio de este año, los representantes del gobierno y vecinos que integran la UE-PRUA La Boca, han venido trabajando sobre los ejes prioritarios de intervención, y en la definición de acciones en función de las necesidades y urgencias del barrio, sintetizadas en el PRUA La Boca.

Para cumplir con los objetivos de realizar las intervenciones definidas en el PRUA-La Boca, se ha puesto simultáneamente en funcionamiento un cuerpo técnico formado por experimentados profesionales, encargado del desarrollo de los proyectos de obras específicos, y de llevar a adelante las gestiones necesarias.

Es de destacar que la UE-PRUA La Boca se ha propuesto definir lineamientos orientadores de acciones en el barrio para articular los esfuerzos de las distintas áreas a fin de potenciar las acciones conjuntas. A tal fin se seguirán estableciendo vínculos con las responsables de distintas reparticiones, así como con funcionarios de otras jurisdicciones y actores de la sociedad civil. Asimismo, a lo largo de todo el proceso se busca garantizar una gestión participativa y transparente, asegurando una sólida comunicación con la ciudadanía.