**Párrafos Geográficos**
**ISSN 1853-9424**

# BARRIO PUERTO: EN EL OLVIDO DESDE SUS INICIOS

**Allega, Lucrecia**

Universidad Nacional de Mar del Plata. E-mail: lucu29@hotmail.com

Resumen

El presente trabajo analiza en qué medida el Barrio Puerto constituye una fortaleza para el desarrollo de Mar del Plata como ciudad Portuaria, dado que su estado actual en infraestructura y servicios no condice con los requisitos tanto nacionales como internacionales para su inserción. El área de estudio se delimitó por tratarse del sector que presenta deterioros más significativos teniendo en cuenta el aspecto visual y por ser el que cuenta con mayor presencia de industrias procesadoras de pescado. Se realizó una reseña histórica del origen del barrio tratando de analizar cuáles fueron los principales actores y hechos que impulsaron el progreso de esta área. Se observó la edificación, teniendo en cuenta, el entramado y estado así como también las vías de circulación. Se identificó la accesibilidad de los servicios de transporte y recolección de residuos y por último se relevó el tipo de uso del suelo, considerando que la incompatibilidad de los usos de suelo y mal estado estructural del área son los principales escollos que encuentra el barrio en su actividad diaria. Según el COT (código de Ordenamiento Territorial) el área corresponde al distrito Industrial Pesquero (I1P1), sin embrago, se identificaron tres áreas diferenciadas por el tipo de actividad que desarrollan, los actores presentes y la importancia que dichas áreas tienen para Mar del Plata. Una, que constituye propiamente el Puerto, con sus banquinas y los comercios próximos a ellas, favorecida por el interés turístico que representa para la Municipalidad. Otra, correspondiente al Área Industrial del Puerto con presencia de fábricas, que corresponde a nuestra área de estudio, y por último una zona de uso comercial y habitacional, que conforma un área de tránsito diverso, en diferentes horarios. En las salidas de campo se observó el incumplimiento de lo establecido en el COT y el déficit en las condiciones de infraestructura y servicios por parte de la Municipalidad, llevando esta a una desvalorización funcional y visual del área.

Palabras clave: Barrio – Incompatibilidad – COT – Usos del suelo.

# BARRIO PUERTO: IN OBLIVION FROM THE BEGINNING

Abstract

This paper analyses to what extent that Barrio Puerto is beneficial for the development of the city of Mar del Plata as port city, as its current status in infrastructure and services are not consistent with the national and international requirements for inclusion. The study sector was defined as that presenting the most significant damage considering the visual aspect and for being the one with the largest presence of fish processing industries. We conducted a historical review of the origin of the area trying to analyse what were the main actors and events that promoted the progress of this area. The built up area was surveyed taking into account the fabric and condition of structures as well as road types. We identified the accessibility of transport services and waste collection and finally surveyed the type of land use, considering that the incompatibility of land uses and poor structural condition of the area are the main obstacles encountered in the area from day to day. According to the COT (Código de Ordenamiento Territorial - Land Zoning Codes) the area corresponds to the Industrial Fisheries District (I1P1), however, three distinct areas were identified by the type of activity performed, the actors present and the importance that these areas are to Mar del Plata . One area, which

Una versión preliminar de este trabajo se encuentra incluida (sin referato) en las Actas de las VIII Jornadas Patagónicas de Geografía. UNPSJB (Sede Comodoro Rivadavia). 13 -16 de abril de 2011. Publicado en soporte CD con ISBN 978-987-26721-0-2.

contains the Port, with its shores and nearby businesses, is encouraged and supported by the tourism interest of the Municipality. Another area, the Port Industrial area with its presence of factories, corresponds to our study area, and finally an area of commercial and residential use, which forms a diverse transit area at different times is the latter. During the field trips, breaches of the provisions of the COT and the deficit in the infrastructure and services by the municipality were observed, the effect of which were a functional and visual impairment in the area.

Keywords: District - Incompatibility - COT - Land use.

*Introducción y Marco Teórico*

Desde los inicios de la ciudad de Mar del Plata, la actividad pesquera constituyó una fuente de trabajo y una razón por la cual muchos inmigrantes y locales la eligieron como destino final. Con el paso del tiempo estos motivos fueron suficientes para que naciera junto con el puerto un pueblo y luego pasara a formar parte de la actual ciudad de Mar del Plata, adquiriendo la denominación que lo identifica con su actividad dominante: “Barrio Puerto”, caracterizado por el desarrollo de la Industrial Pesquera.

En el marco de la presentación de Mar del Plata a nivel Nacional e Internacional como ciudad portuaria, no solo cobra importancia el espacio portuario que, según Domínguez Roca, es un “espacio directamente destinado a las actividades de transferencia de carga y pasajeros entre modos de transporte terrestre y acuáticos o al espacio que desde el punto de vista jurídico-político-territorial está sujeto a la jurisdicción de la autoridad portuaria” sino también el espacio funcionalmente vinculado con el puerto que según el mismo autor “hace referencia a las áreas cuyas actividades se encuentran directamente relacionadas con la actividad portuaria, independientemente de que se ubiquen en áreas próximas al puerto a gran distancia del mismo” (2006:7)

En este trabajo se intentará analizar en qué medida el Barrio Puerto constituye una fortaleza para el desarrollo de Mar del Plata como ciudad Portuaria, dado que su estado actual en la calidad de infraestructura, servicios, accesibilidad, etc. no condice con los requisitos tanto nacionales como internacionales para su inserción.

Según Ascher la metropolización “es, principalmente, el resultado de la globalización y de la profundización de la división del trabajo a escala mundial, que hacen cada vez más necesarias y competitivas las aglomeraciones urbanas capaces de ofrecer un mercado de trabajo amplio y diversificado, la presencia de servicios de muy alto nivel, un gran número de equipamientos e infraestructura…”. (2004: 56). Es decir, que la metropolización excede las decisiones locales, transfiriendo gran parte de la toma de decisiones al orden global. No solo la ciudad trata de ofrecer sus más altos niveles de infraestructura y servicios para convertirse en un polo de atracción de inversiones, sino que también van a ser las

decisiones externas las que condicionan su revalorización y posicionamiento a escala mundial.

Mar del Plata, ciudad promocionada a nivel nacional e internacional en sus diferentes épocas como ciudad turística, de convenciones y congresos, cultural y/o portuaria, intenta lograr una posición a nivel nacional e internacional capaz de ofrecer de manera eficiente estos servicios postergando las necesidades de cambios locales que la ciudad y sus ciudadanos necesitan. Para Estrada Llaquet **"**el puerto está concebido para llevar a cabo una determinada función, cual es en su esencia el hacer posible la transferencia de la carga entre los modos marítimos y terrestres y facilitar cuantas actividades comerciales e industriales vinculadas con aquella tengan lugar en su zona de servicio" (2004:11). Es decir, el valor del puerto no solo se lo dan los servicios in situ sino también su territorio adyacente con los servicios que ofrecen.

Según Santos "…las localizaciones antiguas condicionan las nuevas localizaciones" (1990:147) claro ejemplo lo es el Barrio Puerto de la ciudad de Mar del Plata, el cual surge junto con el origen del actual puerto en los albores de 1909, dibujando el paisaje en función a su crecimiento. No solo fue la población que trabajaba del puerto la que decidió localizarse en las tierras adyacentes como orden lógico para la labor del día a día, sino también lo fueron las industrias procesadoras de pescado, paralelamente a la consolidación de la función de puerto pesquero.

A medida que el Puerto con su respectivo Barrio aledaño y homónimo crecía, también lo hacia la ciudad y junto con ellos crecían lo conflictos. "Los lugares no tienen una simple y única identidad. Están llenos de diferencias internas y de conflictos acerca de cómo su pasado ha sido ("la naturaleza de sus herencias"), sobre lo que debe ser su presente desarrollo, sobre lo que debe ser su futuro" *(*Costa Pereira *et al.*, 2007:14)

Este trabajo se plantea los siguientes objetivos:

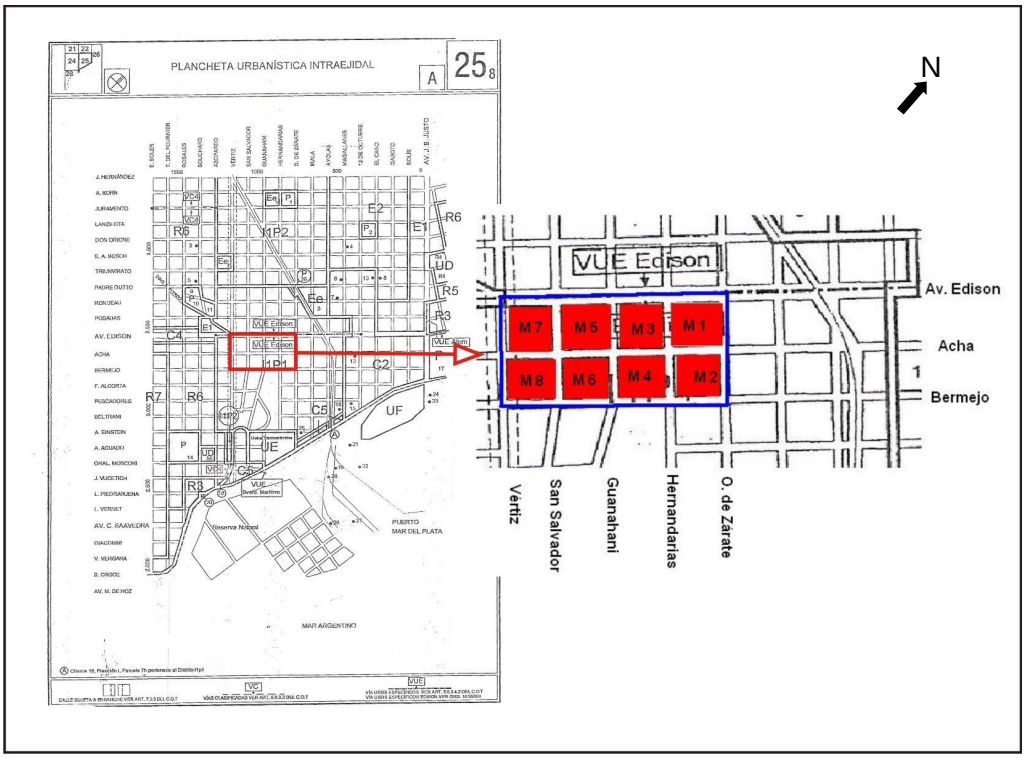
- Analizar cuáles fueron los actores y hechos que impulsaron el progreso del Barrio Puerto desde sus inicios.
- Comprobar si los lineamientos establecidos en el Código de Ordenamiento Territorial se cumplen en el terreno.
- Identificar que tipos de conflictos e inconvenientes vive la población del lugar.

*Materiales y Método*

Como primera etapa, se realizó un análisis de fuentes bibliográficas, que permitió comprender el surgimiento del barrio y su configuración actual en el territorio. En segundo lugar, se procedió a realizar una primera salida de campo con el fin de definir el área a

analizar. El recorte territorial se realizó en función al área con mayor presencia de industrias procesadoras de pescado como así también por presentar un deterioro visual recurrente, siendo seleccionada el área limitada al Este por la calle Ortiz de Zárate, al Oeste por la Av. Vértiz, al Sur la calle Bermejo y al Norte por la Av. Edison (Figura 1)

**Figura 1. Recorte Territorial del Área de Estudio.**




Fuente: Elaboración propia.

Se observó la edificación, el entramado y el estado de las calles así como también las vías de circulación, intentando identificar la accesibilidad a los servicios de transporte y recolección de residuos. También se realizaron recorridos para identificar y detallar el estado de las construcciones así como también observar si condicen los usos y edificios habilitados por la municipalidad y los existentes en el terreno, entendiendo que la incompatibilidad de los usos de suelo y mal astado estructural del área son los principales escollos que encuentra el barrio en su actividad diaria.

Se realizaron mediciones del largo, ancho y profundidad de todos los baches encontrados en las calles del área y se constató si hay presencia o no de agua y residuos.

Durante las salidas de campo se realizaron entrevistas a Informantes Calificados del área como residentes del barrio, trabajadores no residentes, población de paso y al dueño de la Industria Mia S.A. La técnica de entrevista utilizada fue de intercambio no estructurado donde los entrevistados pudieron expresar sus incomodidades y los incumplimientos por parte de la municipalidad, apuntando a la percepción y racionalidad de la problemática.

Por último, con la información recopilada en el campo y el análisis del código de Ordenamiento Territorial se elaboró un plano que representa el uso identificado y su estado. La información inserta en el mismo, se analizará oportunamente.

*Breve relato del surgimiento del Barrio*

En 1891, Jacinto Peralta Ramos decide formar un pueblo como extensión de Mar del Plata en tierras de su propiedad al cual lo llamó “Cabo Corrientes” y luego “Pueblo Peralta Ramos”. Dicho pueblo abarcaba desde la Av. Juan B. Justo, treinta cuadras hacia el Sur y desde el mar hasta próximo a la actual Ruta 88. Algunos de los terrenos fueron vendidos y sus nuevos propietarios se dedicaron a la explotación agraria. Solo se hicieron sino algunas construcciones poco importantes.

En el año 1909, merced a la gestión del diputado Nacional Pedro Olegario Luro, se dispuso la construcción del puerto actual, establecido por la Ley Nacional 6499, fechada el 11 de Octubre de ese año. La obra fue adjudicada a la 'Société Nationale de Travaux Publics de Paris', que había dado término a los trabajos de construcción del puerto de Montevideo y así la misma trasladó sus instalaciones a Mar del Plata con las cuales llegaron también gran número de operarios de diversas nacionalidades. Los ingenieros eran franceses, y entre los trabajadores se encontraban uruguayos, italianos, españoles, y árabes.

El asentamiento de todos ellos constituyó el primer núcleo de pobladores en esa área de Mar del Plata. Se localizaron en un inicio en la actual esquina de 12 de Octubre y Martínez de Hoz, por ser un punto que coincidía con la delimitación oficial de una de las chacras en que se había dividido el nuevo pueblo de Peralta Ramos. A partir de ese sitio, comenzaría a extenderse la calle principal y las laterales, quedando el lugar dividido por el Arroyo del Barco que se cruzaba por un pequeño puente.

La empresa tendió vías férreas, construyó casillas y galpones, viviendas y barracas para albergar al personal. El 24 de febrero de 1913, con asistencia del Ministro de Obras Públicas de la Nación, Ezequiel Ramos Mejía, el Dr. Pedro Olegario Luro, Diputado de la Nación y principal propulsor de las obras, el Dr. J. M. Ahumada y un numeroso grupo de representantes de diferentes entidades, militares y clero, se colocó la piedra fundamental del

puerto. Sin embargo, mucho antes del surgimiento del puerto la presencia de pescadores en Mar del Plata ya era significativa. Estos estaban localizados en las playas centrales de la ciudad para lo cual los turistas de entonces. No obstante, con el aumento tanto del turismo como de los pescadores, surgieron los conflictos.

La Municipalidad como primera medida, alegó que las precarias viviendas de los pescadores, cercanas a la playa, sobre lo que habían sido las instalaciones de la Barraca Luro y las márgenes de la desembocadura del arroyo Las Chacras, producían olores y daban un mal aspecto a esa zona, ya que además de guardar sus enseres, cocinaban el pescado y algunos hacían sus viviendas precarias en casillas, muy próximo a los asentamientos turísticos. Por estos motivos, se decidió erradicar de allí a los pescadores que se reagruparon en la zona Sur de la Bahía Bristol hacia el Torreón, prohibiendo que las lanchas quedaran en tierra, más allá de línea de mareas máximas.

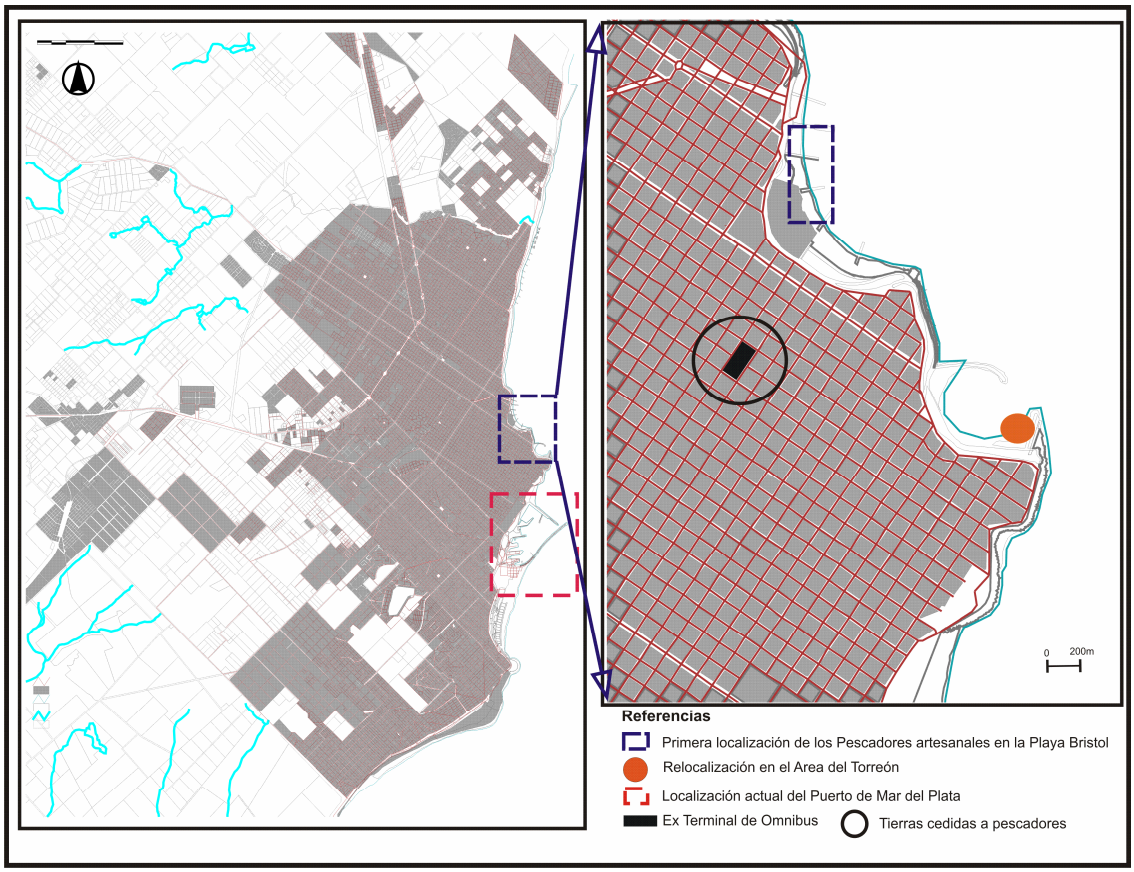
En 1901 se emitió un decreto, llamado “conciliatorio” por el cual ofrecía a los pescadores terrenos que podrían comprar para edificar sus viviendas a precio de costo. Dichos terrenos, estaban ubicados en la zona próxima a la ex Estación Terminal de Ómnibus (Figura 2) y habían sido adquiridas por la comuna a muy bajo precio. Eran tierras muy bajas y se inundaban frecuentemente con las lluvias. Muchos pescadores se trasladaron allí y tardíamente descubrieron el problema, cuando ya habían instalado sus casillas.

Mientras tanto, en las inmediaciones de la desembocadura del Arroyo del Barco, no existía ninguna edificación. La empresa constructora tuvo que construir edificios para la dirección y servicios técnicos y administrativos, enfermería, proveeduría y también viviendas para parte del personal. Algunos de estos edificios han perdurado hasta hoy, como la casa ubicada en 12 de Octubre y Martínez de Hoz.

Las obras llegaron a ocupar a más 1200 operarios, muchos de los cuales se radicaron en las inmediaciones. Los trabajos progresaron rápidamente y para 1917 pudo completarse gran parte de escollera Sur y habilitarse la banquina de pescadores.

Hasta los años veinte, el desarrollo del pueblo fue muy lento. A partir de la casa matriz de la empresa, a lo largo de la calle 12 de octubre y en los terrenos linderos, se fueron asentando lentamente las casillas de los pescadores y el área fue creciendo desordenadamente.

**Figura 2. Distintas localizaciones de los pescadores marplatenses.**




Fuente: Elaboración propia en base a mapa municipal del Partido de Gral. Pueyrredón.

Los terrenos se fueron ocupando por italianos del sur dedicados a la pesca, los picapedreros de la cantera, operarios de la empresa constructora del puerto y algunos comerciantes que abastecían las necesidades mínimas de los primeros pobladores. En torno a la calle 12 de Octubre y Martínez de Hoz se localizaron, los ingenieros franceses, los empleados de mayor rango, y el personal del Ministerio de Obras Públicas.

La mayoría de los pobladores utilizaban terrenos que la empresa les arrendaba para colocar en ellos sus casillas. Predominaban Italianos, españoles, franceses, árabes entre otros donde cada grupo se identificaba y formaba un pequeño subgrupo aislado y a veces hasta antagónico con los demás lo cual creaba algunas disputas.

El año 1928 marca una coyuntura en la evolución del puerto. Tres son las razones concurrentes: la apertura del templo de la Sagrada Familia; la inauguración de la Usina del

Puerto que radicaría en esta zona un importante emprendimiento que abastecería a toda la ciudad y la llegada y posterior radicación de Cleto Ciocchini, un artista de reconocimiento mundial que documentaría la imagen y la vida de los pescadores, haciéndola trascender más allá del ámbito local hasta ocupar un lugar destacado en la plástica nacional.

En 1936 se creó la Delegación Municipal del Puerto, que comenzó a funcionar en su actual edificio trece años más tarde. En el mismo año se fundó la Asociación de Fomento del Barrio del Puerto, institución que se ocuparía en los años siguientes a equiparlo de las necesidades urbanísticas fundamentales.

La aparición de las fábricas de conservas y el tren significó un gran adelanto tanto para el puerto como para el Barrio lo cual determinó un crecimiento territorial evidente en la actualidad, que se explicara luego.

*Área de estudio*

El recorte territorial ésta limitado al norte por Ortiz de Zárate, al sur por la Av. Vértiz, al este por la calle Bermejo y al oeste por la Av. Edison. Dicha área queda bajo la administración de la dependencia de la Delegación Puerto, así como también por las acciones de la Asociación de Fomento Barrio Puerto, cumpliendo ambos diferentes funciones ante las distintas demandas urbanas.

*Delegación Puerto*

Según su página oficial "Su zona de influencia queda delimitada por Av. Juan B. Justo hasta el Arroyo Las Brusquitas (límite con Miramar), Av. Jacinto Peralta Ramos (continuación Av. Independencia) y Océano Atlántico.

La Delegación atiende y tramita los servicios que se brindan a los ciudadanos pertenecientes a la mencionada jurisdicción.

Recibe las propuestas de conservación y mejora para su zona de influencia, presentadas por los vecinos y actúa como mediador entre éstos y el gobierno central local.

Como todo ente estatal brinda los servicios de: caja recaudadora: cobro de tasas y derechos municipales; habilitación y control de comercios, industrias y vehículos de transporte de cargas y otras, habilitación y control de empresas pesqueras, información y liquidación de la TSU; mantenimiento y limpieza de calles, baldíos, plazas y paseos pertenecientes a la jurisdicción Puerto.(…)" http://www.mardelplata.gob.ar/Index00.asp. "Delegación Puerto"

Esta dependencia está destinada a dar respuesta a las demandas de las actividades que predominan en el área, constituyendo un órgano municipal que facilita y aligera los trámites que se dan en el palacio central, ubicado a gran distancia del sitio.

En el año 1984 se creó por ordenanza del Concejo Deliberante de la Municipalidad de Gral. Pueyrredón, el ente descentralizado, Obras Sanitarias Sociedad del Estado (OSSE) como empresa municipal. Su capital es 100% público y su principal accionista es el Honorable Concejo Deliberante como representante de la comunidad.

Según su página oficial, OSSE "es la empresa municipal de servicios sanitarios, (…) que tiene como objeto de acuerdo a las obligaciones establecidas por la Ordenanza de su creación la prestación, administración, explotación, mantenimiento, control, ampliación, renovación, construcción, estudios, investigación y aplicación de nuevas tecnologías de los servicios de provisión de agua potable, desagües domiciliarios, cloacales, industriales y/o de cualquier otro carácter y, en general, de saneamiento básico en el partido de General Pueyrredón, así como la explotación, captación y utilización de aguas destinadas a tal fin." (http://www.osmgp.gov.ar/web001/index.php?inc=2&)

El sistema de desagües cloacales urbano está integrado por los aportes de domicilios e industrias que están conectados al sistema. Los colectores máximos son cuatro, dispuestos en forma de anillos, volcando todos en la planta de tratamiento final.

En las cercanías del área de estudio se encuentra la 3° Cloaca Máxima, que fue construida en el año 1980 con un diámetro máximo del conducto de 2.300mm constituyendo el conducto cloacal de mayor tamaño de las cuatro que dispone la ciudad (1°:1.200mm; 2°: 1.200mm y 4°: 1500 a 2000mm). Nace en Vértiz y Pescadores, con aportes de Estación Magallanes, Escollera Sur, Punta Mogotes, Alfar.

OSSE a su vez tiene a su cargo la tarea del mantenimiento de los desagües pluviales en el Partido. Vale destacar que en la zona urbana las aguas de lluvias son captadas superficialmente, estas debido a las características topológicas tienen escurrimientos hacia las distintas cuencas geográficas e hidráulicas que en algunos casos coincidían con lechos de arroyos que atravesaban la ciudad. El área de estudio queda bajo la influencia natural de la Cuenca Arroyo El Barco, que se encuentra entubado.

*Asociación de Fomento Barrio Puerto*

Se crea en el año 1937 con la consigna de "escuchar a los vecinos y generar herramientas y soluciones para las demandas del sector" (Diario "El retrato del Puerto", 2009:12). La sede esta localizado en la calle Padre Dutto entre 12 de Octubre y El Cano, y actualmente apunta sus iniciativas a otro tipo de propuestas, como "darles opciones para

que accedan a educación y capacitaciones y formación para que tengan más y mejores chances de inserción en el mercado laboral". (Diario "El retrato del Puerto", 2009:12)

Según una información periodística su actual Presidente Pablo Carmona y la secretaria Olga Maneses confirman que "desde el punto de vista urbano, el puerto tiene una principal urgencia que es recomponer los pavimentos vecinos en una parte del barrio". (Diario "El retrato del Puerto", 2009:12)

La escasa presencia de viviendas en el área de análisis, ha hecho que quede rezagada también para la Sociedad de Fomento, considerándose zona exclusivamente industrial. Por este motivo, se observa muy poco interés por solucionar problemas sociales y urbanos que se les presentan a los pocos habitantes de dicha zona.

*Análisis del uso del suelo: Marco normativo vigente*

Según el Decreto-Ley de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo de la provincia de Buenos Aires con vigencia desde 1977, Nº 8912, rige el ordenamiento del territorio de la provincia y regula el uso, ocupación, subdivisión y equipamiento del suelo. El mismo se modificó por el Decreto Ley N°10128 y por la Ley N°10653, reglamentadas por lo decretos Reglamentarios N° 1549/83 y 1372/88.

En el año 1988 el Partido de Gral. Pueyrredón dictó normas urbanísticas en el texto correspondiente al Código de Ordenamiento Territorial (COT), el cual fue actualizado en el año 2000 y que rige en la actualidad. El COT regula el uso y ordenamiento del territorio, la ocupación, la subdivisión y el equipamiento del suelo, la preservación de sus ámbitos arquitectónicos y paisajísticos y todos aquellos aspectos que tengan relación con el ordenamiento territorial.

Con el fin de definir las características de las diferentes zonas de Mar del Plata se delimitaron los distritos y se han establecido las condiciones y los requisitos que los singularizan. Los parámetros específicos en el COT que lo regulan y que se analizarán en este trabajo son:

- El Factor de Ocupación Total (FOT), que indica la relación entre la superficie cubierta máxima edificable (expresa volumen, considerándose la extensión vertical) y la superficie de la parcela.
- El Factor de Ocupación del Suelo (FOS) que es la relación entre la superficie del suelo ocupada por el edificio y la superficie de la parcela.
- Edificios de semiperímetros libre: cuando uno o más de sus parámetros no se retira de la línea divisoria de parcela y según corresponda por distrito, de la línea municipal.

- Edificios de perímetros libre: sus parámetros están retirados de la líneas divisorias de parcela con respecto a los linderos y, según corresponda por distrito, a la línea municipal.

El área de estudio comprende:

- Distrito Industrial Pesquero (I1P1): zona destinada a la localización de usos industriales pesqueros y sus complementarios de niveles incompatibles con el uso residencial.

Dentro de las características permitidas del tejido urbano para dicho distrito se determina:

- Subdivisión: Unidad mínima de parcela con un frente mínimo de veintiocho metros (28.00m) y una superficie mínima de mil doscientos metros cuadrados (1.200 m2)
- FOS máximo: 0.6.
- FOT máximo en uso industrial pesquero y sus complementarios comercios y servicios: 2.5. Con un incremento del FOT previsto de un máximo del 70 %.

En lo que respecta al Espacio Urbano, no rige para el distrito las normas respecto de franja perimetral edificable y centro libre de manzana debiendo ajustarse a los retiros mínimos obligatorios y al FOS máximo. Los espacios libres podrán ser utilizados bajo cota de parcela.

- Tipología edilicia: se permiten, sin condición del ancho del frente parcelario edificios entre medianeras de semiperímetro libre y de perímetro libre.

Algunas disposiciones particulares son:

- Edificios entre medianeras

Tejido: se permite detrás de la línea Municipal o de la línea de edificación:

a.- con retiro total: de acuerdo a las prescripciones consignadas en las Normas Específicas para cada Distrito.

b.- Con retiro parcial: siempre que la profundidad del retiro parcial sea menor o igual al ancho de abertura y esta sea igual o mayor al retiro lateral mínimo del distrito y a la fórmula d> = h/6

Plano límite. Frente a calle y avenida: 15.000m

- Edificios de Semiperímetro

Tejido: Se permite edificar detrás de la línea de Edificación:

a.- con retiro total: sin restricción.

b.- con retiro parcial: siempre que la profundidad del retiro parcial sea menor o igual al ancho de la abertura tanto respecto de la línea de edificación y/o de la línea d Retiro lateral adoptada.

Plano Límite. Frente a calle y a avenida 15000m

- Edificios de perímetro libres

Tejido: Se permite edificar detrás de la línea de edificación:

a.- Con retiro total: sin restricción

b.- con retiro parcial: siempre que la profundidad del retiro parcial sean menor o igual al ancho de la abertura tanto respecto de la línea de edificación y/o de la línea d Retiro lateral adoptada.

Plano Límite frente a calle y a avenida 15000m

Retiro Lateral Obligatorio: mínimo 3.15m a ambos ejes divisores

Casos Especiales

Las instalaciones destinadas a fabricación y almacenaje de hielo en silo, exclusivamente, podrá adaptar un plano límite de treinta metros (30m)

Los predios adyacentes a vías de ferrocarril observarán un retiro de fondo mínimo de cuatro metros (4m).

El uso del suelo es la función o actividad a la cual el terreno, edificio o instalación asentada ha sido destinada, ocupada, utilizada y mantenida. A fin de regular el uso del suelo en las áreas urbanas complementarias y rurales del Partido de Gral. Pueyrredón se han diferenciado los usos susceptibles de localización y desarrollo de acuerdo con su función básica. Dentro de la zona relevada se identificaron tres tipos de usos de suelos:

- Uso Habitacional*:* comprende las actividades destinadas a la concentración de personas, familias y/o grupos de personas.
- Uso Comercial minorista*:* comprende actividades de intercambio, exposición y reventa sin transformación de productos de consumo final.
- Uso Industrial*:* Comprende las actividades de elaboración y transformación d productos primarios en productos intermedios y finales.

En el área se observó que el uso comercial esta localizado predominantemente sobre la Av. Edison sin encontrar presencia de industrias sobre dicha calle, salvo un fondo de industria en la Manzana N°5 (Ver Figura 1).

Se determinó la presencia de uso residencial de manera alternada y con un mayor predomino en la Manzana N°1. A medida que nos alejamos de la Av. Edison, el uso industrial comienza a tomar fuerza, la calle Acha y Bermejo hasta la Av. Vértiz se puede considerar que está casi totalmente cubierta por industrias, así como también sobre sus perpendiculares (ver Figura 2). Todas las parcelas presentan infraestructura de Electricidad-Agua y Gas, respetando la edificación sobre la Línea Municipal y con un entramado Cerrado

en todos los casos. Las viviendas en su mayoría presentan un estado bueno, con la presencia de materiales de edificación resistente como ladrillos a la vista, revoque o piedra ortocuarcita así como techos de chapa o tejas. Se ha determinado la presencia de viviendas en estado regular y malo, en el primer caso con un deterioro de los materiales de construcción por el tiempo y, en el segundo, no solo el mal estado sino también con materiales poco resistentes.

El tipo de actividad que se desarrolla en el espacio analizado requiere de una gran cantidad de mano de obra para la elaboración y procesado del producto pesquero. Esto lleva a que diariamente concurran al área un gran número de empleados que viven en áreas alejadas y acceden por medio del transporte público. Dicha accesibilidad está cubierta por las líneas de transporte público de pasajeros: 522, 551, 552, 554, 593 y 594. Todas tienen sus paradas sobre la Av. Edison, con excepción de las líneas 593 que también transita por Ortiz de Zárate y 594 - 551 por Vértiz. De esta manera se determinó que todas las líneas circulan por las calles límites del área de estudio, sin tener acceso a la misma.

El área presenta una alta actividad industrial y comercial durante las horas del día, acentuado por el gran flujo de transporte de carga y autos privados que circulan en relación a la actividad (Figuras 3 y 4).

**Figuras 3 y 4. Transporte de carga que obstruyen la circulación**

Fuente: archivo personal, Octubre 2009

El tránsito diario, continuo y repetitivo a lo largo de los años generó una gran presión sobre calles del barrio, convirtiéndolas en ciertos casos en intransitables.

Durante las distintas salidas de campo se registraron pozos de hasta 17 cm de profundidad (Figuras 5 a y b).

**Figuras 5 a y b. Profundidad de los baches. (Tabla 1, Bache 12).**

Fuente: Archivo personal, Octubre 2009.

En algunos puntos estos pozos abracan una extensión de esquina a esquina, con presencia continua de agua y residuos, datos que se pueden observar en la siguiente tabla:

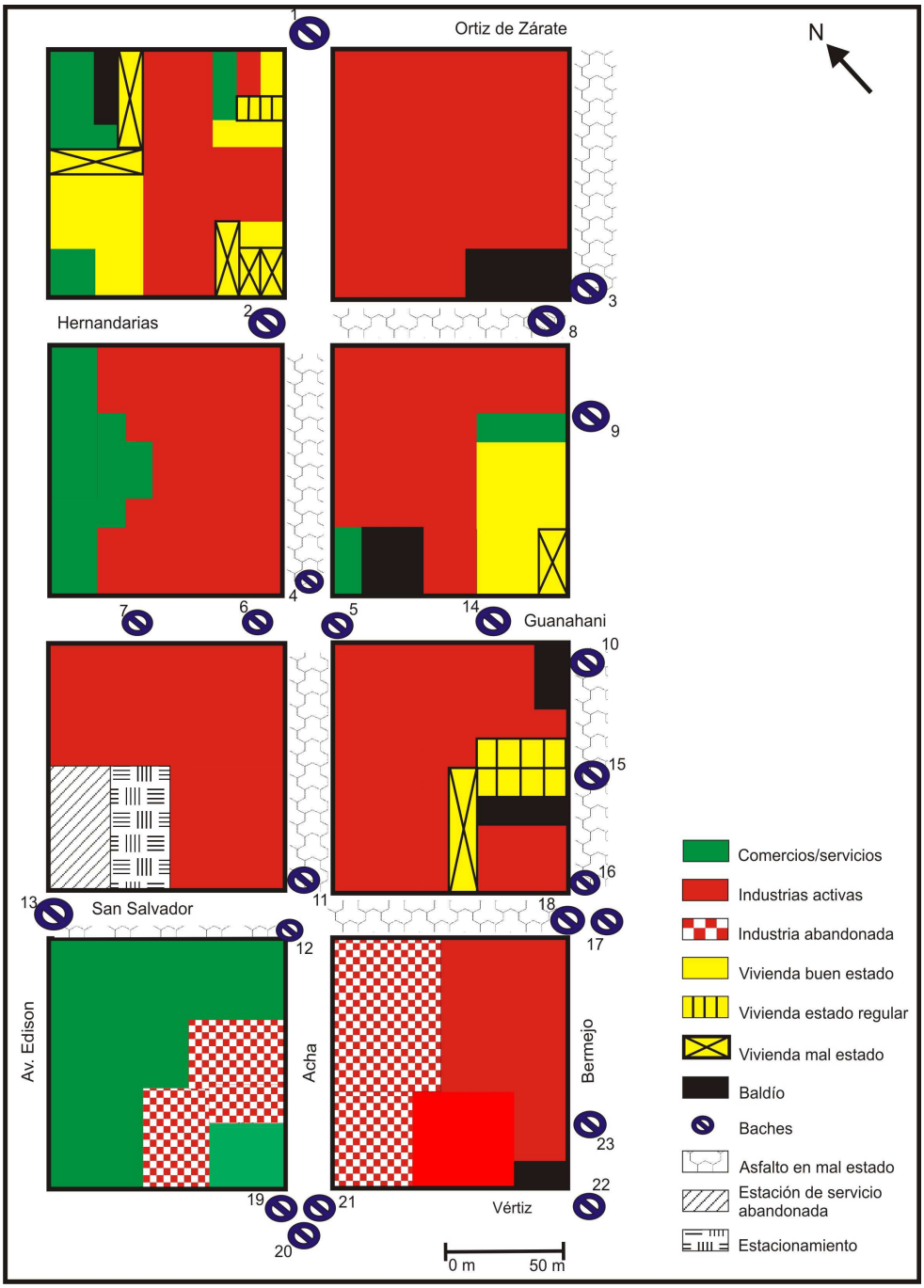
**Tabla 1. Baches encontrados en el área de estudio.**

| Pozo | Largo (m) | Ancho (M) | Profundidad (m) | Agua | Basura |
|---|---|---|---|---|---|
| **1** | 6,2 | 0,85 | - | - | - |
| **2** | 3,8 | 0,6 | 0,8 | - | - |
| **3** | 5 | 2,2 | 0,5 | Si | Si |
| **4** | 4,5 | 2 | 0,9 | - | - |
| **5** | 2,91 | 0,9 | 0,9 | Si | - |
| **6** | | 2,08 | - | - | - |
| **7** | 7,1 | 1,1 | 0,6 | Si | Si |
| **8** | 2,17 | 0,7 | 0,6 | - | - |
| **9** | 8,5 | 2,2 | 0,9 | - | - |
| **10** | 0,9 | 1,2 | **0,15** | Si | - |
| **11** | 3,63 | 1,64 | 0,5 | Si | Si |
| **12** | 17,23 | 3,38 | **0,17** | - | - |
| **13** | 2,5 | 2,14 | 0,8 | Si | Si |
| **14** | 7,9 | 3,4 | 0,13 | Si | Si |
| **15** | 1,2 | 0,7 | 0,11 | Si | Si |
| **16** | 1,94 | 2,5 | 0,3 | no | Si |
| **17** | 2,03 | 1,52 | 0,6 | Si | Si |
| **18** | 1,18 | 0,7 | 0,9 | Si | Si |
| **19** | 1,68 | 1 | 0,12 | Si | Si |
| **20** | 3,07 | 2,62 | 0,4 | Si | Si |
| **21** | 2,45 | 1,37 | 0,6 | Si | Si |
| **22** | 3,2 | 1,62 | 0,5 | Si | - |
| **23** | 17,23 | 17,23 | 0,2 | - | - |

Fuente: Elaboración propia en base a datos recolectados durante las salidas de campo. Octubre del 2009.

En la Figura 6 se puede observar la distribución de los baches y el asfalto en mal estado con presencia de rajaduras y bloques de cemento sueltos.

**Figura 6: Usos del Suelo**




Fuente: Elaboración propia en base a los planos de cada manzana dados por el departamento de Catastro. Municipalidad de Gral. Pueyrredón y a datos recolectados durante la salida de campo. Octubre del 2009.

Los baches se concentran en los cruces de las calles convirtiéndola en una zona intransitable. (Figuras 7 a y b)

**Figuras 7 a y b. Baches y mal estado de las calles (tabla 1, baches 16,17 y 18)**

Fuente: Archivo personal, octubre 2009

Asimismo, se observó la presencia de baldíos y veredas abandonadas con residuos. Estas últimas están relacionadas con las Industrias que no se encuentran en funcionamiento. (Figuras 8 a y b)

**Figuras 8 a y b. Baldío con presencia de basura. (Tabla 1, Bache 3).**

Fuente: Archivo personal, octubre 2009

Por último, se constató en función a las entrevistas realizadas a los habitantes del área, que el alumbrado es inexistente en muchas calles. Esto lleva a que los propios vecinos tengan que responder ante la situación, así conformarse con la iluminación de las entradas de las industrias, lo que comprueba que la Delegación Puerto no cumple con las funciones que para un inicio fue creada, ya que no responde a las demandas de los vecinos.

La entrevista no solo a residentes y trabajadores del área y a empresarios pesqueros, concluyeron que el gran problema en la zona es el mal estado de las calles, debido a la presencia de baches con agua estancada que se mezcla con el aporte cloacal de las fábricas clandestinas (Figuras 9 a y b) y residuos que la municipalidad no recoge (Figuras 10 a y b).

**Figuras 9 a y b. Aportes de efluentes cloacales y presencia de agua estancada**

Fuente: archivo personal, octubre 2009

**Figuras 10 a y b. Presencia de basura en las veredas.**

Fuente: Archivo personal, Octubre 2009.

Esto no solo constituye un gran problema para la circulación del tránsito sino también para la salud de los que habitan, ya que la presencia de agua es continua y su incremento en los días de lluvia se ha registrado hasta la entrada de casas y fábricas. Si a esta situación se le añade que el agua está contaminada por el aporte de líquidos clandestinos y que en el área se procesa y transporta alimentos, la situación se convierte en mucho más que peligrosa.

Por último hay que destacar que el predominio del uso industrial sobre el resto de los usos así como también sus horas de trabajo lleva a que durante las horas de inactividad el barrio se convierta en una zona totalmente despoblada. Si a esto se le suma la falta de alumbrado, la presencia de baldíos y veredas con pastizales altos, y la cercanía a un asentamiento precario (villa de Vértiz), genera un área favorable para la inseguridad que los vecinos perciben como una gran amenaza para la zona, siendo nuevamente intransitable pero durante la noche.

*Consideraciones Finales*

En páginas precedentes, se identificó en el Barrio Puerto tres grandes áreas claramente diferenciadas por el tipo de actividad que desarrollan los actores presentes y la importancia que el sector tiene para Mar del Plata.

Al área de análisis, como bien lo menciona el COT corresponde al distrito Industrial Pesquero (I1P1) siendo una zona destinada a la localización de usos industriales pesqueros y sus complementarios de niveles incompatibles con el uso residencial. Sin embargo, en las salidas de campo se observó la presencia de uso residencial. Vale destacar que su existencia es anterior a la llegada de la industria, en relación a la actividad pesquera y al trabajo en las canteras.

Más allá de que el tipo de uso coincida con lo que el COT determina, la condiciones de infraestructura y servicios por parte del municipio son ineficientes, llevando al área a un mal estado urbano-ambiental en general. Esta situación sin duda alguna es negativa para la actividad ya que: se producen congestionamientos de camiones y vehículos debido a las calles angostas y a la presencia de baches; anegamiento en los días de lluvia y por último la presencia de agua estancada y residuos sólidos en veredas y calles que en muchos casos tapan las bocas de tormenta, agravando los efectos de los anegamientos.

En la actualidad, como se mencionó anteriormente, el predominio de la actividad industrial hace que la zona se encuentra deshabitada durante la noche convirtiéndola en insegura para los pocos residentes. El abandono o escasa presencia del Municipio en el área de estudio, hace que lo más afectados sigan siendo los que habitan el área ya que conviven diariamente con la falta de iluminación, presencia continúa de agua estancada, inundaciones en épocas de lluvias copiosas, ausencia de barrido y limpieza, así como también de seguridad. A ello se agrega, el poco interés de la Asociación de Fomento en el área, argumentando en que esta zona es de uso industrial y excede su alcance.

Se podría concluir que el Barrio Puerto en su actividad industrial, un alto porcentaje de empleo e ingresos al municipio; no obstante, se halla con muchas deficiencias en cuanto a infraestructura y servicios. Deja a las empresas y habitantes un paisaje poco alentador que demuestra no sólo un municipio desinteresado, sino también una sociedad con muy bajo sentido de pertenencia de los espacios públicos, así como también de la actividad que en algún momento dio origen al barrio.

La ausencia de las políticas públicas es una forma de gestión muy común en nuestros días, que deja a la deriva a las problemáticas urbanas generando el espacio apropiado para que los agentes privados de mayor poder gestionen y organicen el espacio,

en función de sus necesidades. De esta amanera, para poder llevar adelante un desarrollo en igualdad de condiciones para todo el espacio es necesaria la planificación y control por parte del Municipio, que no abarque solamente las necesidades del área sino también la importancia que el área tiene para la ciudad en cuestión de empleo durante todo el año, atracción de inversiones e ingresos al Municipio.

En el caso puntual del área de estudio los distintos actores sociales, dueños de industrias, empleados, residentes y comerciantes coinciden en un mismo pedido: reasfaltar las vías de circulación, dar una solución a la presencia continua de agua estancada, seguridad durante la noche y la presencia del municipio de manera continúa en los distintos servicios urbanos. Esta situación es favorable para encontrar una posible solución ya que el interés de los distintos actores apunta hacia el mismo lado, lo cual en caso contrario podría generar resistencia.

Para lo cual, la gestión del barrio debe ser participativa y consensuada.

*Citas bibliográficas*

Ascher, F., 2004. Los Nuevos principios del urbanismo. El fin de las ciudades no está a la orden del día. Ed. Alianza. Madrid

Costa Pereyra, N.; Tancredi, E. y Tuis, C., 2007. "El Desarrollo Local Sustentable. La construcción de estrategias desde una gestión asociada del territorio." En: Colección Cuadernos de Trabajo. N° 25. Ed. Universidad Nacional de Luján.

Diario "El Retrato del Puerto". Suplemento Especial, Octubre 2009.

Domínguez Roca, L. J., 2006. "Contenedores y Turistas: Reflexiones sobre la relación entre ciudad y puerto a inicios del siglo XXI". En: Revista Geografía, Espacio y Sociedad. ISSN: 1885-7183. Vol. 1, N° 1.

Estrada Llaquet, J.L., 2004. "El desarrollo portuario y la ciudad". En: Revista del colegio de Ingenieros de caminos, canales y puertos. N° 67.

Ley de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo. Decreto-Ley N° 8.912/77

Municipalidad de General Pueyrredón, 2000. Código de Ordenamiento Territorial.

Santos, M., 1990. Por una geografía nueva. Espasa Calpe. Madrid.

Páginas web:

http://www.mardelplata.gob.ar/Index00.asp. "Delegación Puerto". Accesada Octubre 2009.

http://www.osmgp.gov.ar/web001/index.php?inc=2&. Misiones y Valores. Accesada: Octubre 2009.