
**Áreas patrimoniales urbano-portuarias:
retos y oportunidades para afrontar su preservación
a partir del barrio Puerto de Mar del Plata***

**Urban-Port Heritage Areas:
Challenges and Opportunities for Addressing Their
Preservation from the Puerto District of Mar del Plata**

*Mariana Fernández Olivera***

Fecha de Recepción: 4 de agosto de 2025

Fecha de Aceptación: 1 de noviembre de 2025

DOI: <https://doi.org/10.46553/RGES.61.2025.p69-87>

Resumen

Los procesos de transformación de los sectores portuarios evidencian la necesidad de indagar estrategias para preservar su patrimonio singular. Los puertos determinaron peculiares sitios adyacentes que se configuraron en torno a su actividad y conformaron espacios con características socioculturales, arquitectónicas y urbanas que ameritan una especial apreciación. La concepción de áreas de valor patrimonial se reconoce como una estrategia posible y practicada para avanzar en el amparo de los bienes materiales e inmateriales que identifican a este tipo de sectores. Sin embargo, son escasos los estudios y acciones vinculados a la delimitación de áreas urbano-portuarias. El barrio Puerto de Mar del Plata presenta rasgos distintivos para emprender este abordaje, en un marco de relevante dinámica de cambios junto a la ausencia de protecciones específicas. Por ello, mediante una metodología cualitativa, la indagación de fuentes escritas y gráficas junto con relevamientos in situ, se avanza en la definición de fragmentos de interés a través del análisis de variables socio-históricas y materiales, para progresar en protecciones apropiadas.

Palabras clave: Áreas patrimoniales; Puertos; Patrimonio industrial; Preservación

* Avances del presente artículo fueron expuestos y debatidos en el VIII Coloquio Internacional de Patrimonio Portuario y II Encuentro de Ciudades Portuarias en Tiempos de Globalización, Mar del Plata, 30 de octubre al 1º de noviembre de 2024.

** Grupo de Estudios Históricos, Culturales y Patrimoniales (GECUP) - Instituto de Estudios de Historia, Patrimonio y Cultura Material (IEHPAC) de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Mar del Plata (FAUD-UNMDP). E-mail: arqmfo@yahoo.com.ar

Abstract

The transformation processes in the port sectors show the need to explore strategies to preserve their unique heritage. The ports determined peculiar adjacent sites that were configured around their activity and formed spaces with socio-cultural, architectural and urban characteristics that deserve special appreciation. The conception of areas of heritage value is recognized as a possible and practiced strategy to advance in the protection of the tangible and intangible assets that characterize this type of sector. However, there are few studies and actions related to the delimitation of urban-port areas. The Port neighborhood of Mar del Plata presents distinctive features to undertake this approach, in a framework of relevant dynamics of changes together with the absence of specific protections. Therefore, by means of a qualitative methodology, the investigation of written and graphic sources together with in situ surveys, progress is made in the definition of fragments of interest through the analysis of socio-historical and material variables, in order to progress in appropriate protections.

Keywords: Heritage areas; Ports; Industrial heritage; Preservation

Introducción

La noción de áreas de valor patrimonial emerge a partir de la ampliación temática surgida desde la segunda mitad del siglo XX donde los bienes se comprendieron en relación a su contexto para emprender sus formas de protección.¹ En ese proceso de apertura, la *Carta de Venecia* (1964) marcó un punto de inflexión; el bien patrimonial dejó de pensarse en forma aislada, como pieza museística, promoviéndose posteriormente a través de sucesivas cartas, normas y recomendaciones internacionales, la protección y el tratamiento del asentamiento urbano y sus relaciones históricas con el ambiente físico y cultural en el que se hallaba inmerso.² Este enfoque permitió una visión patrimonial que abarcó aspectos tangibles junto a aspectos simbólico-sociales que conformaban la identidad de las comunidades. Desde las más recientes nociones, la idea de “paisaje urbano histórico” plantea una mirada integral que considera el medio urbano, el medio social y el medio natural en una relación equilibrada y sostenible. Así, la *Recomendación sobre el paisaje urbano histórico* (2011) establece que la conservación del patrimonio urbano constituye una estrategia de conciliación entre el crecimiento urbano y la calidad de vida de los habitantes.

Las áreas patrimoniales, entendidas como sectores de una porción del territorio con bienes materiales e inmateriales a ser preservados, fueron evolucionando su tratamiento en el tiempo. Las primeras delimitaciones se vincularon con la protección de los centros históricos,

¹ Marina Waisman, “El patrimonio en el tiempo”, *Astrágalo. Cultura de la Arquitectura y la Ciudad*, N° 7 (1997): pp. 10-14.

² Las *Normas de Quito* (1967) expresaron la idea de un “contexto urbano” como ámbito clave en relación con la comprensión de los bienes culturales. En la *Declaración de Ámsterdam* (1975) se menciona por primera vez a los “conjuntos, barrios de ciudades y pueblos que tienen interés histórico o cultural” y a ellos se los denomina “áreas de interés arquitectónico o histórico”. En la *Carta de Washington* (1987) se alude a “áreas urbanas históricas” que incluyen “ciudades, pueblos y centros o barrios históricos, con su entorno natural o construido”.

para luego avanzar en renovados reconocimientos de sitios, conjuntos, sectores y paisajes urbanos.³

En la particularidad de las ciudades latinoamericanas, caracterizadas por su dinamismo, las áreas patrimoniales se concibieron como unidades complejas donde toda acción implica un hecho móvil. Esta condición sedimentada en el marco de movilidades históricas, sociales, económicas, materiales y ambientales, emerge como una clave de acción en relación con estas entidades urbanas cambiantes. En ese marco, el abordaje del tema resultó dificultoso ya que no siempre se reconocen sectores en los que se visualiza una estructura homogénea del paisaje. Surgió entonces la noción de “centros históricos no consolidados”, más acorde a esta región, en referencia a áreas reducidas que poseen bienes singulares, corredores y/o tramos de interés junto con diferentes identificaciones y apropiaciones de la sociedad.⁴ En paralelo, se enunció la idea de “barrios de interés arquitectónico y urbanístico o cultural”, entendidos como sectores urbanos con características étnicas, socioculturales y/o productivas que, sumadas a una arquitectura singular, conforman espacios de pertenencia comunitaria y territorial.⁵

En cuanto a la delimitación de este tipo de sectores, la mayoría de los avances se desarrolló en relación con el tejido residencial. Estas áreas adquirieron diversas denominaciones para su protección, entre ellas: Áreas de Protección Histórica en Argentina, Zonas Especiales de Preservación en Brasil, Áreas testimoniales o Zonas de interés Prioritario en Uruguay y Zonas Típicas en Chile.⁶ Cada una de estas experiencias constituyeron avances firmes sobre la preservación de estos sectores que, con grandes dificultades operativas, se han logrado en cada caso.

En este marco complejo, los puertos y sus áreas urbanas adyacentes configuraron espacios de influencias mutuas asociadas a las condiciones naturales del emplazamiento, a la evolución del transporte marítimo, a las innovaciones en el proceso de intercambio comercial

³ Alfredo L. Conti, “Identificación y valoración de áreas urbanas patrimoniales. Posibilidades de construcción de indicadores”, *Anales LINTA*, Vol. 3, N° 5 (2006): pp. 29-38. [<https://digital.cic.gba.gob.ar/handle/11746/641>].

⁴ Ramón Gutiérrez (Coord.), *Centros Históricos América Latina. Testimonios de una identidad cultural* (Bogotá: Escala, 1990). Marina Waisman, *El interior de la Historia* (Bogotá: Escala, 1993). Fernando Carrión, “Ciudad y centros históricos. Centros Históricos y actores patrimoniales”, en *La ciudad inclusiva*, compilado por Marcello Balbo, Ricardo Jordán y Daniela Simioni (Santiago de Chile: CEPAL, 2003), pp. 129-152. Carlos A. Pinassi, “Centros Históricos no consolidados: un desafío para la gestión patrimonial. El caso de Bahía Blanca (Argentina)”, *InterEspaço: Revista de Geografia e Interdisciplinaridade*, Vol. 1, N°2 (2015): pp. 8-30. [<http://dx.doi.org/10.18766/2446-6549/interespaco.v1n2p8-30>].

⁵ Jorge E. Hardoy y Margarita V. Gutman, “Una tipología de áreas históricas”, en *Impacto de urbanización en los centros históricos de Iberoamérica* (Madrid: Mapfre, 1992), pp. 37-51.

⁶ Lorena M. Sánchez, “Definición de áreas patrimoniales. Repensar el amparo residencial en Mar del Plata” *Gremium*, Vol. 12, N° 25 (2025): pp. 9-20. [<https://editorialrestauro.org.mx/definicion-de-areas-patrimoniales-repensar-el-amparo-residencial-en-mar-del-plata/>].

y a las mutaciones urbanas.⁷ No existe una infraestructura de transporte que caracterice tanto a una ciudad como los puertos; su impronta espacial tiene rasgos especiales, no solo porque en ellos confluyen lo urbano y lo natural, sino por las relaciones que a partir de ellos se establecen con el entorno inmediato, con la ciudad, e incluso, con el territorio.⁸ Así, los ámbitos portuarios se comprendieron conformados en la evolución de un sistema interrelacionado y dependiente que les otorgó características identitarias únicas y diferenciales de otras zonas urbanas.

A partir de la década del setenta, con el inicio de la reconversión de muchos puertos, se maduró paulatinamente la idea de conservar los usos tradicionales y la identidad local de las áreas urbanas aledañas, promoviéndose la preservación de antiguos sectores degradados. Esta concepción se afianzó recién con la *Carta para el desarrollo sostenible de las ciudades portuarias* (2006) y los *10 principios para el desarrollo sostenible de las áreas de “waterfront” urbanos* (2008). Ambos documentos plantearon la necesidad de preservar el patrimonio industrial y su memoria como elementos fundamentales para su recuperación. En ese sentido, los aportes teóricos y operativos se concentraron principalmente en los bordes costeros portuarios, donde se reúnen las condiciones naturales del litoral con el desarrollo de la actividad pesquera, comercial e industrial.⁹ Sin embargo, son escasos los estudios y acciones referidos a la delimitación de áreas urbano-portuarias. En relación y para avanzar en esta problemática, surgen algunos interrogantes: *¿es posible aplicar los avances sobre áreas histórico-patrimoniales de las ciudades en los barrios portuarios?, ¿se pueden identificar problemas y/o potencialidades comunes?, ¿cómo considerar las singularidades y complejidades que caracterizan a este tipo de sectores?*

Estas áreas que poseen características que las distinguen de otras zonas urbanas a partir de su patrimonio industrial y su ambiente sociocultural singular,¹⁰ se comprenden como barrios

⁷ Javier Fedele y Luis J. Domínguez Roca, “Puerto y Ciudad”, *Revista Transporte y Territorio*, N° 12 (2015): pp. 1-15. [<https://doi.org/10.34096/rtt.i12.1218>].

⁸ Alejandro L. Grindlay Moreno, “Ciudades y Puertos”, *Ciudades*, N° 11 (2008): pp. 53-80. [<https://doi.org/10.24197/ciudades.11.2008>].

⁹ Linarejos Cruz e Ignacio Español, “Los paisajes de la industrialización”, *Revista Bienes Culturales*, N° 7 (2007): pp. 119-131. [https://www.libreria.culturaydeporte.gob.es/libro/bienes-culturales-revista-del-i-p-h-e-no-7-el-plan-de-patrimonio-industrial_2517/]. Françoise Péron, “Patrimonio y paisajes del litoral”, *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, N° 6 (2009): pp. 33-40. [<https://www.eusko-ikaskuntza.eus/es/publicaciones/itsas-memoria-revista-de-estudios-maritimos-del-pais-vasco-6>].

¹⁰ Joan Alemany, “La recualificación de los barrios portuarios”, *Portus*, N° 3 (2002): pp. 4-7. [http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus/Portus_3/La_recualificaci%C3%B3n.pdf].

cuyo origen y evolución dependen del puerto y generan interfaces y transiciones en permanente transformación.¹¹

Entre los antecedentes se destacan distintas experiencias vinculadas a la protección de áreas industriales. En el ámbito internacional, son relevantes la delimitación y regulación de áreas históricas en Londres (entre ellas el área de los antiguos *docklands*), el distrito Soho en Nueva York o el barrio Poblenou en Barcelona. Estas zonas, ante el cambio del rol industrial, fueron reconvertidas y, con aciertos y errores en el manejo patrimonial, constituyeron avances paradigmáticos en la revalorización de este tipo de enclaves. A escala nacional, las APH en el barrio La Boca de Buenos Aires o en el barrio Pichincha de Rosario, también progresaron en el mismo sentido; asimismo, la declaratoria de la Calle Nueva York en Berisso, un fragmento de seis cuadras que conserva el paisaje urbano-industrial histórico, fue significativa en el reconocimiento de estos entornos.

Asimismo, es importante referirse a la importancia de los puertos dentro del territorio nacional, donde se desarrollaron como piezas fundamentales entre fines del siglo XIX y principios del XX, en un momento histórico en que el país se integraba al mercado mundial. En torno a éstos se generó un contexto social caracterizado por una heterogénea población cuya actividad determinó peculiares arquitecturas definidas por materiales constructivos característicos. Los sectores urbanos aledaños a los puertos establecieron una vinculación especial con las actividades portuarias y se transformaron a la par de sus cambios.

Mar del Plata, cuyo puerto comienza a construirse en 1911, presenta características singulares para avanzar en este abordaje. Su condición de ciudad intermedia, con una relevante dinámica de cambios en relación con los ciclos de crecimiento urbano, su dualidad balnearia-portuaria y la falta de áreas de protección, la convierten en un caso emblemático. En particular, su barrio portuario presenta rasgos distintivos y constituye el único pueblo de pescadores a escala nacional cuya residencia está asociada al puerto.¹² Alejado del centro fundacional, posee una importante actividad pesquera y todavía ostenta edificaciones y pervivencias propias de los inmigrantes italianos que caracterizaron su génesis. De esta forma, su conformación histórica,

¹¹ Miguel Ángel De Marco (h), “Las áreas de valor histórico patrimonial del puerto de Rosario. Aporte metodológico conceptual y descriptivo a partir del enfoque CPR”, *Res Gesta*, N° 55 (2019): pp. 1-32. [<https://erevistas.uca.edu.ar/index.php/RGES/article/view/1823>]. María Aversa, “Tensiones entre los usos del suelo en áreas urbano-portuarias. Convergencia de instrumentos normativos en Puerto La Plata”, *Geograficando*, Vol. 20, N° 1 (2024): pp. 1-15 [<https://doi.org/10.24215/2346898Xe154>].

¹² José Mateo, “Gente que vive del mar. La génesis y el desarrollo de una sociedad marítima y una comunidad pescadora”, *Prohistoria*, N° 8 (2004): pp. 59-86. [<https://ojs.rosario-conicet.gov.ar/index.php/prohistoria>].

su composición social y su arquitectura ameritan acercamientos analíticos desde el punto de vista urbano-patrimonial, más aún al considerar la actual inexistencia de propuestas temáticas.

Por ello, se avanzó en su caracterización a través del análisis de variables socio-históricas y materiales, desde una perspectiva aplicada, con el objetivo de delimitar fragmentos de interés que permitan orientar posibles caminos de acción. Se trabajó mediante una metodología principalmente cualitativa, a través de la indagación articulada de fuentes escritas y gráficas, complementadas con relevamientos *in situ*. Se indagaron normativas, planimetrías, imágenes aéreas y fotografías que, junto a los relevamientos propios, se sintetizaron en matrices y mapeos que permitieron relacionar la información para generar una delimitación de áreas patrimoniales.

Mar del Plata y su área industrial-portuaria

La ciudad de Mar del Plata, fundada en 1874, además de destacarse por su condición turística que la ubicó como la principal ciudad balnearia argentina, constituyó el puerto pesquero más importante a lo largo del litoral marítimo nacional. A diferencia de otras ciudades portuarias en que su crecimiento ha girado en torno a esa actividad, se caracterizó por una escisión espacial; por un lado, las actividades vinculadas al turismo, y por el otro, las referidas a la pesca y sus derivados. Incluso el desarrollo del puerto fue visto como un obstáculo para la expansión del balneario.

La convivencia de lo turístico y lo productivo implicó modificaciones de la trama, la traza y el tejido con procesos de urbanización y transformación urbana acelerados, sin solución de continuidad y con notables operaciones inmobiliarias que le confirieron -y le confieren- un carácter paradigmático en relación a otras ciudades argentinas y latinoamericanas.¹³ Así, desde fines de siglo XIX comenzó a modificarse según el desarrollo del turismo y la pesca que marcaron su crecimiento, acompañado de períodos de aceleración demográfica originados por la llegada masiva de inmigrantes y por el dinamismo estacional provocado por los veraneantes.¹⁴

El desarrollo económico y el crecimiento poblacional ocasionaron una expansión urbana que estructuró un área central densa y renovada y una serie de barrios distribuidos en los bordes urbanos. Entre estos, el barrio Puerto presentó características marcadamente diferenciales con respecto al restante ejido marplatense. La comunidad italiana que allí residía

¹³ Fernando A. Cacopardo, *La modernidad en una ciudad mutante. Vivienda, sociedad y territorio en la primera mitad del siglo XX* (Mar del Plata: FAUD-UNMDP, 2003).

¹⁴ María A. Irigoín, “La población, los habitantes y la trama social urbana, 1880-1940”, en *Mar del Plata, una historia urbana*, Adriana Álvarez et. al., (Mar del Plata: Fundación Banco de Boston, 1991), pp. 45-65.

y que dominaba el oficio de la pesca, configuró desde un comienzo un área con características socio-culturales especiales¹⁵ junto con un paisaje urbano definido por su carácter productivo y su arquitectura singular.

La historia de este barrio comienza en 1909 cuando el Gobierno Nacional autoriza la licitación para la construcción del puerto, que se ubicaría en las inmediaciones del arroyo del Barco, a 7 km de la ciudad balnearia. La ganadora fue una sociedad francesa, la *Société Nationale de Travaux Publics*, que había intervenido en la construcción de infraestructuras, ferrocarriles y puertos en diversas partes del mundo.¹⁶ En 1911 inició los trabajos y en 1913 se inauguró oficialmente con la colocación de la piedra fundamental en la escollera Sur. La empresa utilizó la tecnología más desarrollada de la época para la ejecución de la obra que incluyó dos escolleras, dragado, muelle de ultramar, dársena de cabotaje para las lanchas pesqueras, hangares, depósitos, aduana, instalaciones sanitarias, usina, grúas, vías férreas, entre otras.¹⁷

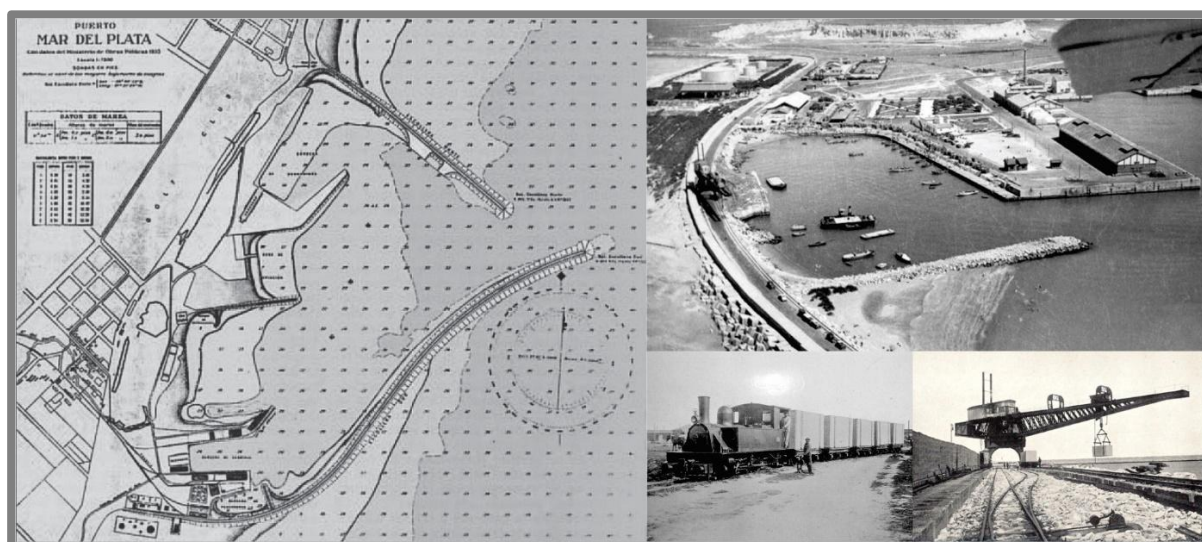


Figura 1. A la izquierda, plano del puerto publicado en la Carta Náutica de 1935, se observa el primitivo asentamiento urbano aledaño. A la derecha, foto aérea de la década de 1930 e imágenes de las obras de construcción: tren cargado de bloques de piedras y grúa Titán en la escollera Norte. (Fuentes: Fundación Histarmar

¹⁵ Bettina Favero y Gerardo Portela, *Más allá de la Avenida Cincuentenario: el barrio del Puerto (1920-1960)* (Mar del Plata: Ediciones Suárez, 2005).

¹⁶ Entre los puertos construidos por esta empresa francesa figuran los de Orán (Argelia, 1880-82), Leixoes (Portugal, 1884-90), Bilbao (España, 1884-90), Beirut (Siria, 1888-93), Gandía (España, 1890-93), Dunkerque (Francia, 1890-97), Sfax y Túnez (Túnez, 1894-1900), Le Havre (Francia, 1890-97), Zeebrugge (Bélgica, 1895-1905), Alger (Argelia, 1900-04), Montevideo (Uruguay, 1900-11), Jijel (Argelia, 195-09) y Marsella (Francia, 1910-14); además de un gran número de obras públicas que incluyen dragados, diques, canales, túneles y ferrocarriles de diversas ciudades. Véase Empresa Constructora Société Nationale de Travaux Publics de Paris (1923). *Las obras del puerto de Mar del Plata*. Buenos Aires: Talleres Casa Jacobo Peuser.

¹⁷ Alberto Lagrange, *Mar, playas y puerto* (Mar del Plata: Fundación Bolsa de Comercio, 1993).

de Historia y Arqueología Marítima, <http://www.histarmar.com.ar/> y Fotos de Familia del Diario La Capital, <https://www.lacapital mdp.com/contenidos/fotosfamilia/>).

La ocupación originaria se ubicó próxima al edificio central de la Empresa Constructora donde funcionaban oficinas y viviendas para el personal jerárquico. En su entorno se concentraron casillas de chapa y madera, edificaciones típicas del habitar pesquero marplatense. A partir de la inauguración de la dársena en 1917, los pescadores que se encontraban dispersos en distintos puntos de la ciudad trasladaron allí sus embarcaciones junto a sus casillas. Posteriormente, la habilitación en 1921 de una línea férrea destinada a actividades comerciales y la llegada del tranvía en 1924, ayudaron a salvar las distancias existentes entre esta área y el centro marplatense. En forma progresiva, la zona comenzó a reunir y a consolidar una serie de funciones urbanas. En 1928 se inauguró la Usina Eléctrica, construcción destacada en el entorno urbano de ese momento.

En estos procesos de desarrollo, la inmigración italiana y la religiosidad resultaron claves para la caracterización del barrio. Fue destacada la labor de los sacerdotes de la Obra Don Orione y de la Comisión Auxiliar de la Damas Vicentinas quienes construyeron una serie de edificaciones erigidas por medio de la beneficencia, donaciones y subsidios: la Iglesia y el Colegio Sagrada Familia (1928), el Colegio Inmaculada Concepción (1935), la Gruta de la Virgen de Lourdes junto con el Hogar de Enfermos Crónicos (1937) y dos Barrios Obreros Elisa Alvear de Bosch (1942 y 1944). En relación, los valores intangibles que constituyeron parte de la singularidad de esta comunidad se manifestaron en sus prácticas religiosas, especialmente en fiestas y procesiones. Entre ellas, se destaca la Fiesta de los Pescadores, tradición que fue incorporada en la ritualidad portuaria en 1932.

Asociada a la actividad pesquera, la conserva de pescados ocupó un rol central en el progreso económico del barrio. Entre 1930 y 1940 se produjo un auge de la producción conservera que provocó la instalación de saladeros y fábricas concentradas en esta área, convirtiendo al puerto marplatense en uno de los más importantes de Argentina. Esta industria se transformó aceleradamente y sus cambios se reflejaron en el paisaje urbano. Así, se produjo una ampliación de la ocupación de la planta urbana y el ejido, asociado al fraccionamiento gradual de las tierras.

A partir de la década de los años sesenta, cuando se desarrolló una reestructuración de la industria pesquera nacional, la actividad de la conserva fue perdiendo lentamente su rol protagónico debido a que el pescado congelado desplazó a los enlatados como principal

producto.¹⁸ Posteriormente, cuando el mercado se abrió a los capitales extranjeros durante la década de los años noventa, pequeñas y medianas empresas debieron cerrar sus puertas, ocasionando profundas alteraciones en el sector.

En este escenario de cambios, el barrio Puerto conservó componentes que ameritan una especial atención y valoración. A pesar de las transformaciones sufridas, todavía perviven bienes singulares y contextuales que signaron su evolución, un paisaje urbano particular y características socioculturales diferenciales. Por ello, se avanza en el análisis urbano patrimonial de esta área para emprender posibles delimitaciones para su preservación.

Áreas patrimoniales en el barrio Puerto

En relación con el marco patrimonial, el Código de Preservación Patrimonial de la ciudad (Ordenanza N° 10.075/95 y sus modificatorias) establece campos de valoración que se definen desde una protección de bienes individuales. Así, reconoce los siguientes bienes dentro de este barrio: la Iglesia y Colegio Sagrada Familia, el Instituto Inmaculada Concepción, la Gruta de Lourdes y Hogar de Ancianos, el Barrio Obrero Elisa Alvear de Bosch ubicado en calle Bermejo, las Oficinas de la Empresa Constructora del Puerto, la Vieja Usina del Puerto (que posee además declaratoria provincial). Asimismo, existen otros legados con valores destacados, aunque sin declaratorias oficiales, como el otro Barrio Obrero Elisa Alvear de Bosch ubicado en calle Rondeau frente a la Iglesia y la Plaza Italia. Como se ha enunciado, Mar del Plata carece de una preservación patrimonial por áreas, sin embargo, desde el año 2002 existe un expediente municipal que solicita la creación de ámbitos de protección denominados “áreas de valor ambiental patrimonial”.¹⁹ Esta propuesta se sustenta en investigaciones previas generadas desde la Universidad Nacional²⁰ y hasta el momento no ha tenido resolución. En ese sentido y específicamente para el área puerto, tampoco existe ningún reconocimiento que contemple bienes propios del patrimonio industrial característico (como los saladeros, las

¹⁸ Adriana Allen, “¿Sustentabilidad ambiental o sustentabilidad diferencial? La reestructuración neoliberal de la industria pesquera en Mar del Plata, Argentina”, *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, Año 3, N° 3 (2010): pp. 151-167. [<https://estudiosmaritimossociales.org/archivo/n3/>].

¹⁹ Lorena M. Sánchez y María Eguren, “El amparo de áreas de valor patrimonial: una urgencia normativa. Problemas y consecuencias en un barrio marplatense” (*Actas de las XII Jornadas Internacionales/Nacionales de Historia, Arte y Política*, Facultad de Arte, Universidad Nacional del Centro, 2021: pp. 1-15).

²⁰ Silvia Roma y Felicidad París Benito, “Preservación en áreas de la ciudad. Propuesta metodológica para Mar del Plata, caso Loma de Santa Cecilia y Perla Norte”, *Investigación + Acción*, N° 2 (1994): pp. 89-106. Alejandro Novacovsky, “La construcción del patrimonio arquitectónico y urbano en un sector del Puerto marplatense. Estudios históricos y metodológicos tendientes a su reconocimiento, valoración y diagnóstico” (Informe final de investigación, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Mar del Plata, 1998).

conservas o las casillas de madera y chapa) ni declaratorias de conjuntos o fragmentos urbanos asociados.

El barrio Puerto²¹ se ubica en un punto estratégico dentro de la ciudad, con accesos a escala regional por la Ruta Nacional N° 2 y las Rutas Provinciales N° 11, 88 y 226, y a escala local, a través de vías principales como las avenidas Edison, Juan B. Justo y de los Trabajadores. Sobre la calle 12 de Octubre se alinean los comercios, servicios y equipamientos más importantes que abastecen la zona. Esta calle es el nexo de ingreso a la jurisdicción portuaria propiamente dicha, donde se encuentra el centro gastronómico, la banquina de los pescadores, diversos equipamientos industriales-portuarios y atractivos turísticos costeros. Este conjunto de elementos es parte de los paseos típicos, acompañados en enero por la Fiesta Nacional de los Pescadores ya nombrada. Asimismo, se destaca aún la presencia activa de una comunidad con una fuerte identidad barrial que ha promovido la conformación de una diversidad de organizaciones vinculadas a la identidad italiana-pesquera junto con la promoción de eventos asociados.²² En ese sentido, el origen de su población residente cuenta aún con una importante concentración de extranjeros descendientes de la oleada inmigratoria de la Segunda Guerra Mundial.²³

Sobre el ramal del ferrocarril desactivado, se ubica el barrio popular Villa Lourdes²⁴ para el que se desarrollaron diversas propuestas para su mejoramiento que no se ejecutaron. Constituye no sólo un tema social pendiente, sino que en términos de funcionalidad conforma una barrera urbana muy marcada. Aledaño a esta, se ubica el predio y edificio de la Vieja Usina, un ejemplo único de arquitectura industrial en la ciudad. Aunque cuenta con una propuesta para su refuncionalización en centro cultural italiano, cuyo concurso ha sido adjudicado al Arq. Mario Corea en 2011, las obras nunca iniciaron y actualmente se encuentra en un estado crítico de abandono.

Esta área está caracterizada por el Código de Ordenamiento Territorial (COT) en su rol de sector industrial, comercial, de equipamiento-servicios y residencial. Estudios específicos

²¹ Administrativamente, este sector está dividido en barrio Puerto propiamente dicho y barrio Villa Lourdes, con una Delegación Municipal descentralizada propia con sede en un edificio aledaño a la Vieja Usina.

²² Mariangel Cacciutto y Bernarda Barbini, “El rol del tercer sector en la gobernanza turística: el caso de la zona puerto de la ciudad de Mar del Plata” (*Actas del VI Congreso Latinoamericano de Investigación Turística*, Neuquén, 2014: pp. 1-17).

²³ Patricia Lucero, “El mapa social de Mar del Plata. Procesos de producción del espacio urbano y construcción de desigualdades territoriales” (Tesis de Doctorado de la Universidad Nacional del Sur, 2016).

²⁴ Según el Registro Nacional de Barrios Populares (ReNaBaP) es un asentamiento ubicado sobre terrenos fiscales habitado por 275 familias. Véase <https://poblaciones.org/2023/12/22/registro-nacional-de-barrios-populares-renabap-2023/>

desde el ámbito urbano-ambiental la definieron como un área-problema a partir de la convivencia de lo residencial y lo industrial, donde confluyen variados conflictos.²⁵ Entre las problemáticas se destaca la contaminación hídrica por el vertido de efluentes industriales, la contaminación atmosférica por las emanaciones industriales y la contaminación sonora por el congestionamiento vehicular de la actividad industrial y comercial. Asociado a esta situación, existe una alta concentración de microbasurales que se extienden en la vía pública y en terrenos baldíos.

Asimismo, es necesario mencionar la importancia económica-productiva que posee esta área para Mar del Plata en relación a su actividad portuaria-industrial y su agrupamiento en un entorno específico, lo que conlleva un valor del suelo medio-alto respecto al resto de la ciudad.²⁶ Este valor económico y los valores patrimoniales desactivados, constituyen amenazas para los legados en relación con operatorias de especulación inmobiliaria. En ese sentido, se ha iniciado un megaproyecto denominado Distrito de Arte y Diseño, ubicado en dos manzanas completas sobre la Av. Juan B. Justo, entre Av. Edison y Bermejo, compuesto por seis torres de edificios que contendrán departamentos residenciales con amenities de lujo, oficinas, hotelería, locales comerciales y galería de arte. Algunas de esas torres, con una altura aparente de 32/35 pisos, superarían la altura permitida por el COT, utilizando estrategias de compensación y pedidos de excepción que ponen en peligro el entorno urbano histórico alterando el paisaje existente.

En este marco, se procedió al relevamiento *in situ* del área reconociéndose una primera circunscripción de un “sector urbano histórico” que contiene bienes de valor patrimonial singular (reconocidos y no reconocidos) y contextual (no reconocidos); definido por Av. Juan B. Justo, Juramento, Ortiz de Zárate y Av. de los Trabajadores.

²⁵ Roberto Fernández, “Análisis de un área problema: la zona puerto de Mar del Plata”, en *El observatorio ambiental. Estudios sobre información y problemática ambiental* (Mar del Plata: CIAM-FAUD, 1999), pp. 121-126.

²⁶ Ana Núñez, “Reflexiones sobre la estructura del valor del suelo. Incidentes en la psicogénesis del conocimiento en el caso Mar del Plata”, *Cuaderno Urbano. Espacio, cultura, sociedad*, Vol. 14, N° 14 (2013): pp. 51-69. [<https://revistas.unne.edu.ar/index.php/crn/article/view/522>].

En este sector se realizaron relevamientos parcelarios de las 100 manzanas completas e irregulares que lo conforman. Se destacó la ubicación de los equipamientos históricos singulares ya referidos y las continuidades o rupturas en relación con los legados industriales fabriles y residenciales característicos. Se observó, en un análisis comparado, que entre 2020 y 2024 se perdieron o transformaron algunos de estos componentes industriales, revelándose la desprotección que poseen. Asimismo, se mapearon los diversos usos en cada parcela, los equipamientos destacados, los espacios verdes, los vacíos, las alturas, las edificaciones en construcción, las edificaciones abandonadas y el estado edilicio. Esto fue cotejado con el COT para verificar lo normado en términos arquitectónicos-urbanos.

El análisis de usos mostró la heterogeneidad de funciones, pudiéndose identificar sub-sectores característicos:

- Un sector comercial, de equipamiento y servicios sobre las tres vías principales que comunican al área de estudio con la ciudad y la región (avenidas Juan B. Justo, de los Trabajadores y Edison). Particularmente, sobre la Av. Juan B. Justo se ubican comercios vinculados al turismo, como las tradicionales casas de tejido marplatense, y sobre la Av. de los Trabajadores, servicios de restaurantes.
- Un sector comercial con un amplio abastecimiento de negocios para el área sobre la calle 12 de Octubre, entre Av. de los Trabajadores y Triunvirato, y que se extiende hacia sus perpendiculares (Magallanes y El Cano). En general, los locales se ubican en planta baja y en el nivel superior, las viviendas.
- Una barrera urbana muy marcada constituida por el ramal del ferrocarril desactivado, donde se asienta el barrio popular Villa Lourdes.
- Un sector comercial-residencial que coincide con el sector histórico primigenio, con interesantes ejemplos de valor patrimonial pero que se encuentra muy agredido por la actividad comercial. Esto provocó que se menoscabe la homogeneidad original, conservándose solamente ejemplos aislados.
- Un sector predominantemente industrial, hacia el sur de las vías del ferrocarril, altamente renovado en los últimos años, donde se ubican importantes infraestructuras fabriles. Según el COT este sector es incompatible con la actividad residencial, sin embargo, a partir del relevamiento se distinguen predios de viviendas.
- Un sector que combina el uso residencial con el industrial (permitido por el COT) con ejemplos interesantes de fábricas de conserva, saladeros y casillas de madera y chapa imbricado con un tejido residencial consolidado cercano a los edificios patrimoniales declarados.

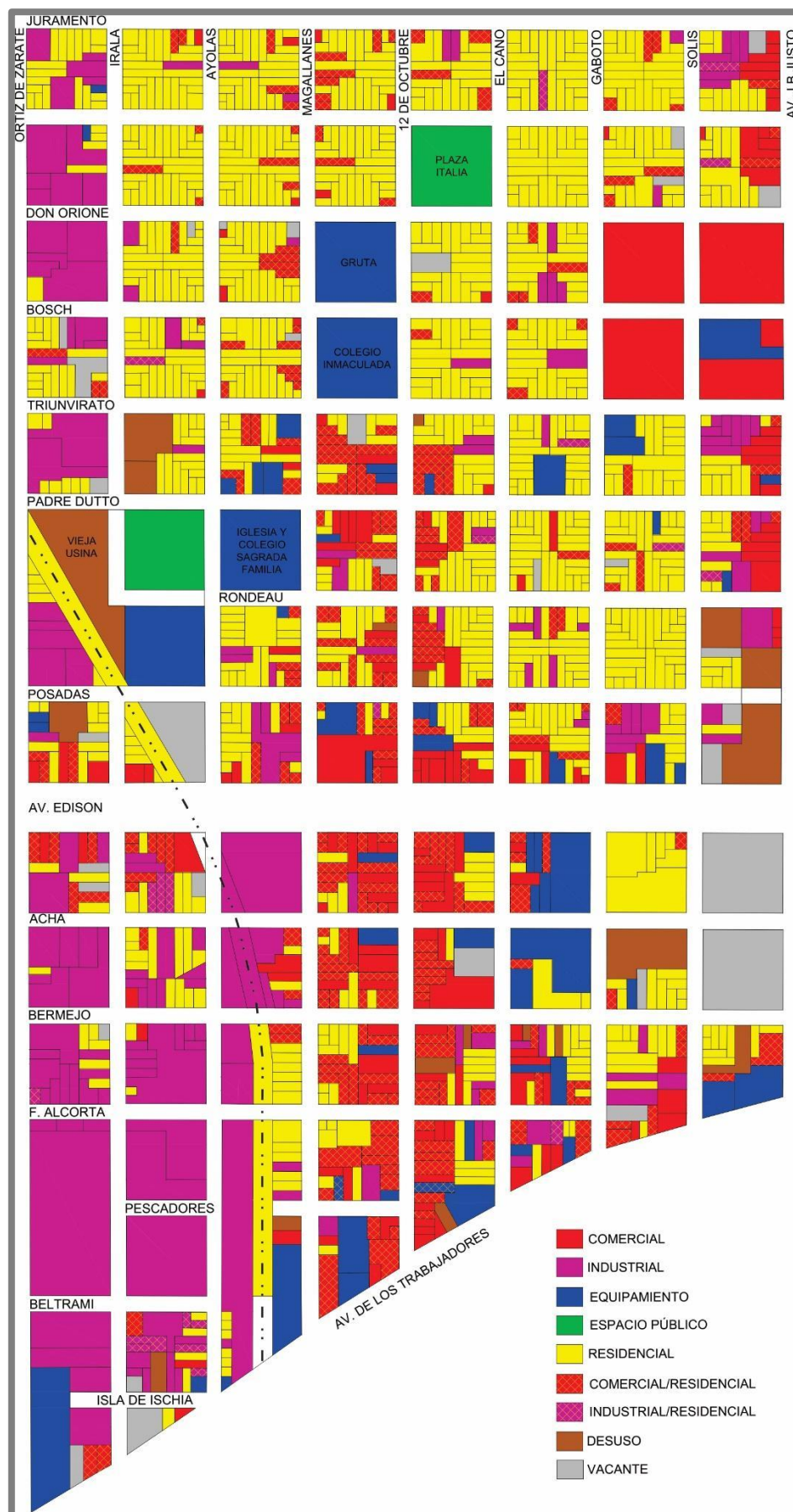


Figura 3. Relevamiento parcelario de usos (Fuente: elaboración y relevamiento propio en octubre de 2024).

En paralelo, el análisis del estado edilicio²⁷ evidencia grandes fragmentos con predominio de un estado regular-malo asociados al asentamiento ubicado sobre las vías del ferrocarril desactivado. Esto coincide, asimismo, con la concentración de uso industrial y la existencia de grandes superficies industriales en estado regular-malo o abandonadas. La apertura del mercado a los capitales extranjeros en la década de 1990 condujo al cierre de numerosos establecimientos de empresas locales, con amplias repercusiones sobre el espacio urbano.²⁸ Desde entonces proliferaron edificaciones abandonadas y sectores degradados, en un ciclo negativo para los entornos pasados-presentes. Este estado está acompañado de un deterioro general del entorno con locales cerrados o en alquiler, construcciones sin terminar, lotes vacantes y las zonas de basurales ya nombradas. En el resto del área predomina el estado bueno con tramos o lotes por cuadras en estado regular. Se observa, finalmente, una incipiente tendencia constructiva en el sector residencial cercano a la Iglesia, con edificios de planta baja y tres pisos. Si bien esto está permitido por el COT, irrumpen en un tejido conformado por alturas homogéneas de planta baja y, en algunos casos, un piso.

²⁷ Se trabajó con tres gradientes de estado: bueno (no presenta daños o degradación leve), regular (daño moderado, requiere reparaciones), malo (daños generalizados, degradación severa, requiere intervenciones).

²⁸ Gonzalo J. Yurkievich, “Pesca y puerto en la ciudad de Mar del Plata. Relaciones íntimas entre una actividad económica transformada y un espacio deteriorado”, *Estudios Socioterritoriales. Revista de Geografía*, N° 14 (2013): pp. 37-68. [<https://ojs2.fch.unicen.edu.ar/ojs-3.1.0/index.php/estudios-socioterritoriales/article/view/602>].

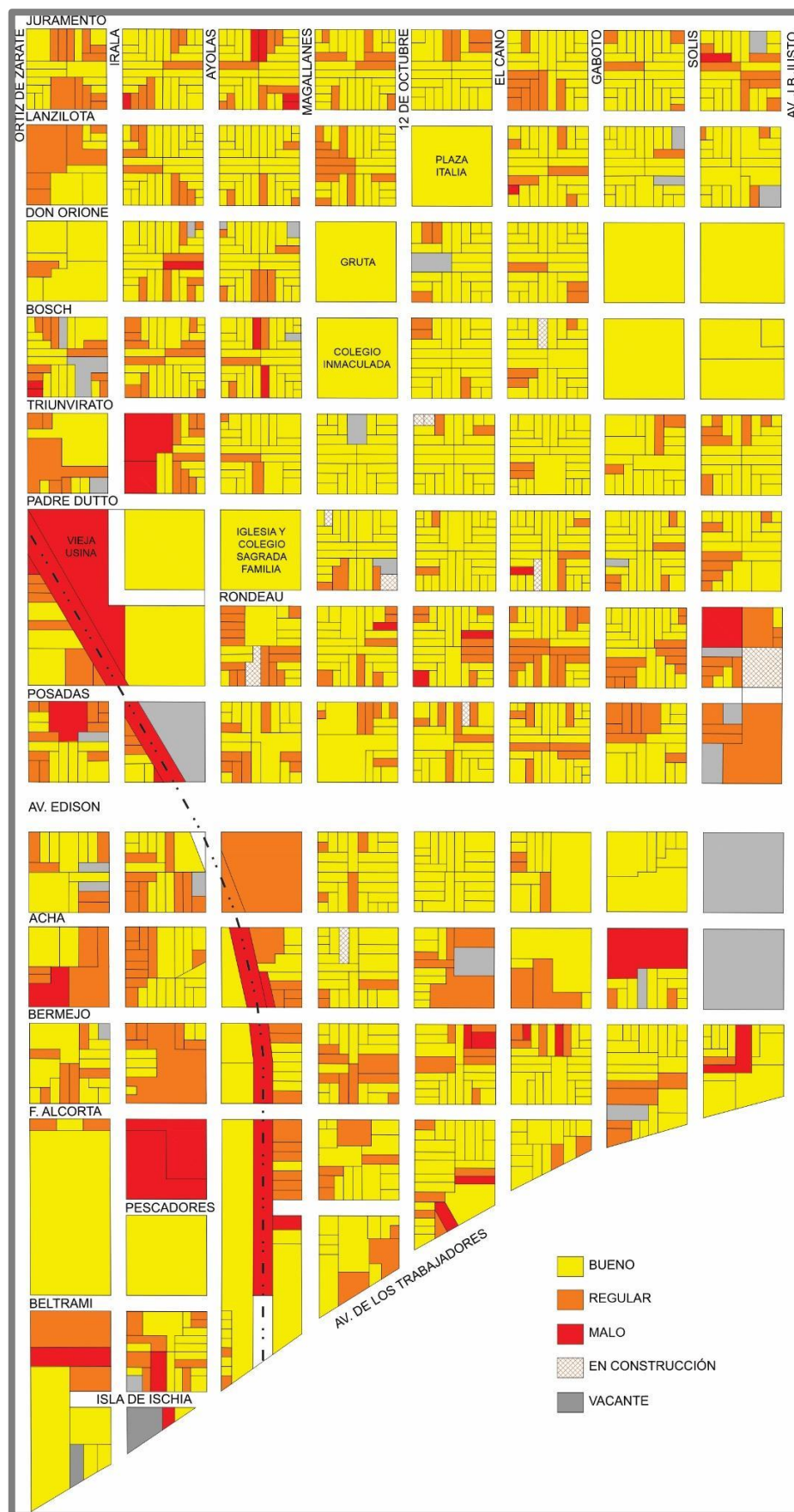


Figura 4. Relevamiento parcelario de estado (Fuente: elaboración y relevamiento propio en octubre de 2024).

En este extracto, se determinó un fragmento coincidente con el sector consolidado residencial/industrial que se destacó como ámbito factible para avanzar en una circunscripción de delimitaciones concretas con el fin de operativizar formas de amparo apropiadas.



Figura 5. Delimitación del “fragmento de interés” y “contenedores industriales de interés” (Fuente: elaboración propia sobre relevamiento en octubre de 2024).

Dentro de este sector se reconoce un “fragmento de interés” donde se inscriben la mayor concentración de fábricas conserveras, saladeros y casillas de madera y chapa relevadas junto a parte de los bienes singulares reconocidos ya enunciados. Este fragmento se conforma, asimismo, por un entorno con tipologías residenciales y comerciales de pequeña escala y de baja densidad (como chalets o casas chorizos). Ubicado cercano a la Vieja Usina, la Iglesia y el Colegio Sagrada Familia y el Barrio Obrero (no declarado), conforma un ambiente que contiene

los componentes que perviven del paisaje urbano industrial-portuario característico. En ese sentido, sería necesario plantear regulaciones específicas para la preservación urbana.

En paralelo, se reconocen “contenedores industriales de interés”, de antiguas industrias conserveras (en actividad, que cambiaron el uso o que se encuentran abandonadas) que constituyen estructuras de alto valor potencial para ser preservadas. En relación, aquellas que están en actividad podrían incorporarse a circuitos o visitas para su puesta en valor; las que ya han sido reconvertidas, deberían pensarse estrategias de preservación de elementos arquitectónicos destacados aún conservados; y las abandonadas, necesitarían de propuestas de refuncionalización junto con regulaciones para su intervención.

Así, se postula una circunscripción inicial de preservación, hasta ahora inexistente, que constituye un insumo para prosperar en la elaboración de lineamientos correlacionados.

Reflexiones finales

El barrio Puerto de Mar del Plata conserva rasgos distintivos de su conformación histórica, su composición social y los legados arquitectónico-productivos originados en un pasado cercano. Estos bienes industriales que perviven, con sus valores tangibles e intangibles, carecen de reconocimientos formales. Sus valores se encuentran invisibilizados y se hallan en un marco de desamparo patrimonial junto con un entorno urbano-ambiental en estado de degradación que pone en peligro su continuidad. Las propuestas de acciones inconclusas evidencian un olvido en relación con un tipo de legado que ha caracterizado la impronta de la ciudad.

Así, en un marco de dinámicas de transformación, de carencia de áreas patrimoniales y de inexistencia de reconocimientos sobre el patrimonio industrial-portuario, se realizó una delimitación concreta de áreas como estrategia posible para su salvaguarda.

Se trabajó en un análisis articulado desde las variables socio-históricas y materiales para avanzar en el reconocimiento de un sector urbano histórico, mediante la indagación de diversas fuentes escritas y gráficas y los relevamientos *in situ*. Se propuso comprender el estado de situación patrimonial de este sector desde un marco urbano integral, para poder progresar en los necesarios reconocimientos, valoraciones y acciones asociadas. Esto dio como resultado la delimitación de un “fragmento de interés” y la identificación de “contenedores industriales de interés”; entorno y componentes necesarios para la continuidad de un paisaje urbano-industrial característico.

Ante las preguntas iniciales planteadas, dada la convivencia de funciones que se asientan en este sector, es posible aplicar antecedentes de otros tipos de áreas, pero con ciertas

licencias en cuanto a los procesos de cambio que caracterizan a este tipo de enclaves y, en particular, a su arquitectura industrial. Los sectores vinculados a los puertos han sufrido transformaciones y procesos de abandono profundos que requieren de un análisis pormenorizado. La revitalización de estos sectores degradados debe asentarse en acciones muy cuidadosas y respetuosas de su entorno histórico. Por ello, progresar en la delimitación de áreas patrimoniales permite regular los procesos de forma equilibrada entre la preservación y el cambio. En ese sentido, a partir del camino avanzado, se espera diseñar acciones de amparo que visibilicen, cuiden y activen el paisaje urbano-portuario de este barrio marplatense.