

CRITERIOS PARA LA ESTRUCTURACIÓN DEL PATRIMONIO EN LA OFERTA DE TURISMO CULTURAL. EL CASO MAR DEL PLATA

*Mg. Maria Ester Leiva*¹

Resumen: La presente ponencia, inscripta en el trabajo de investigación: “Turismo Urbano en Mar del Plata: puesta en valor y en desarrollo turístico sustentable”, expone los resultados de una evaluación de potencialidad de los recursos patrimoniales urbanos arquitectónicos analizando su inserción actual en la oferta turística. Identificando los *nodos* conformados por obras de envergadura considerados claves, cuya puesta en valor y en desarrollo, resultaría dinamizadora de la actividad turística y recreativa. Asimismo se avanza en el reconocimiento de sendas vinculantes, que en la trama urbana reúnen las mejores condiciones para actuar como interconectores de los nodos patrimoniales de referencia. La puesta en valor y adecuación de dichos espacios actualmente no identificados en función “nodal”, significarían un aporte en la conformación de recorridos urbanos en función de potenciales circuitos turísticos urbanos. Se considera que frente al objetivo de un turismo de todo el año, superador de la opción relativamente excluyente de sol y playa, orientado a tomar a la ciudad en sí misma como Producto Turístico, requiere en principio del reconocimiento de todos los recursos de la cultura material existentes, y de la proyección de un máximo aprovechamiento de los mismos, antes que proponer nuevas opciones. Esto implica adecuar estructuras existentes actualmente desfuncionalizadas, subutilizadas, inconclusas o abandonadas. La recuperación de lo existente sería así, un importante paso para lograr un máximo rendimiento en las inversiones que en la ciudad se efectúen en función de la actividad Turístico – Recreativa, cuyo efecto resultaría multiplicador en el mejoramiento de la Calidad Ambiental Total y por ende la Calidad de Vida de residentes y visitantes.

Palabras clave: Turismo Urbano ; Red de productos turísticos ; Nodos Patrimoniales ; Puesta en valor y en desarrollo ; Mar del Plata ; Argentina

Introducción

En este trabajo se efectúa una evaluación de los recursos patrimoniales urbanos arquitectónicos analizando su inserción actual en la oferta turística. Identificando los nodos conformados por obras de envergadura considerados claves, cuya puesta en valor resultaría dinamizadora de la actividad turística y recreativa.

¹ Docente e investigadora de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Mar del Plata. Funes 3250. forum_consult@ciudad.com.ar

Asimismo se avanza en el reconocimiento de sendas vinculantes, que en la trama urbana reúnen las mejores condiciones para actuar como interconectores de los nodos antes referidos. Espacios actualmente no identificados como tales, los que adecuados significarían un aporte en la conformación de recorridos urbanos en función de potenciales circuitos turísticos de la ciudad.

Se considera que frente al objetivo de un turismo de todo el año, superador de la opción de sol y playa, orientado a tomar a la ciudad en si misma como Producto Turístico, se requiere en principio de un reconocimiento de todos los recursos de la cultura material existentes y de la proyección de un máximo aprovechamiento de los mismos antes proponer la generación de nuevas opciones. Esto implica adecuar estructuras existentes actualmente desfuncionalizadas, subutilizadas, inconclusas o abandonadas. Recuperar lo existente sería así un importante paso para lograr un máximo rendimiento en las inversiones que en la ciudad se efectúen en función de la actividad Turístico – Recreativa, cuyo efecto resultaría multiplicador en el mejoramiento de la Calidad Ambiental Total y por ende la Calidad de Vida de residentes y visitantes.

El trabajo que se expone se inscribe en el proyecto de investigación "Turismo Urbano en Mar del Plata: puesta en valor y en desarrollo turístico-recreacional sustentable".

Caracterización de la Gestión Patrimonial ambiental de la ciudad

“Ciudad con Calidad Total” fue el objetivo planteado por el Municipio de General Pueyrredón en 1996, para un programa que se definió como de reconversión y recuperación colectiva a partir de la Consulta Popular que le otorgó el poder de disponer de fondos especiales para un plan de obras complementario.² La gestión Municipal local planteó su accionar a partir de Ejes Temáticos vinculados por Lo Ambiental:

1. Un eje correspondía a la infraestructura sanitaria: a partir del cual se proyectó la obra de la cloaca máxima, el colector sur, el emisario submarino, los desagües de la Terminal y de los arroyos Del Barco y Las Chacras mas las ampliaciones de redes de agua potable tendiendo a mejorar la calidad de vida de la población estable. Obras que fueron iniciadas pero que no se terminaron.
2. Un segundo eje pasaba por *la revaloración de la ciudad para el turismo* con la recuperación de playas la iluminación, la reparación de veredas y muretes de

² Ciudad con Calidad Total. Artículo de Mar del Plata 2000. Municipalidad de Gral Pueyrredón.1999

protección, el mejoramiento de plazas y espacio públicos – casos manzana 115 y aledañas, recuperación de balnearios, renovación de la peatonal, etc. generando nuevas postales de la ciudad y promoviendo la inversión privada en Las Toscas y Balnearios Bristol. Objetivos cumplidos en gran parte.

3. El tercer eje estaba vinculado a la producción, con la recuperación del Parque Industrial, la promoción de inversiones privadas y la radicación de nuevas empresas en la ciudad. Tercer objetivo que no se cumplió. Por efecto de cuestiones que hacen a la economía general del país Mar del Plata entro en una gran recesión económica con los mas altos índices de desempleo. Situación que en los últimos dos años tiende a revertirse con la recuperación parcial del puerto, la reapertura de locales comerciales y el reinicio de actividades industriales tales como las textiles en reciente proceso de recuperar el mercado nacional.

La segunda etapa de la gestión, iniciada en el 2000 planteaba la consolidación de los objetivos planteados, manteniéndose los ejes definidos y agregando a los objetivos anteriores la idea de descentralización de la acción municipal, con la creación de “Municentros” cuyo objetivo era atender mejor a las necesidades de los barrios y propender a la consolidación de valores de pertenencia e identidad de cada uno de ellos. Objetivo que dada la situación antes planteada, no se concretó.

Desde el punto de vista turístico se trataba de posicionar a la ciudad como Centro de Congresos, Ferias y Convenciones. Mar del Plata ocupó el segundo lugar en el país en este rubro y se buscaba recuperar un espacio perdido de representación. Se consideraba que esta era una importante alternativa para desestacionalizar, para lograr actividades turísticas urbanas durante todo el año.

El concepto de *Calidad de Vida como eje temático de Desarrollo* estaba y está planteado como un eje integrador de políticas donde el hombre es el principal destinatario. Considerando indispensable la articulación entre políticas ambientales, de salud, desarrollo social y educación, entre otras. Dentro de este eje temático se plantearon los programas y acciones destinadas a la Conservación del Patrimonio, la Gestión de las Aguas, la Gestión de los Residuos y la Educación Ambiental, entre otros.

El *concepto de Patrimonio* que se utilizó era (y es) por lo tanto un concepto amplio que incluye Lo Natural y Lo Cultural en concordancia con el art. 41 de la Constitución

Nacional y el Nro. 28 de la Constitución Provincial, a partir de los cual se definieron objetivos estratégicos; a saber:

A) *La conservación del Entorno Natural*: Política sobre Reservas Naturales que incluye;

1. *La Reserva Integral de Laguna de los Padres*. Aprobada por decreto 1020 de 1984 cuyo Reglamento se establece por decreto 1963 de 1993.
2. *La Reserva Natural del Puerto*, que es de jurisdicción provincial en gestión del traspaso al Municipio.
3. *La Reserva Turística y forestal del paseo Costanero Sud*. Declarado como tal por Ordenanza 10.011. Creándose en 1996 la Unidad de Gestión para elaborar su Plan de Manejo.
4. *La Preservación del Patrimonio Forestal*. Se sanciona en 1994 el Código de Preservación Forestal por Ordenanza 9784. Llevándose a cabo acciones de implantación de especies vegetales, reorganizando el Vivero Municipal implementando programas educativos en coordinación con escuelas y comisiones vecinales.
5. *La Protección de la Fauna Silvestre*. Funciona desde 1996 brindando auxilio y recuperación sanitaria de animales silvestres, creándose Centros de Recuperación y poniendo en funcionamiento el cuerpo de Guías -Inspectores de áreas naturales. Que llevan adelante tareas como el despetrolado de ejemplares de fauna marina, el rescate de animales en cautiverio, la castración de animales domésticos y programas sanitarios de control de Plagas.

B) *La Preservación del Patrimonio Cultural*. Política que da continuidad a lo iniciado en gestiones anteriores y que se basa fundamentalmente en el cumplimiento a la Ordenanza Nro.10.075, dentro de la cual existen listados de alrededor de 300 obras, sitios y murales considerados de Valor Patrimonial.

Siguiendo el conocido esquema de Kevin Lynch, reutilizado por Bullón para el análisis de ciudades turísticas, podemos reconocer elementos componentes de la estructura visual entre los cuales distinguimos, sendas, áreas, límites nodos.

El aporte de lo patrimonial en las Sendas de Acceso a la ciudad

Mar del Plata cuenta con varios accesos a la ciudad, sobre los cuales pueden encontrarse sitios de valor patrimonial natural, cultural y paisajístico. El acceso a la ciudad desde Ruta 2, que es la de mayor flujo turístico, es de escasos valores paisajísticos. Los

hitos históricos a los que hacen referencia las Guías Turísticas no se distinguen desde el camino ni están suficientemente señalizados.³

La forestación de bordes que fue especialmente diseñada y constituyó uno de sus valores inaugurales a fines de los '30 - no fué mantenida. Degradándose los perfiles por la pérdida de forestación, la aparición de carteles de propaganda de grandes dimensiones y la sustitución de bordes estudiados paisajísticamente. El ensanche de autopistas mejoró funcionalmente los accesos pero no aportaron mayor calidad de imagen a los perfiles, ya que estos no fueron objeto de nuevos diseños paisajísticos.

Anteriormente masas arbóreas y avenidas internas indicaban los accesos a los cascos de estancias, que a su vez contaban con entornos parquizados, bosques y lagos artificiales. Patrimonio perdido en lo que hace a bordes o límites de sendas. Quedando algunos cascos de estancias a los que se accede desde ruta, pero que no tienen indicaciones ni sendas que inviten a visitarlos. Uno de los resabios de los grandes parques de estancias es el de la Estancia la Armonía en Cobo, que a pesar de haber perdido su calidad original es todavía un recurso patrimonial ambiental significativo.

Los encuentros de la ruta con las avenidas de acceso al centro de la ciudad carecen de diseños específicos de borde y mas allá de la traza de circuitos de pavimento no reúnen valores paisajísticos significativos. Se presentan soluciones de diseño indiferenciadas sin resoluciones significativas en centros de rotondas, ni en bordes que los identifiquen. Tienen un carácter muy dinámico pero sin referencias pensadas en función del turista. Los perfiles degradados, donde proliferan los galpones y un predominio de tránsito pesado provocan la sensación de entrar a un lugar de trabajo mas que a un sitio recreativo.

La Avenida Constitución - primer acceso desde esta ruta - mejora en forma gradual los perfiles a medida que avanza hacia el mar con una presencia muy diferenciada entre el día y la noche. Durante varios años tuvo una imagen decadente dado por instalaciones abandonadas y carteles que aludían a actividades recreativas nocturnas, a una "fiesta" que había terminado. Esta imagen que en la segunda mitad de los '90 tendía a revertirse con la renovada presencia de locales bailables y salas de entretenimiento y al mismo tiempo con la instalación de sucursales bancarias, grandes comercios e importantes estaciones de servicio que la convierten en un eje comercial permanente de buena calidad, sufrió el embate de la crisis del 2001 y muestra grandes instalaciones abandonadas.

³ Guía Turística IPF –Costa Atlántica y la Pampa. Mar del Plata y sus alrededores. Bs.As.1994.

La ruta 226 es la ruta es de mayor valor desde el punto de vista paisajístico patrimonial natural y cultural que la anterior. La presencia de las sierras enmarcando la ruta y ondulando el camino provocan una sensación totalmente distinta a la descrita anteriormente. Las masas de arboles implantados en el trayecto de Balcarce a Mar del Plata, la relevancia de los sitios (Sierras de los Padres y Laguna de los Padres) donde convergen valores de patrimonio natural, cultural y paisajístico hacen perceptible la sensación de bienestar. Identificándose al sector como un lugar de disfrute del ambiente. Pero este disfrute que se supone debería ir “in crescendo” hasta llegar al mar - punto final, recurso de máxima satisfacción al que se trata de llegar - se interrumpe. Un incipiente cordón de asentamientos marginales surge abruptamente preanunciando la existencia del área urbanizada para desembocar en un largo trayecto donde abigarradas construcciones de depósitos, instalaciones fabriles con predominio del gris y el cemento, envuelven a quien transita en un túnel visual que parece llevarlo mas al centro de aquello de lo que pretende dejar - el ruido, el desenfreno, la “histeria de los lugares de trabajo” - que a ese contacto con la naturaleza o el disfrute de una ciudad que pretende contener un turismo urbano.

Recientemente se han hecho algunas mejoras sobre el tramo que va hasta el cruce con Champagnat con la generación de platabandas, la implantación de algunas especies forestales y la pintura de separadores sobre el pavimento. Las que resultan meros paliativos, soluciones organizadoras del tránsito, necesarias funcionalmente pero débiles como propuestas para generar un entorno de valor paisajístico.

El acceso Norte por ruta provincial 113 - camino de la costa - resulta favorecido por la cercanía al mar, el tipo de tránsito y la carencia de construcciones, pero luego del paso por lugares forestados como los aledaños a Pinamar, Gesell o Cariló y por efecto de comparación, se percibe al lugar como muy agreste, desprovisto de equipamiento y no siempre en buen estado de conservación y señalización.

La ciudad va apareciendo en el horizonte, se va como desplegando, percibiéndose su gran desarrollo de playas y balnearios y la importancia del centro urbano que las contiene. Según la hora del día se disfruta del mismo en mayor o menor proporción pero es siempre un tramo de recorrido de gran impacto visual y neto carácter turístico.

También en este acceso se produce una baja importante en la calidad de la senda, resultado esta vez de la presencia de olores nauseabundos que se desprenden de la Planta de Tratamientos Cloacales, situación que ha mejorado, pero es un problema que no se ha

eliminado, que además de su importancia en la contaminación de aguas altera la sensación de bienestar de quien transita y provocando la pérdida de atención y por lo tanto de valoración de las cualidades paisajísticas del lugar.

El camino costanero Sur (Ruta 11), fué diseñado dentro del concepto de “parkways”⁴ en la década del ’30 como un “paseo de expansión de la ciudad”, quedando inconcluso. Recientemente se han hecho estudios de planificación urbana de este sector, desarrollándose propuestas normativas de control y protección de sus valores paisajísticos, de los que cada vez quedan menos.⁵

El Código de Preservación, tal cual está planteado no contempla los accesos de la ciudad. Los tramos de calidad paisajístico patrimonial (básicamente sectores arbolados), estarían protegidos por las normas sobre forestación y reserva natural, pero solo como especies vegetales. No se desprenden de la normativa General del COT (Código de Ordenamiento Territorial) - mas allá de meros enunciados - los instrumentos legales que permitan la protección y la mejora del paisaje, no se conocen planes para revertir las situaciones de deterioro.

Sendas patrimoniales interiores vinculadas al turismo

Dentro de la ciudad dos sendas constituyen las de mayor significación desde el punto de vista patrimonial:

- a) El Boulevard Marítimo o paseo costanero, senda patrimonial por excelencia, planteada en el proyecto de ciudad turística del ’30 como el eje vertebrador de balnearios, espacios verdes y áreas residenciales, con vista abierta hacia el mar. Constituye actualmente el eje principal del recorrido de los city tours, actuando como un peine circulatorio, ya que a los puntos de interés insertos en la trama se accede y luego se vuelve para retomarlo.

Es una senda que en período de verano está sobresaturada. Sobre la misma se encuentran importantes hitos, tales como la Urbanización de Playa Bristol, obra monumental realizada entre 1936 y 1948 y que constituía el punto focal del diseño de

⁴ “Urbanización de Costas”. Ponencia Congreso Arquisur. Leiva/ Dimarco 1998

⁵ “Informe sobre Calidad del Medio Ambiente” Municipalidad del partido de Gral. Pueyrredón. Junio de 1999. dice: La ordenanza 10.011, declara como Reserva Turística y Forestal del Paseo Costanero Sud a

la planta turística en ese entonces concebida básicamente como Balneario, pero previendo a futuro la necesidad de penetrar en el tejido urbano con espacios verdes a través de ejes avenidas con boulevares. Parte de esta idea está representada hoy por las avenidas Alberdi y Pueyrredón.

- b) El segundo caso está representado por el eje definido por la Avenida Luro, originalmente denominado Boulevard América, primer acceso con tratamiento de pavimentos hacia el balneario desde la Estación de Ferrocarril, que era medio de transporte exclusivo de acceso de turistas. El ámbito urbano de la Terminal de FFCC hoy constituye la zona más degradada sobre esta senda histórica. Pero desde una mirada optimista, podría considerarse un importantísimo punto para ser intervenido que además de mejorar la senda podría movilizar la transformación de un gran sector urbano mediterráneo, actualmente muy desvalorizado.

Áreas y Puntos de valor patrimonial en relación a circuitos turísticos.

Se pueden recorrer la ciudad de distintas maneras; a) Utilizando servicios de agencias turísticas locales que ofrecen la alternativa de recorridos programados en combis. b) Con paseos o recorridos peatonales. c) Haciendo recorridos libres en un vehículo particular, “descubriendo” lugares, etc. Entre los circuitos clásicos programados como city tours pueden citarse:

1. El de “*La Ciudad*” que propone; a) Iniciar el recorrido en la Plaza Principal bajando por la Avenida Pedro Luro, girar a la izquierda para recorrer la Perla “uno de los barrios antiguos y tradicionales”. b) Visitar el *Museo de Ciencias Naturales Lorenzo Scaglia*. c) Recorrer la costa, adentrarse en la Loma de Santa Cecilia para conocer la capilla Santa Cecilia, sitio fundacional de Mar del Plata. d) Tomar Diagonal Alberdi y recorrer el microcentro. Plaza, Municipalidad, Catedral, Diagonal Pueyrredón. e) Bajar por Colón hasta el *Museo de Arte Castagnino*. f) Tomar Guemes y recorrer los barrios Stella Maris, los Troncos y Divino Rostro. g) Rematar en la rotonda del Golf y volver al centro por Alem.
2. El del “*Puerto*”: a) Recorrer el Puerto. Banquinas- Lobos marinos. b) Por calle 12 de octubre los restaurantes típicos de pescado. c) Visita al *Museo de los Pescadores*. d)

la franja costera linder a la ruta 11, desde el Faro de Punta Mogotes hasta el arroyo Las Brusquitas. En 1996 el D.E. creó una unidad de Gestión que tiene a su cargo la elaboración del Plan de Manejo de la Reserva.

- La gruta de la Virgen de Lourdes. e) La Iglesia de la Sagrada Familia. f) Regresar recorriendo Juan B. Justo, la avenida de las fábricas textiles.
3. El del “*Paseo Costanero*”: a) Salir por Av. Peralta Ramos bordeando el mar. b) Punta Mogotes. c) El Faro. d) El Acuarium. f) Por ruta 11 acceder a la Barranca de Los Lobos. g) Remate en Chapadmalal. h) Al regreso pasar por el bosque Peralta Ramos.
 4. “*Laguna y Sierra de los Padres*”: a) Salir por Av. Luro hasta la Laguna. b) Visitar la apilla de la Reducción Jesuita. c) Visitar el *Museo Tradicionalista José Hernández*. d) Seguir hasta Sierra de los Padres. e) Recorrer la Gruta de los Pañuelos. f) Acceder a locales de Comidas y Productos regionales. g) Regreso por Av. Luro.

Existen además otros recorridos de menor relevancia. Los recorridos por la ciudad tienen -como es tradicional- puntos de parada o remates en lugares propicios al consumo y si bien en la mayoría de los circuitos se reconocen obras y sitios de valor patrimonial, son estos valiosos en términos de recorrido solo en la medida en que se encuentran en zonas de tejido homogéneo, como “escenario”, armando los perfiles urbanos. No podrían ser considerados atractivos en forma puntual.

Un caso diferencial se plantea con los museos, que en su mayoría están alojados en obras arquitectónicas de valor patrimonial constituyendo mojones que estructuran los recorridos y permiten el desarrollo de actividades culturales complementarias. A estos recorridos tradicionales se han sumado recientemente los aportados por la puesta en valor del Centro Cultural Villa Victoria y del Museo Bruzzone (En ambos casos las actividades de exposición se complementan con las educativas). Como así también las exposiciones del Salón de las Artes habilitado en las dependencias del Teatro Auditorium del Edificio Casino. Lo que permite avances en la incorporación de patrimonio arquitectónico a nuevas actividades y amplía la oferta turístico- cultural.

En el caso de los recorridos libres, con vehículos propios, las alternativas se multiplican, no solo porque existe dentro de la temática museos una oferta mas amplia que la promocionada por los circuitos clásicos, sino porque hay áreas o barrios de la ciudad que concitan el interés del turista, por la atmósfera que se crea en determinados lugares por el predominio del verde sobre lo construido.

Nodos de valor patrimonial abiertos

Dentro de este concepto pueden analizarse las 7 Plazas Fundacionales, entre las que se incluye a Plaza San Martín, Plaza Colón, Plaza Rocha, Plaza España, Plaza Pueyrredón, Plaza Mitre y Plaza Peralta Ramos. Estas plazas están insertas en la planta urbana de uso turístico y desde el punto de vista patrimonial conservan valores tales como:

- a) Sus trazados, consolidados en la década del '30 y que incluyen trabajos de bordes de canteros con molduras, luminarias y otros accesorios de equipamiento del periodo del '20 reutilizados al desmontar el paseo General Paz en 1936 y estatuaria de los parques de grandes chalets hoy demolidos.
- b) Una forestación de los primeros años del siglo XX, que a ojos vista de especialistas esta en peligro de desaparición por haber pasado ya el tiempo de vida útil.
- c) Objetos catalogados como monumentos o estatuaria. Se podría decir que el 90 por ciento de los objetos de valor patrimonial considerados estatuas o monumentos conmemorativos están concentrados en estos espacios en las 7 plazas fundacionales, en espacios abiertos costeros y sobre las diagonales Pueyrredón y Alberdi.

Las plazas fundacionales entre 1900 y 1920 fueron objeto de tratamiento paisajístico por impulso fundamentalmente de Ernesto Torquinst y en base a las ideas higienistas y de paisajismo europeo que introdujo Carlos Thays, Director de Paseos de Capital Federal. A partir de lo cual se plantean esquemas de recorrido, áreas de canteros, criterios de forestación, espacios para localización de fuentes. Con estas primeras intervenciones desaparecen instalaciones precarias que hasta entonces caracterizaban a las plazas y que estaban destinadas a kioscos de alquiler de bicicletas, canchas de tenis, tarimas para actos y teatros, etc., para dar lugar a parques y jardines. Entubando el arroyo las Chacras que ya estaba contaminado, su traza se convierte en lo que hoy son las Diagonales Alberdi y Pueyrredón que en forma de boulevard incluyen a una sucesión de plazoletas. Ya es esa época se advertía la falta de cuidado de espacios públicos, diferencias culturales, entre quienes pugnaban por un uso activo y desaprensivo de los mismos y quienes querían conservarlos y mantenerlos para actividades de saludables paseos, el disfrute estético y el encuentro social.

La situación de desaprensión, se sigue repitiendo, creciendo el uso abusivo y agresivo de espacios por parte del público, pero es importante observar también que existe cierta negligencia desde la acción municipal (a pesar de las intervenciones en

muchos sectores), en la medida en que espacios fuertemente vinculados al paseo fuera de temporada como las Diagonales, son objeto de intervenciones de privados que toman a los canteros públicos como parcelas de cementerios. Realizando increíbles recordatorios a la manera de “símil tumbas” con placas que aluden a personajes solo significativos para sus familiares y unos pocos. Situación que agregada a la falta de valorización de la estatuaría artística crea ambientes poco propicios al disfrute urbano.

Nodos de valor patrimonial cubiertos

Dentro de este concepto encontramos grandes construcciones que cumplen o cumplieron roles estructurales. A saber:

La urbanización de Playa Bristol:

Dentro de esta urbanización se encuentran los edificios del Casino y el Hotel Provincial. Obra de la década del treinta representativa de Mar del Plata, construida ex profeso como Monumento por el prestigioso Arquitecto Bustillo y considerada “la postal de la ciudad”. La totalidad de la urbanización tiene declaratoria de Valor Patrimonial a nivel Nacional como “Sitio”. Las construcciones en general del edificio Casino han sido objeto de reparaciones parciales no siempre respetuosas del bien. El sector de balnearios ha sido concesionado y rehabilitado, en tanto un importante sector constituido por el Hotel Provincial y locales comerciales de aproximadamente 50.000 metros cuadrados, se encuentran sin actividad desde hace varios años, con el deterioro consecuente.⁶

La Estación de Trenes:

Sobre un predio de 12 hectáreas se encuentra localizada La Estación del Ferrocarril Norte inaugurada en 1886. Considerada de valor patrimonial por ser un referente del inicio de la actividad balnearia en la ciudad. Edificio típico de la corriente inglesa ferroviaria utilizada en nuestro país, que es considerado el primer chalet pintorequista de la ciudad. Ubicado sobre la Avenida Luro actúa como un fuerte borde al interrumpir la continuidad del trazado. Dentro del área se construyeron cabinas de señaleros, viviendas de empleados

⁶ LEIVA, María Ester: “La conquista de Playa Bristol” Edit UNMDP. Mar del Plata.2002

y otras instalaciones propias de la actividad. Existen además construcciones recientes que afectaron al bien original.⁷

En este sector existen grandes superficies de espacios cubiertos desocupados, tal es el caso de las instalaciones que ocupara hace algunos años el Supermercado Aragon con una superficie de mas de 6.000 metros cuadrados. Se encuentran también los galpones de la bodega Furlotti con 3.600 metros cuadrados de superficie. Además hay otras construcciones utilitarias de superficies menores, pero también significativas como una cochera de 600 metros cuadrados, grandes locales comerciales, un ex cine, luego Megadisco, actualmente clausurado.⁸

Toda la zona se caracteriza por tener construcciones muy antiguas, ya que se trata de unas de las zonas de ocupación de vieja data., donde se encuentran propiedades tapiadas o cercadas. Las que en caso de ser refuncionalizada la Estación rápidamente serían aprovechables para distintos emprendimientos. Esperan los vecinos la construcción de una moderna Terminal de Micros, lo que generaría en su alrededor una importante actividad comercial que se extendería mucho mas allá de la instalación de las empresas de transporte y de la venta de pasajes.

La Terminal de Omnibus:

Es una obra patrimonial de 1991 con una superficie original de 1.756 metros cuadrados en dos plantas ocupando en L un ángulo del terreno de dos hectáreas donde se asienta y desarrollan los andenes construidos posteriormente. Se trata de una obra ecléctica caracterizada por el remate en torre acapulada con reloj. En su entorno se ha conformado un sector comercial importante.

Actualmente es una actividad que se considera mal emplazada mas que por encontrarse desbordada por la dinámica del transporte y el tamaño de vehículos actuales, por el deterioro que internamente y en su entorno genera y por la afectación al transito pesado de amplias zonas residenciales. El sitio fue y es objeto de múltiples proyectos de rehabilitación del sector en caso de sacar de allí la terminal, sin que a la fecha se haya concretado ninguno.

El Puerto:

⁷ NOVAKOVSKY, Alejandro y otros. “ El Patrimonio Arquitectónico y Urbano de Mar del Plata”. UNMdP. Mar del Plata.1997.

El ingeniero Lagrange, cuya palabra se considera autorizada por haber integrado la Comisión Mixta que diagnóstico y evaluó posibilidades de rehabilitación del puerto, se refiere al mismo exaltando sus condiciones frente a otros puertos argentinos. Dice: “nuestro puerto, de singular valdes dentro del patrimonio de la ciudad y del país... es una herencia de incalculable mérito y en cuyo mantenimiento y operatoria están comprometidas las generaciones actuales... para transmitirlo a las generaciones futuras en el mejor de los estados posibles”.⁹

En la década del '30, el puerto adquiría las señales que presagiaban un futuro provisorio, al recibir en sus aguas en arribo de grandes buques- Así llegaron barcos de turismo, comerciales y de guerra, tales como el “Columbus” de bandera alemana, que realizaba cruceros por el Atlántico Sur, los paquebotes “New Amsterdam” y “Bremen” de banderas holandesa y alemana respectivamente. Los problemas que tenía el puerto en la década del '40, (y que lo fue matando) era la burocracia, que demoraba los permisos y cobraba tasas a altísimas (22 veces mas que las de Montevideo).

Es un puerto de acceso directo desde el mar que por su calado posibilitaba originalmente maniobras de amarre. La profundidad del puerto de Mar del Plata en la boca de entrada estaba preparado para una profundidad de 40 pies, el de La Plata es 26 pies con un canal de acceso de 10 kms y el de Quequén de 24 pies). El de Bahía Blanca de 30 pies requiere de un canal de 50 millas para llegar y el de Bs. As que es de 30 pies de calado, para llegar los barcos, estos deben recorrer 100 Km. por un canal de costoso mantenimiento a través del Río de la Plata.

En el puerto existe gran cantidad de superficie abierta y cubierta subutilizada. Además de un gran deterioro generalizado con cientos de barcos abandonados. Recientemente en los últimos años se ha iniciado un lento proceso de rehabilitación y reconversión del mismo.

Las grandes deudas de Lo Patrimonial a una Ciudad Turística (conclusión)

Lo reseñado hasta aquí nos muestra el siguiente panorama de situación: Desde el punto de vista legal la cobertura normativa aparentemente cubriría los problemas de protección del patrimonio tanto natural como cultural. Pero se tropieza con algunos

⁸ LA CAPITAL-Diario. Artículo de Miguel Angel Rubini del 2 de junio de 2004. Mar del Plata.

⁹ LAGRANGE,. Alberto A.: “ Mar, playas y puerto”. Fundación Bolsa de Comercio. Mar del Plata.

inconvenientes, hay un lema que dice que en lo que hace al patrimonio “cada caso es un caso”. Mecanismos desalientan en algunos casos la obtención de la “declaratoria de interés”, que es lo que permite a los propietarios contar con los beneficios de degravación impositiva. Por lo tanto si bien hay 300 obras listadas, no todas cuentan con la aceptación de sus propietarios de una catalogación que no se puede imponer. Por otro lado si bien se trabaja desde lo educativo desde distintos frentes en cuestiones de protección del medio ambiente en general y de lo patrimonial en particular, los procesos educativos y sus efectos no son visualizables en el corto plazo.

Respecto a Sendas de Acceso, el déficit es grande, pero no pasa tanto por lo patrimonial, sino mas bien por lo que hay que hacer y no se hace paisajísticamente.

Las cuestiones de degradación del ambiente de la que son parte muchas obras de valor patrimonial como otras que sin tener valor histórico integran el “patrimonio construido” tienen que ver en muchos casos con hábitos deteriorantes del entorno de los habitantes, como así también de mecanismos legales extremadamente complejos que hacen, por ejemplo, que en la ciudad haya un gran número de construcciones sin usos, abandonadas, con largos procesos legales en tramites judiciales interminables. Como así también construcciones terminadas y ocupadas pero con situaciones dominiales irregulares. Estas cuestiones que hacen a la calidad del entorno construido y a la calidad de vida de una ciudad, son cuestiones importantes de atender en una Mar del Plata pensada en función de turismo.

No obstante lo antes expuesto, desde que se estableció el Código de Preservación del Patrimonio se puede observar un lento pero sostenido avance en el mantenimiento de construcciones de valor patrimonial en pequeña escala, en lo que hace a arquitectura doméstica. Cada vez mas, viviendas de tipo italianizante son refuncionalizadas como restaurantes, almacenes, casas de “picadas” u otros comercios. Lo que de alguna manera fortalece la oferta turística, porque va recuperando espacios de la ciudad, algunos de ellos dentro de la franja turística y otros ciudad adentro, generando sitios potenciales de ser incorporados como servicios al turista.

Del total de obras identificadas algunas ya están incorporadas a actividades culturales e incluidas en itinerarios públicos. Otras, como los grandes chalet y casonas de las zonas de Stella Maris o Playa Grande en importante número, solo pueden aportar a la actividad en cuestión como parte del escenario turístico, por ser obras de dominio privado

y estar afectadas a residencia particular. Lo importante en estos casos es que se preserve la integridad de las áreas en las que están insertas para potenciar su efecto paisajístico.

Habría una tercer categoría de obras, que incluye a las mas significativas para la actividad turística y que justamente son las que están subutilizadas y en mal estado de mantenimiento. Son *las grandes obras públicas* de otra época tales como la Urbanización de Playa Bristol de fines de la década del '30 , que incluye a los edificios Casino y Hotel, la Estación de Ferrocarril de fines del XIX, con su entorno totalmente degradado, la Estación Terminal de Omnibus, cuya localización es insostenible en el contexto actual pero que como espacio arquitectónico es posible de refuncionalizar manteniendo la significación del sitio, las instalaciones del Ex INIDEP (Instituto Nacional de la Pesca), un edificio de privilegiada localización sobre el mar y el mismo Puerto.

Una cuarta categoría no está contemplada en el inventario patrimonial de obras calificadas por su significación histórica, pero que también constituyen patrimonio: Se trata de obras del “patrimonio construido”, una categoría de la que poco se habla en nuestro país, pero de mucha significación en la imagen de las ciudades. Mar del Plata, quizás mas que otras ciudades fue asiento de mega-proyectos nunca concluidos y que hoy jalonan la ciudad de obras inconclusas. Estas obras, son verdaderos “agujeros negros” sobre la planta turística de Mar del Plata, entre los que se encuentran el Bristol Center y el “Hotel UOM” (Del Gremio Metalúrgico).

Por otro lado, respecto al estado en el que se encuentran los bienes patrimoniales catalogados como monumentos, estatuas o esculturas que integran el espacio público, cabe señalar que se encuentran diezmadas por los robos, desvalorizadas por un mantenimiento falaz y una iluminación inexistente. Quizás esta sea la razón por la cual no han sido detectadas por los operadores turísticos locales que trabajan sobre city tours, ni han sido incorporadas en la folletería correspondiente.

Poner el patrimonio cultural arquitectónico- urbano y artístico- escultórico, en función de un proyecto de ciudad turística, implicaría tener en cuenta las distintas situaciones planteadas, buscando caminos a partir de estas realidades. Significa operar sobre distintas cuestiones, desde las mas simples como la limpieza de esculturas y estatuas con la incorporación de iluminación adecuada y el mejoramiento de entornos parquizados, hasta otras mas difíciles del concretar, como la intervención en obras públicas o el agilizar obras privadas paralizadas. Valorizando sendas que permitan definir una red de relaciones

entre los puntos nodales. Nada es imposible, pero se requiere consenso y una fuerte definición de objetivos para transitar en un mismo rumbo.

Quizás lo que falta resaltar finalmente, para que este trabajo aporte a otros trabajos de diagnóstico en ámbitos urbanos, es que mas allá del valor individual de la obra que se identifica y analiza, cuando se trata de la puesta en valor en función del turismo, es necesario evaluar el impacto de esta obra a la escala del sector y centro en su totalidad.

Hay relaciones de escala, que se deben tener en cuenta, no es lo mismo una obra singular de 300 metros cuadrados en una ciudad de 5.000 habitantes, de muy escasa extensión que la misma obra en el entorno de una ciudad de 6000.000 habitantes.

Esto nos lleva a considerar, que en casos de turismo urbano, es *insuficiente la preservación de los bienes patrimoniales de valor histórico arquitectónico, es necesario superar esta concepción y trabajar sobre la idea de “patrimonio construido”, abarcando mayores extensiones, fragmentos de la ciudad.*

BIBLIOGRAFÍA

Bóscolo Ana María: Problemas Jurídicos de la Protección del Patrimonio. Maestría Gestión del Patrimonio Arq. y Urbano. FAUYD –UNMDP. 1998

Leiva María Ester: “La conquista de Playa Bristol”. Edit. UNMdP. Mar del Plata 2002.

Leiva, María Ester. “Calidad Ambiental barrial”. Tesis Maestría Gestión Ambiental/02.

Leiva, María Ester: “Mar del Plata: Ciudad, patrimonio y turismo”. TP. Gestión del Patrimonio Arquitectónico y Urbano. FAUyD. UNMdP. 2000

Municipalidad de General Pueyrredón: Informes Ambientales de los últimos años. MdP

Municipalidad de Gral Pueyrredón: Mar del plata “2000”. 1999. MdP.

Constitución de la Nación Argentina. 1994 .

Constitución de la Provincia de Buenos Aires. 1994.

Disposición Nro. 5/91 de la CNMMLH. Sobre ampliación del campo patrimonial. 1991.

García Canclini, N: ¿Quiénes usan el patrimonio?. Simposio “Patrimonio y Política cultural para el siglo XXI”. México 1987.

Ley 12665/41 de Creación de la Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos. 1941. Bs.As.

Ley 21836/78 Convención para la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural. 1978.

Ley 10419/86 – Creación de la Comisión Provincial del Patrimonio Cultural de la Provincia de Bs.As. La Plata. 1986.

Municipalidad de Gral Pueyrredón. Ordenanza 10075/95 y antecedentes. Ordenanza 9784/94. Otras.