

UNIVERSIDAD NACIONAL DE MAR DEL PLATA

FACULTAD DE ARQUITECTURA, URBANISMO Y DISEÑO – INSTITUTO DEL
HÁBITAT Y DEL AMBIENTE (IHAM)

MAESTRÍA EN GESTIÓN AMBIENTAL DEL DESARROLLO URBANO

***“LAS MODIFICACIONES ESPACIALES EN TORNO A LAS VÍAS DE
ACCESO DE UNA CIUDAD DE TAMAÑO INTERMEDIO. EL EJE MAR
DEL PLATA - RUTA 88 – BATÁN EN EL PERIODO 2005 - 2020”***

TESISTA: SILVIA BEATRIZ MASCARETTI

DIRECTORA: Msc. NÉLIDA MARGARITA BARABINO

Mayo de 2021

Mascaretti, Silvia Beatriz

Las modificaciones espaciales en torno a las vías de acceso de una ciudad de tamaño intermedio : el eje Mar del Plata -ruta 88- Batán en el periodo 2005-2020 / Silvia Beatriz Mascaretti. - 1a ed. - Mar del Plata : Silvia Beatriz Mascaretti, 2021.

Libro digital, Google Edition

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-88-3094-0

1. Urbanización. 2. Políticas Públicas. 3. Ambiente Urbano. I. Título.
CDD 307.116

ISBN 978-987-88-3094-0



9 789878 830940

*Dedico mi trabajo a mis amados nietos Francisco, Lucía, Benjamín, Vicente, Valentino,
Vito y Santina, para quienes anhelo una Tierra saludable.*

Agradecimientos

Llevar a cabo el trabajo de investigación para la tesis de Maestría fue una tarea prolongada, positiva y de mucho esfuerzo. Es el motivo por el cual agradezco a quienes colaboraron para que ello fuera posible:

A mis padres, a mis hijos e hija y a sus parejas, a Patricia y a Julia, por estar siempre presente, acompañarme y mostrar interés en mi trabajo.

A mi directora de Tesis, Nélide Barabino por guiarme en la tarea con conocimiento y paciencia.

A mis amigas Liliana y Claudia por estar siempre cerca mío.

A mis pequeñas compañeras, amigas y grandes personas Valeria Tomaino y Gladys Fernández por acompañarme en el camino con calidez y apoyo.

A Andrés Vuoto y a David Esteberena por escucharme y alentarme.

A Griselda Prandín por interesarse en mi tarea.

A Daniel Rodríguez, concejal de General Pueyrredon, por facilitarme reglamentaciones y consultarme sobre la temática analizada.

A Rosana Ferraro por orientarme hacia quien es mi directora de tesis.

A los entrevistados que generosamente respondieron a todas las preguntas y dieron un aporte desinteresado y significativo a esta investigación.

A Andrés Cordeu por brindarme información y responder a mis consultas.

Al personal de Uso de suelo de la Municipalidad de General Pueyrredon por proporcionarme información calificada, mapas y planos del Distrito.

Al personal de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires por asesorarme y brindarme información técnica sobre la Ruta provincial 88.

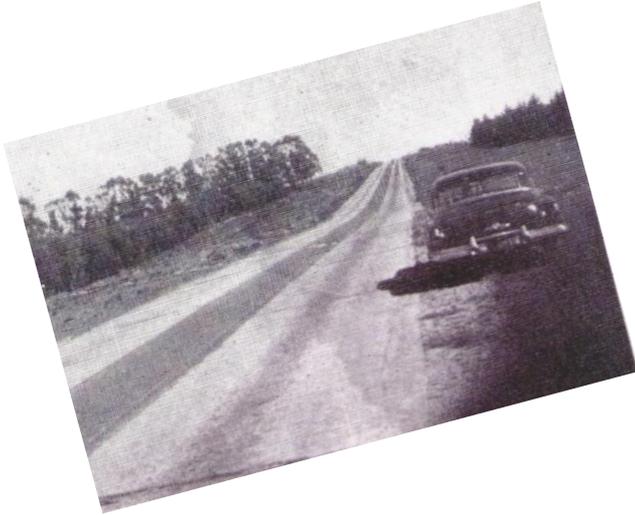


Foto A



Foto B



Foto C

ÍNDICE

CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN	9
1. METODOLOGÍA	13
1.1. La elección del tema	14
1.2. Ubicación del área objeto de estudio	17
1.3. Planteo de objetivos	18
1.4. Selección de técnicas empleadas	18
1.5. Acerca de la obtención de datos primarios mediante entrevistas	19
2. MARCO TEÓRICO	23
2.1. Características y efectos de la urbanización	23
2.2. El espacio periurbano	28
2.3. La necesidad del abordaje ambiental	31
2.4. Ciudades intermedias. Acerca del concepto.....	37
2.5. La importancia de las políticas públicas en el uso del suelo	38
3. EL ÁREA DE ESTUDIO	43
3.1. Características y evolución	43
3.2. Diferenciación de tramos o subespacios	51
4. RESULTADOS DEL ANÁLISIS	56
4.1. Tramo 1	56
4.2. Tramo 2	71
4.3. Tramo 3	82
4.4. Tramo 4	91
4.5. Cuadro síntesis.....	105
5. CONSIDERACIONES FINALES	109
5.1. RECOMENDACIONES	113
6. BIBLIOGRAFÍA	118
7. ANEXOS	127
7.1. Modelo de entrevista	127
7.1.1. Síntesis de entrevistas realizadas	128
7. 2. Datos demográficos	131
7.2.1. General Pueyrredon y Argentina. Evolución de la población.....	131
7.2.2. Poblaciones del Partido de General Pueyrredon	132
7.3. Marco Legal. Documentos destacados. Provincia de Buenos Aires.....	133
7.3.1. Ley de protección del medio ambiente y recursos naturales	133
7.3.2. Ley de Declaración de Ciudad a la localidad de Batán	135
7.3.3. Dirección de Vialidad. Principios generales	135

7.4. Municipalidad de General Pueyrredon	
Departamento de Evaluación y Control Ambiental	135
7.4.1. Legislación específica para los núcleos de Batán y Estación	
Chapadmalal. Ordenanza Nº 5295	136
7.4.2. Código de Ordenamiento Territorial. Capítulo 6	136
7.4.3. Referencias de Planchetas urbanísticas del	
Partido de General Pueyrredon	143
7.5. Periurbano de Mar del Plata	145
Periurbano de Mar del Plata. Ubicación de los cinco sectores	
Identificados	145
Periurbano costero y periurbano interior de la ciudad de Mar	
del Plata: expansión urbana entre 1989 y 2009	145
7.6. Información periodística	146
Ruta 88: incumplimientos que se traducen en muertes	146
Motociclista murió tras un choque frontal en la ruta 88	147
Las Américas: se rompió un caño y una cuadra quedó bajo el	
Agua	148
Agroquímicos: avanzan dos causas por contaminación	149
Mar del Plata: Ordenan allanamientos ante una posible	
contaminación por agroquímicos	151
En 36 horas de temporal cayeron más de 100 milímetros	
de agua	152

FOTOGRAFÍAS

Fotos: A Ruta 88 (1955), B Ruta 88 (2011), C Ruta 88 (2015)	4
Foto 1: Barrio Las Américas	62
Foto 1 (a): Barrio Las Américas.....	62
Foto 2: Barrio Las Américas	63
Foto 3: Barrio El Gaucho	65
Foto 3 (a)	65
Foto 4: Vista INAREPS y entorno	67
Foto 4 (a) Banquina frente al INAREPS	67
Foto 5: Ruta 88. Tránsito y banquina	68
Foto 6: Ruta 88/ Av. Centenario. Deterioro de banquina	69
Foto 7: Autovía. Contraste estructural	69
Foto 8: Av. Centenario, entorno comercial y ambiental	73
Foto 9: Autovía 88, vista general	74
Foto 10: Mercado Abasto Central	77
Foto 11: Mercado Abasto, vista instalaciones y provisión de productos	77
Foto 12: Av. Centenario. Tránsito hacia Batán	80

Foto 13: Waterland, restos del Complejo.....	84
Foto 14: Producción bajo cubierta.....	85
Foto 15: Quintas y galpones	86
Foto 16: Cultivos a cielo abierto	87
Foto 17: Vista de silos al oeste de la ruta y Borde vial	88
Foto 18: Parque Industrial Gral. Savio, vista en altura	95
Foto 19: Entrada Barrio El Trébol	97
Foto 20: Calle de acceso y entrada al Servicio Penitenciario Bonaerense.....	100
Foto 21: Vista aérea de Unidad Penitenciaria Batán	102
Foto 22: Aeroclub Mar del Plata	103
Foto 23: Barrio Colina Alegre	104

IMÁGENES

Imagen 1: Mancha urbana de Mar del Plata. Vías de acceso a la ciudad (rutas provinciales)	16
Imagen 2: Área de estudio ampliada y elementos fijos presentes	17
Imagen 3. Áreas urbanas y entorno rural	50
Imagen 4: Área de estudio. Límites y sectores considerados en el análisis	52
Imagen 5: Tramo 1 ampliado	57
Imagen 6: Tramo 2 ampliado	72
Imagen 7: Tramo 3 ampliado	83
Imagen 8: Tramo 4 ampliado	92
Imagen A: Expansión urbana sobre áreas rurales	89
Imagen B: Barrio El Trébol	97

CUADROS

Cuadro 1: Empresas ubicadas en el tramo 2	79
Cuadro 2: Empresas instaladas en el PI de acuerdo a rubros	96
Cuadro 3: Características generales del sector por tramos y su evolución entre 2005 y 2020	106
Cuadro 4: Jerarquización de problemas, origen y propuestas de solución en cada tramo.....	116
Cuadro Anexo: Población del Partido de General Pueyrredon	131
Cuadro Anexo: Ciudades, localidades, parajes y barrios según eje vial	132
Cuadro Anexo: Ley 11723/96. Modificaciones y Legislación Complementaria	133
Cuadro Anexo: Referencias Plancheta A11 intraejidal	143
Cuadro Anexo: Referencias Plancheta B27 extraejidal	143
Cuadro Anexo: Referencias Plancheta B 10 extraejidal	144

MAPAS.

Mapa 1: Municipio de General Pueyrredon. Planchetas extra ejidales de Mar del Plata.....	45
Mapa 2: Mapa digital. Sector de estudio	55

PLANOS

Plano 1: Mancha urbana de la ciudad de Mar del Plata, año 2020	49
Plano 2: Tramo 1. Cuadrícula y barrios del entorno	60

FIGURAS

Figura 1: Ciudad de Mar del Plata en el contexto local, provincial y nacional	13
Figura 2: Partido de General Pueyrredon. Sector de estudio	15

CROQUIS

Evolución de la mancha urbana de la ciudad de Mar del Plata	48
---	----

ESQUEMAS

1: Síntesis conceptual	22
2: Planchetas intraejidales de Mar del Plata	46
3: Plancheta extraejidal 10 ²³	59
4: Plancheta intraejidal 11 ⁷	59
5: Plancheta extraejidal 10 ²³	75
6: Plancheta extraejidal 27 ²	94
7: Plancheta extraejidal 11 ²	94
A: Periurbano de Mar del Plata. Ubicación de los cinco sectores Identificados	145
B: Periurbano costero y periurbano interior de la ciudad de Mar del Plata: expansión urbana entre 1989 y 2009	145

INTRODUCCIÓN

En los últimos treinta años del siglo XX, el paisaje «real» de las ciudades argentinas se ha vuelto extraño para sus mismos habitantes... Nostalgia, decadencia y optimismo mezclan sus impulsos sin solución de continuidad y si bien la ciudad, como objeto, sufre así un raro proceso de descomposición, paradójicamente nace, inaugural, la posibilidad de una nueva mirada.

Sergio Delgado (2007)

Es indudable que existe una multiplicidad de temas que aparecen en la agenda política de los gobiernos de Latinoamérica, y que puntualmente en lo referente a la gestión ambiental a escala local requieren de una destreza particular para tratar las problemáticas que día a día afectan a determinados espacios de las ciudades y a la población en particular.

El presente trabajo es el resultado de una investigación que tuvo por objetivo analizar bajo la perspectiva geográfico-ambiental un área específica de Partido de General Pueyrredon. En esta área las características generales se han visto modificadas por la instalación de diferentes actividades y barrios producto del crecimiento urbano en dirección sudoeste.

Si bien se han realizado importantes trabajos relacionados con la expansión de las ciudades (Ossenbrügge, 2003; Zulaica y Ferraro, 2010; Santos, 1996; Pinto da Cunha, 2003, entre otros), resulta oportuno comprobar las transformaciones socioeconómico-ambientales que se derivan del acelerado crecimiento de Mar del Plata en uno de sus sectores, cuyo territorio de transición excede los límites del normado ejido urbano.

El tema se considera importante debido a que se encuentra dentro de las problemáticas geográficas que merecen atención y es relevante ampliar la visión al conjunto de aspectos, actividades y efectos que se producen sobre la población de un sector de la ciudad que se ha dinamizado diferencialmente del resto de las rutas de ingreso-egreso de la misma.

Factores como la globalización de la economía e intensificación del proceso de urbanización han tenido influencia en la evolución de las ciudades intermedias latinoamericanas. En tanto, los componentes locales y regionales les dan la particular manifestación en la expansión urbana. En Argentina, si bien la variación intercensal ha sido positiva en todos los períodos de relevamiento de la población desde el año 1947, la tasa de variación ha decrecido considerablemente en las últimas dos décadas, evidenciando sus valores una importante desaceleración con respecto al período 1970-

1980¹. Mas este comportamiento no impide la expansión de las ciudades argentinas, en especial las de tamaño intermedio.

Las manifestaciones en el territorio, producto del avance de las urbes en torno a sus vías de ingreso se evidencian, en muchos casos, en la necesidad de acceso de la población a la salud y a la educación; en la deficitaria infraestructura vial y de servicios; en la superposición de usos de suelo en el que conviven distintas actividades urbanas (industrial, comercial, servicios y residencial) y rurales, (productivas, extractivas) en áreas reducidas y/o de difícil acceso. En el análisis de estos aspectos, es indispensable incorporar o ampliar la variable ambiental, contenida en los instrumentos de gestión de la ciudad, en el diseño de planificación, teniendo en cuenta su expansión y comprometiendo la implementación y aplicación de las políticas públicas urbanas que buscan dar respuesta a las demandas de las poblaciones involucradas.

El área de trabajo comprende el eje sur interior de egreso - acceso a la ciudad de Mar del Plata desde la Avenida Juan B. Justo, por la Ruta Provincial 88 hasta la calle 515, llegando a la ciudad de Batán, cuya distancia media los 9 Km, abarcando trescientos metros aproximados a ambos lados de la autovía.

En el sector considerado coexisten diferentes usos que permiten visualizar modificaciones espaciales, asociadas a los aspectos económico - social y ambiental, en torno al mismo. Presenta una zona comercial de grandes superficies de venta de diferentes productos, de servicios dentro de los cuales se ubica el Instituto de Rehabilitación Psicofísica del Sur, y de barrios consolidados que a los lados de la avenida Centenario - ruta provincial 88 han quedado formalmente fuera del ejido urbano. A continuación del mismo y profundizando hacia el periurbano, se visualiza un área comercial, avanzando se observan sembrados y quintas, y llegando a la ciudad de Batán existen otros elementos, como son, un parque industrial, el aeroclub y un predio donde se localizan unidades penitenciarias. Para comprender el rol espacial de estos elementos es interesante remitirse a expresiones de Santos (1996) cuando dice que el espacio está formado de elementos fijos y de flujos y que los flujos provienen de las cosas fijas y estos muestran el proceso inmediato de trabajo. Los fijos son los propios instrumentos del trabajo y las fuerzas productivas en general, incluyendo la masa de hombres. "Los flujos son el movimiento, la circulación y por lo tanto también nos explican los fenómenos de la distribución y del consumo".

Cabe señalar que por efecto del proceso de urbanización y su evolución, el porcentaje de población urbana del Partido de General Pueyrredon se ubica en la actualidad en torno al 95% siendo la mayor expresión de esa concentración la ciudad de Mar del Plata, con un crecimiento sostenido a través de sus diferentes vías de acceso.

¹ Ver Datos demográficos en General Pueyrredon y en Argentina (Indec), en Anexos pág. 131

Entre los aspectos relevantes a considerar como marco de referencia en el Partido de General Pueyrredon podemos mencionar la situación socioeconómica de la población, el nivel educacional y los ingresos, la oferta de viviendas y políticas de uso del suelo, con especial atención en la regulación de zonas urbanas y, los movimientos intraurbanos de grupos sociales.

Partiendo del contexto mencionado, el objetivo general de la investigación es reconocer y explorar los rasgos que presenta el proceso de urbanización a nivel global y local y, evaluar las modificaciones derivadas de la dinámica urbana en el sector de estudio propuesto.

Del planteo anterior, surgió la idea de explicar, a través de un análisis cuali-cuantitativo, las razones que permitieron el crecimiento de este eje sur interior² de la ciudad de Mar del Plata y los efectos sobre el entorno inmediato.

Las características que presenta la expansión de las áreas urbanas en sectores específicos de la ciudad, en torno a las áreas de acceso a la misma y la constatación de que el ordenamiento territorial no ha podido ser resuelto por los diferentes gobiernos tanto a nivel nacional como a nivel provincial, aporta herramientas para considerar el estudio de esta vía de acceso desde varias perspectivas a escala local con relación al crecimiento de las últimas décadas. En este sentido, se entiende que la expansión urbana da origen a modificaciones espaciales que se producen en determinados sectores de las ciudades, con fuerte impacto en la periferia. Por ello, podemos referirnos a las vías de ingreso de las ciudades como zonas que están vinculadas a la ampliación de las mismas, que se transforman en función de múltiples factores de orden político y económico, pudiendo generar en el espacio distintos problemas inherentes a aspectos sociales y ambientales.

En Argentina, en sólo 10 de los 935 aglomerados urbanos, reside el 52% de la población total y el 57% de su población urbana. Cabe señalar que las localidades del Partido de General Pueyrredon han crecido por un proceso natural de expansión (Indec, 2010).

Se considera a Mar del Plata como ciudad intermedia con relación a las funciones que desarrolla: el papel de mediación en los flujos de bienes, información, innovación, administración, entre los territorios rurales y urbanos de su área de influencia y los otros centros o áreas, más o menos alejados. Como ciudad cabecera, Mar del Plata cumple el rol de intermediación entre los espacios locales-territoriales y los espacios regionales-nacionales e incluso, globales.

² El Código de ordenamiento territorial de General Pueyrredón (Ord. 13231/00) establece como áreas urbanas del territorio interior: UTI1 al sur de Mar del Plata, UTI2 al sur oeste de Mar del Plata, UTI3 Batán, UTI4 Chapadmalal, UTI5 Boquerón. Ver en Anexos pág. 129.

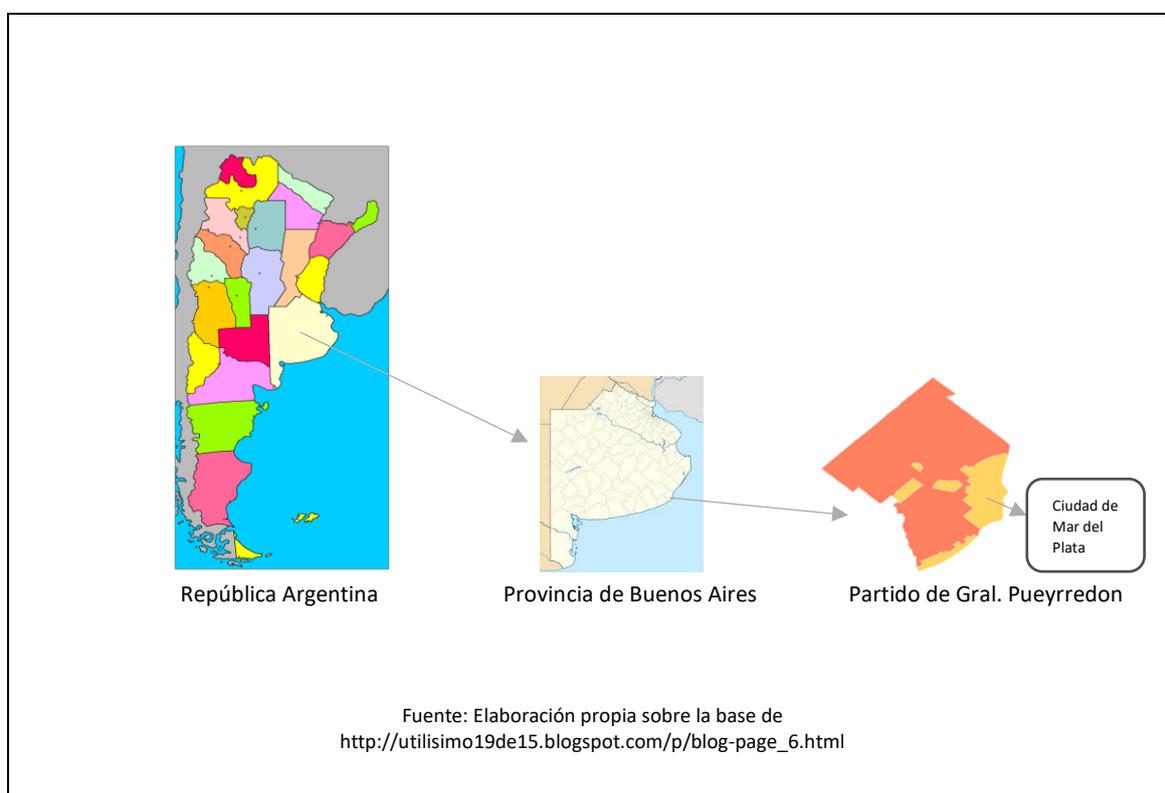
En este contexto se plantea la hipótesis del trabajo acerca del eje de acceso sur interior a la ciudad de Mar del Plata en torno a un área de 9 kilómetros, en el cual la expansión de la ciudad produjo, en los últimos 15 años, una importante transformación producto de un crecimiento significativo, con efectos sobre el ambiente, a partir del asentamiento de barrios y aumento de actividades comerciales e industriales colindantes con sectores en los que se desarrollan actividades rurales.

1. METODOLOGÍA

La ciudad de Mar del Plata cabecera del Partido de General Pueyrredon, ubicada al sudeste de la provincia de Buenos Aires que, de acuerdo a la EPH³ relevada en el cuarto trimestre de 2018, alberga alrededor de 636.000 habitantes estables, muestra un importante crecimiento en sus áreas de acceso. En el caso que se estudia, se observan modificaciones diferenciales a las del resto de los sectores conformados a partir de las rutas de ingreso, asociadas a la gestión de políticas públicas y dando una particular manifestación y utilización del uso del suelo, con efectos sobre las áreas circundantes.

La Figura 1 muestra el Partido de General Pueyrredón en el que ubica la ciudad de Mar del Plata, las áreas de expansión urbana y su ubicación en la provincia de Buenos Aires, Argentina.

Figura 1
Ciudad de Mar del Plata en el contexto local, provincial y nacional



³ Encuesta Permanente de Hogares. Mercado de trabajo. Tasas e indicadores socioeconómicos (EPH) Cuarto trimestre de 2018. Instituto Nacional de Estadística y Censos.

La investigación fue desarrollada utilizando el método propio de la ciencia geográfica, que considera al espacio de manera integral, teniendo en cuenta las múltiples relaciones que se establecen entre los elementos que lo componen. Podría sostenerse que es un sistema de gran complejidad que requiere un enfoque holístico para alcanzar resultados significativos de la realidad, considerando aspectos políticos, económicos y ambientales que se derivan de las acciones humanas y que tienen efectos diferentes en los componentes que lo integran.

1.1. La elección del tema

Considerando que la propuesta contiene aspectos relacionados con la necesidad de planificación urbana y ambiental, se estima relevante realizar un recorrido por los elementos relacionados con la temática, que permitan reconocer las consecuencias de un crecimiento urbano cuyo comportamiento denota ciertos efectos sobre el espacio analizado.

Temporalmente se considera un lapso de 15 años comprendidos entre 2005 y 2020. El año de inicio corresponde al periodo inmediato posterior a la crisis de principios de siglo. En el segundo lustro ya comenzó a percibirse cierta recuperación económica. Se toma el 2020 como momento de cierre del período analizado en coincidencia con el año de ejecución del trabajo.

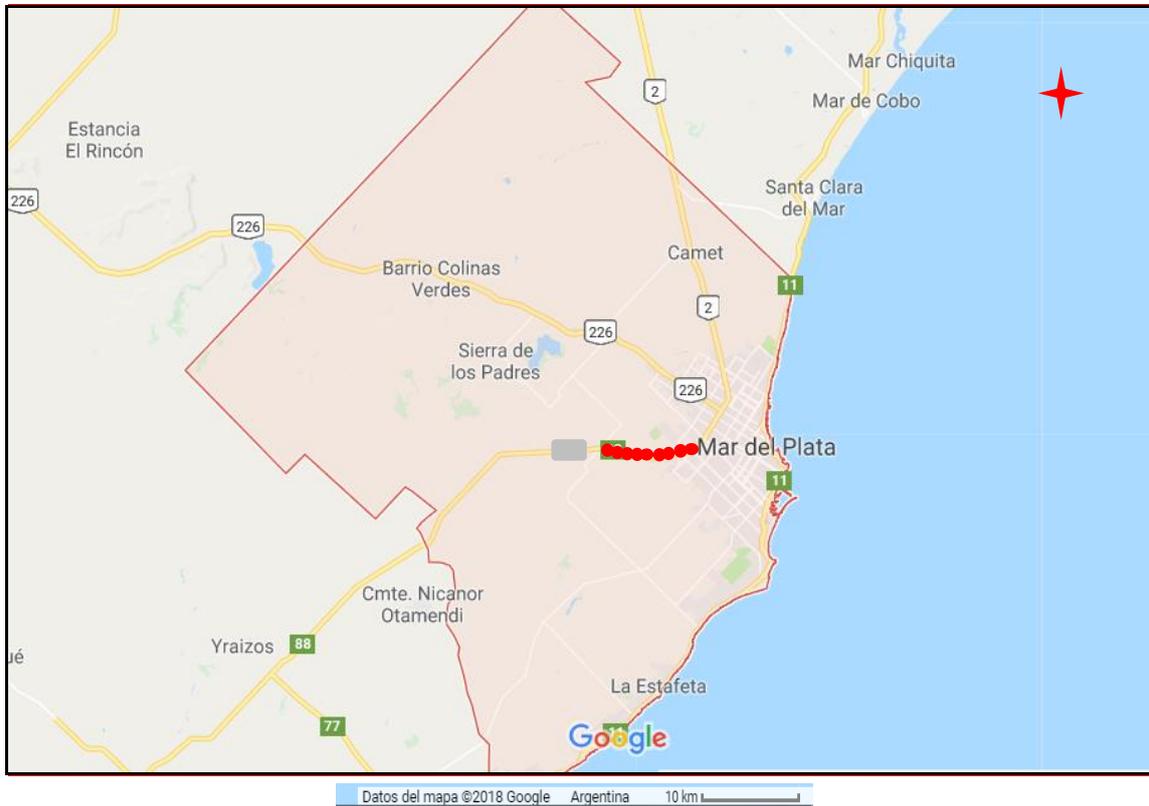
En función de ello y en términos generales, se tienen en cuenta el concepto de ciudades intermedias y de periurbano, las características y efectos de la urbanización, la necesidad del abordaje ambiental y la importancia de las políticas públicas en el uso del suelo.

Como ya se indicó, el área de análisis contiene el eje sur interior de acceso a la ciudad de Mar del Plata conformado por la Ruta 88.

La metodología propuesta para el desarrollo del análisis está en función de un enfoque global, local e integral, por lo que fue necesario diseñar un recorrido metodológico adecuado a las características que integran el cuerpo de la investigación.

La Figura 2 señala el Partido de General Pueyrredon, en el cual se puede visualizar la mancha urbana de la ciudad de Mar del Plata, las rutas de acceso a la ciudad y el sector de estudio de la presente investigación.

Figura 2
Partido de General Pueyrredon. Sector de estudio



Referencias

- Partido de General Pueyrredon
- Rutas de acceso a la ciudad de Mar del Plata
- Sector de estudio: Ruta 88 comprendida entre Av. Juan B. Justo (Mar del Plata) y calle 515 (Batán)
- Mancha urbana de Mar del Plata
- Ciudad de Batán
- ★ Rosa de los vientos

Fuente: Elaboración propia sobre la base de
<https://www.google.com.ar/maps/place/Gral+Pueyrredón,+Buenos+Aires>, 2018

En la Imagen 1 se observa claramente la mancha urbana de la ciudad de Mar del Plata con las rutas que llegan desde la costa y desde el interior de la provincia.

Imagen 1
Mancha urbana de Mar del Plata. Vías de acceso a la ciudad (rutas provinciales)



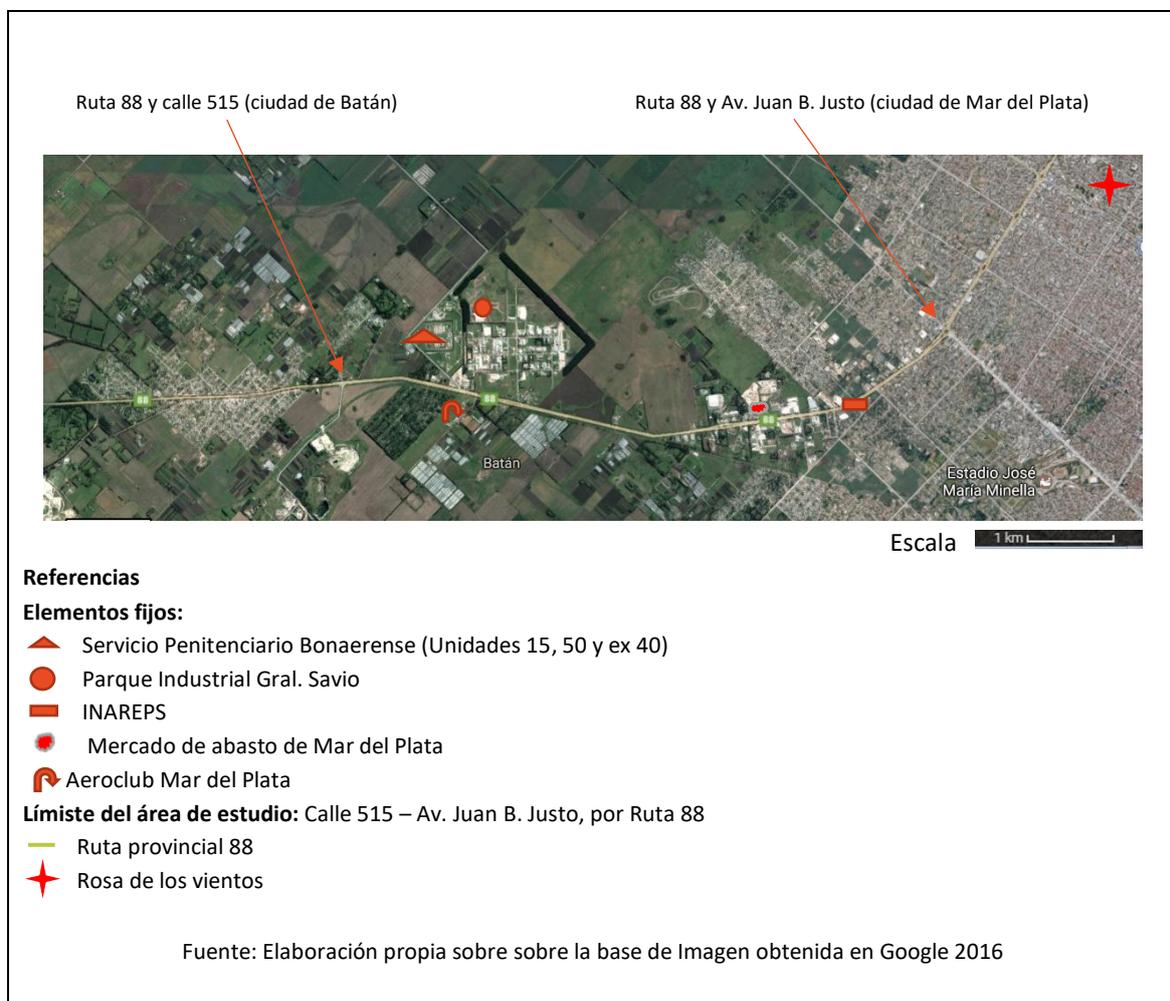
1. 2. Ubicación del área objeto de estudio

El espacio sujeto a indagación está conformado por un área aproximada de 540 hectáreas tomando como eje la ruta provincial 88 que une las ciudades de Mar del Plata y Batán, quedando delimitado el sector por la Av. Juan B. Justo y la calle 515. Considerando que existieron limitaciones en el desarrollo de la investigación y teniendo en cuenta las particularidades del área objeto de estudio, sólo se ha contemplado a ambos lados de la ruta un margen de 300 metros

La Imagen 2 muestra el área definida. En referencias se pueden observar los elementos fijos tomados como formadores de flujos que permiten la circulación y el consumo en el espacio de análisis.

Imagen 2

Área de estudio ampliada y elementos fijos considerados en el trabajo



De significativa heterogeneidad el área de estudio presenta en ambos extremos una trama urbana definida por la cuadrícula como densamente poblada, un tramo de agrupamiento de actividades a ambos lados de la autovía, espacios verdes asociados a las actividades rurales y un subespacio formado por una conjunción de variadas formas otorgando un paisaje sumamente diverso.

1.3. Planteo de objetivos

Teniendo en cuenta que no se han hallado otras investigaciones puntuales del sector que cuenten con una visión geográfica como perspectiva científica de abordaje, los resultados logrados adquieren significancia para la comprensión de la realidad evolutiva del espacio estudiado.

En función de la hipótesis planteada se trabajaron los siguientes objetivos:

- El objetivo general de la investigación, como se ha mencionado en la Introducción, es reconocer y explorar los rasgos que presenta el proceso de urbanización a nivel global y local y, evaluar las modificaciones derivadas de la dinámica urbana en el sector de estudio propuesto.

Como objetivos específicos se propone:

- Indagar acerca de los rasgos que presenta el proceso de urbanización a nivel global, nacional y local.
- Analizar la evolución del periurbano en relación a ciertas áreas de crecimiento en las ciudades intermedias.
- Considerar su singular representación en el sector de estudio.
- Caracterizar el área de expansión de la ciudad en función de los usos y actividades que se instalan en ella.
- Detectar modificaciones derivadas de la dinámica que presenta la expansión urbana en el eje de análisis.
- Considerar las características de uso del suelo urbano y legislación del ordenamiento territorial asociados a la expansión de la ciudad de Mar del Plata y su avance hacia áreas de uso rural en el sector de estudio.
- Evaluar los efectos socio-político, económico y ambientales que se producen a partir de la ocupación del eje de crecimiento urbano sur interior de la ciudad de Mar del Plata.

1.4. Selección de técnicas empleadas

Para lograr las expectativas planteadas, se utilizaron las siguientes técnicas de trabajo:

1. En función de caracterizar el modelo de urbanización de Argentina en el marco de la globalización y el proceso de intensificación urbana y, profundizando en el tema de estudio, fueron utilizadas fuentes bibliográficas.
2. Considerando que en el sector propuesto para el estudio conviven diferentes actividades, usos y población, y en los esfuerzos por captar de la manera más cercana posible la realidad objeto de investigación, se partió de la observación directa de la realidad. De este modo se obtuvo un registro visual relativamente verificable de ciertos elementos relevantes, fijos y móviles del área, que junto con antecedentes bibliográficos permitieron evaluar su evolución.
3. Apreciando el proceso de transformación del espacio de estudio se realizó el análisis de material cartográfico, completando con elaboración de cartografía específica acerca de la temática, google maps e imágenes de satélite, entre diferentes recursos de ubicación y representación, y material georreferenciado como planos de Usos del Suelo.
4. El área estudiada se ubica prácticamente en su totalidad fuera del ejido urbano. En la búsqueda de antecedentes y de observaciones utilizando diferentes fuentes, acerca de la porción de territorio que se manifiesta como urbana, rural y periurbana, se realizó interpretación en la evolución de datos estadísticos y normativa vigente del Partido de General Pueyrredon y Provincia de Buenos Aires.
5. Atendiendo al interés de diversos actores sociales, por las situaciones complejas que se ponen de manifiesto públicamente por los sucesos y acontecimientos nuevos o recientes, que se registran en el corredor estudiado, e incluso por las opiniones e interpretaciones sobre ellos, se analizó la información periodística disponible.
6. Con el objetivo de indagar acerca de la visión de la población respecto de las características del área y sus modificaciones en el periodo estudiado, se obtuvieron datos primarios a través de entrevistas semi estructuradas a informantes calificados, vecinos de barrios, comerciantes, productores. Para la realización de las entrevistas se seleccionaron poblaciones objetivo, la primera dirigida a residentes permanente en el área bajo estudio y la segunda a quienes realizan diferentes actividades en el mismo sector.
7. Todo el archivo fotográfico que acompaña este trabajo es propio, obtenido ad hoc en el transcurso de la investigación (e indicado en cada foto como archivo personal), exceptuando las fotografías que específicamente se señalan con otra fuente.

1.5. Acerca de la obtención de datos primarios mediante entrevistas

Para la investigación se realizaron 25 entrevistas de acuerdo a las actividades desarrolladas en los cuatro subespacios previamente identificados que conforman el

sector de análisis. En este contexto, las personas consultadas fueron: vecinos residentes, profesionales de diferentes ramas como médicos, docentes e ingeniero, comerciantes, productores rurales, empresarios industriales, empleados, presidente de sociedad de fomento.

Con el objeto de recabar información oficial se realizaron consultas a informantes calificados; Sociedad de Fomento, Área Uso de Suelo del Municipio de General Pueyrredón, directora de Docencia del INAREPS, Infraestructura de la Municipalidad de General Pueyrredon, Vialidad de la Provincia de Buenos Aires.

Los aspectos generales considerados en las entrevistas fueron⁴: nombre y edad del entrevistado, ubicación de la vivienda o actividad en el sector de estudio, nivel de instrucción, lugar de residencia permanente, tiempo de residencia en el barrio, actividad que realiza, tipo de inmueble, comercio/sector de actividad, identificación del entrevistado de acuerdo a la actividad en el sector de estudio (Comercio, industria, servicios, producción rural, otras actividades), características socioeconómicas, servicios en el barrio/área, variables socio demográficas y ocupacionales respecto de la actividad, identificación del rol que caracteriza al entrevistado (Vecino residente, comerciante, productor rural, servicios, industrial, empleado, otros), antigüedad de la construcción y del establecimiento / actividad, forma de tenencia del establecimiento (si es propietario, inquilino, empleado), forma de tenencia de la construcción (si es propietario, inquilino, empleado), los motivos que llevaron a la selección de este barrio o área para fijar residencia o actividad. Datos sobre conocimiento del barrio/área, (si ha observado cambios o modificaciones en un área de 300 metros), (si ha observado cambios o modificaciones en todo el sector), las cinco principales modificaciones que ha percibido en el barrio en los últimos 15 años, la opinión sobre los cambios percibidos (negativos o positivos). Si el entrevistado ha observado acciones que los gobiernos del municipio o de la provincia hayan realizado en el barrio ó en el sector en los últimos años (cuáles, dónde, cuánto tiempo hace). Si conoce problemas en el sector (Asfalto, veredas, desagües pluviales, cloacas, gas natural, agua corriente, seguridad, señalización, semáforos, mantenimiento vial, espacios verdes, plazas, tránsito peatonal, ruidos, movimiento vehicular, otros), si observa problemas en el ambiente (aire, agua, suelo), entre otros aspectos.

Fue importante tener en cuenta la percepción de los entrevistados acerca de las transformaciones ocurridas en la evolución de la actividad comercial, el crecimiento de los barrios, las viviendas instaladas, los servicios existentes e infraestructura, el área rural y el movimiento vehicular entre otros. En este sentido los ejes temáticos en los que se centró la consulta estuvieron relacionados con diferentes aspectos asociados a las

⁴ En Anexos, pág. 127 se presenta el modelo de entrevista / cuestionario completo realizado a los entrevistados, en: Instrumentos de recolección de información. Entrevista.

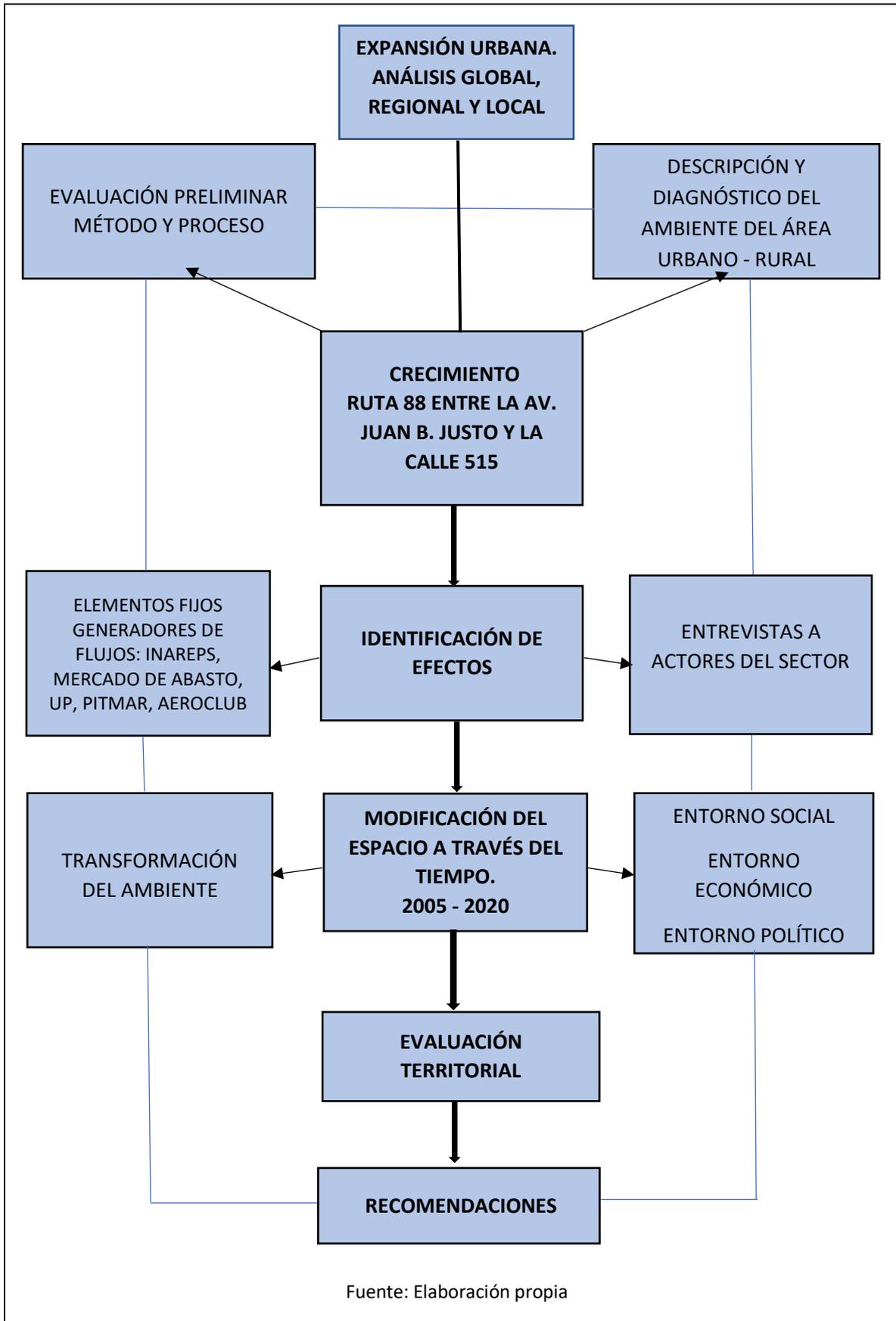
características del proceso de ocupación del barrio/zona en relación al uso del suelo, de las problemáticas percibidas a lo largo del tiempo, del conocimiento de servicios pre y post crecimiento o modificación del área, de las posibles mejoras o no en los barrios, de las necesidades de servicios o infraestructura, de los cambios en el tránsito y en el movimiento vehicular, de la instalación de actividades y de efectos ambientales ocasionados por esas modificaciones.

Para conocer la evolución y transformaciones ocurridas a lo largo del período mencionado se entrevistaron a quienes vivieron o sus actividades se desarrollaron, por lo menos, entre los años 2005 y 2020.

Las entrevistas realizadas a los diferentes actores vinculados a las actividades que se desarrollan en cada tramo se obtuvieron de manera presencial, dentro del período de realización de la investigación entre 2018 y 2019.

El esquema de la página siguiente sintetiza el marco metodológico basado en el contenido sobre la temática elegida, en el que se trata de establecer los efectos producidos en el territorio por las acciones humanas a través del tiempo.

Esquema 1. Síntesis conceptual



2. MARCO TEÓRICO

2.1. Características y efectos de la urbanización

Numerosas son las investigaciones que dan cuenta de tendencias o rasgos generales que matizan los trabajos, vertientes teóricas que preponderan, cuestiones metódicas y metodológicas que sirven de ejes a los estudios, y argumentaciones que justifican las indagaciones realizadas acerca de la expansión y el crecimiento de las ciudades.

Entre la abundante y variada bibliografía existente acerca del tema, se pone de manifiesto que las actividades económicas y el incremento de la demanda en general operan como factores del crecimiento y expansión de las ciudades. El aumento de la necesidad de suelo para diferentes usos y actividades en áreas específicas que demuestra una clara segmentación social, se asocian a las características del nivel de desarrollo en América Latina y particularmente en Argentina.

A lo largo de los años, cada vez con mayor intensidad, las ciudades han tenido un papel fundamental en la economía de los países. A su vez, el proceso de urbanización acelerado generó la creciente preocupación de los especialistas que buscan respuestas a las nuevas problemáticas en los diferentes ámbitos y niveles de gobierno. En los últimos 40 años, tanto en Argentina como en América Latina, se produjeron importantes modificaciones en diversos campos, tales como el económico, el político y el social, que posteriormente llevaron a cuestionar las ideas de la gestión territorial y su práctica.

Los efectos de la economía de mercado, a nivel local y regional, el comercio y la movilidad de la población, son aspectos relevantes de los procesos de expansión urbana, cuya manifestación, en muchos casos, se traduce en un crecimiento acelerado y una tendencia a la fragmentación y segmentación social del espacio urbano que avanza sobre las áreas rurales circundantes. En este sentido podemos mencionar que las actividades económicas y el incremento de la demanda en general operan como factores del crecimiento y expansión de las ciudades.

Milton Santos (1996) destaca el papel diferente que tiene cada uno de los componentes de la sociedad, en su evolución, en el movimiento de la totalidad y en el rol diferente que alcanza cada uno en los distintos momentos. “Cada punto del espacio adquiere entonces importancia, efectiva o potencial, que se desprende de sus propias virtualidades, naturales o sociales, preexistentes o adquiridas según intervenciones selectivas” (p.29). La población se distribuye en las diversas áreas del planeta y en cada país de manera desigual y una de las características del espacio habitado es su

heterogeneidad. Santos señala que el medio urbano es cada vez más un medio artificial fabricado con restos de naturaleza primitiva. “Se ultrajan las condiciones ambientales, con graves consecuencias para la salud mental y física de las poblaciones”, “...el fenómeno se agrava, en la medida en que el uso del suelo se vuelve especulativo y la determinación de su valor proviene de una lucha sin tregua entre los diversos tipos de capital que ocupan la ciudad y el campo” (p.18).

La urbanización alude al proceso de desarrollo de las ciudades, y en este sentido Entrena (2004) manifiesta que, aun siendo un fenómeno generalizado en el mundo, ha mostrado ritmos y caminos desiguales y diferentes de acuerdo a la parte del planeta en la que se produce. En este sentido expresa:

...en Europa de una tradición de políticas sociales y de medidas estatales tendientes a regular los efectos más perniciosos de la economía de mercado (políticas y medidas que desafortunadamente han retrocedido significativamente en las últimas décadas debido a los vientos neoliberales que han orientado las políticas públicas) hace que los efectos del crecimiento urbano suelen, a menudo, ser más positivos que en otros lugares del mundo en desarrollo, donde apenas existen tales políticas y, frecuentemente, la expansión urbana sin control y caótica da lugar a verdaderos cinturones de miseria y de conflictividad social en torno a las grandes ciudades de Asia o Latinoamérica. (Entrena, p.29)

Este autor, aludiendo a la existencia de la gran variedad de formas urbanas y sus imprecisos límites, menciona que en Europa hay cuatro maneras de definir lo urbano de acuerdo a la síntesis de Pumain y Saint-Julien (1993):

- las localidades o entidades urbanas definidas por sus límites administrativos
- las localidades urbanas compuestas, que agrupan espacios urbanizados con edificación continua. El criterio de la delimitación es la continuidad del espacio construido, no la administración
- regiones urbanas que comprenden las ciudades centrales y su área de influencia o cuenca de empleo
- las regiones urbanas poli-nucleares o conurbaciones, que pueden englobar espacios con un continuo edificado o espacios discontinuos intermedios.

Si bien en América Latina el proceso de urbanización precede a la industrialización, durante la segunda mitad del siglo XX se ha producido una evolución acelerada en los campos económico y demográfico de singulares características, cuya tendencia histórica, como se conoce, fue de concentración de la población en las

principales ciudades de cada país. La preeminencia política, económica, demográfica y cultural de las ciudades más importantes se ha mantenido y tiene, en palabras de Hardoy (1969) “un profundo y no claramente definido impacto sobre el medio ambiente en el que se desarrolla la sociedad urbana actual y la del futuro”. (p.26). Hardoy planteó, hace casi cinco décadas, que existen aspectos positivos y negativos del proceso de urbanización y menciona que las transformaciones sin precedentes en los países de América Latina, debido el aumento de la población y la urbanización, dieran como consecuencias, que las respuestas a las demandas de nuevos empleos, viviendas, servicios urbanos, hospitales y escuelas no pudieran resolverse.

En relación a las diferencias en los procesos de urbanización, Navarrete Escobedo (2013) sostiene la inexistencia de “una teoría urbana exclusivamente latinoamericana”, atribuyendo esto a que “la teoría de la ciudad en América Latina es un pensamiento periférico” que toma las ideas de los países del norte. En este sentido cita a Pradilla (1984) con el siguiente texto:

...nuestras formaciones sociales son "modeladas" por las relaciones de dominación económica, política e ideológica que nos atan a los países capitalistas "avanzados", o más exactamente, imperialistas, lo que imposibilita el análisis de cualquiera de los procesos sociales que ocurren en nuestras sociedades, cuando se aísla de las múltiples determinantes surgidas del desarrollo capitalista mundial y de sus polos hegemónicos.

En la misma línea de pensamiento hace referencia a autores (como Castells y Vélez, 1971; Singer, 1971; Oliveira, 1972; Kowarick, 1979; Pradilla, 1982, 1984 y 1987) que han intentado dejar de lado las corrientes de pensamiento extranjeras que fueron aceptadas e implementaron su planificación y el urbanismo en los países de América Latina para salir del esquema de “urbanización dependiente”. El proceso se asocia a la relación entre países centrales y periféricos haciendo hincapié en la denuncia que hacen acerca de “la magnitud del grado de pobreza, que produjeron en nuestras ciudades las teorías y formas de urbanización extranjeras que no fueron acompañadas de idénticos procesos de industrialización” (Navarrete, p.75).

Reese, E. (2006) afirma que los principales problemas urbanos a enfrentar, particularmente en América Latina, remiten al alto grado de injusticia en la distribución de los costos y de los beneficios en las ciudades. El enfrentamiento de esos problemas exige un nuevo paradigma de planeamiento urbano para sustituir al planeamiento tecnocrático basado en un modelo de ciudad ideal.

El aumento de la necesidad de suelo para diferentes usos y actividades en áreas específicas, que demuestra una clara segmentación social, se asocia a las características del nivel de desarrollo en América Latina y particularmente en Argentina.

Ossenbrügge, J. (2003) sostiene que a diferencia del proceso de urbanización general que se vivió a lo largo del siglo XX como resultado de proyectos políticos y administrativos centralizados, asociados a la forzada industrialización en torno a las principales ciudades y de las migraciones del campo a la ciudad producto de ello, los procesos que caracterizan el desarrollo urbano en la actualidad responden a otro tipo de causas.

En las grandes ciudades latinoamericanas, que son escenarios de la globalización económica, cultural y social, los nuevos desafíos se agregan a los problemas asociados al desarrollo en una concentración cada vez más alta. Las interrelaciones entre degradación ecológica y migración forzada, el empobrecimiento, el aumento de población y la urbanización, la crisis del aparato estatal, la criminalidad y la anomia social se manifiestan en sus formas más agudas en las grandes ciudades (Ossenbrügge, p.107).

Si bien muchos de los aspectos mencionados se asocian a las grandes urbes, en los últimos años, las ciudades de tamaño intermedio no escapan a procesos similares. Para reforzar la anterior afirmación podemos mencionar a Pinto da Cunha (2002), quien expresa que, llama la atención la tendencia a la reducción que registra el crecimiento demográfico en las grandes ciudades y aglomeraciones mayores, junto con el aumento del peso relativo de la población urbana. En ese fenómeno, influyó la disminución del éxodo rural, que ya estaba en niveles inferiores a los de décadas anteriores. Es en este marco que comienzan a ganar importancia e interés temas como la desconcentración demográfica hacia las áreas no metropolitanas y el crecimiento de las ciudades intermedias, entre otros. Estas nuevas tendencias demográficas y redistributivas surgieron en un momento en que los países latinoamericanos pasaban por profundos cambios económicos, sociales y políticos. Pinto se pregunta si estos cambios, han afectado a los procesos demográficos y de redistribución espacial. Del mismo modo reconoce:

la dificultad de estimar la medida en que los impactos de este nuevo fenómeno, ya sea en localización de la actividad productiva, en los mercados de trabajos, en el papel del Estado y en la propia expansión urbana dentro de las grandes aglomeraciones, estuvieron ligados a las nuevas formas del proceso de urbanización. (Pinto, p.8)

De Mattos (2002) afirma que, de alguna manera todos los países de América Latina, “están viviendo profundas transformaciones derivadas de los avances de los procesos de reestructuración socioeconómica y de difusión y adopción de las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación, como partes constitutivas del fenómeno de la globalización”. El autor también expresa:

La mayor parte de los estudios sobre los efectos urbanos y territoriales de estos procesos tienden a coincidir en que uno de los más significativos ha sido la recuperación de la importancia de las grandes ciudades y de su crecimiento, y el consecuente desencadenamiento de nuevas modalidades de expansión metropolitana, donde la suburbanización, la policentralización, la polarización social, la segregación residencial, la fragmentación de la estructura urbana, entre otras, aparecen como rasgos destacados de una nueva geografía urbana. (De Mattos, p.57)

En este marco, tuvieron incidencia los cambios en las reglas del juego para la gestión urbana, que acompañaron a políticas que significaron una disminución tanto de la intervención como de la inversión pública, e hicieron que el capital privado se ubicase como el protagonista central del desarrollo urbano.

Sehtman, en *Le Monde* (2014), menciona que en Argentina el grado de urbanización es muy elevado y la mayor concentración de la población se registra en las tres ciudades más pobladas: Buenos Aires, Córdoba y Rosario, no obstante, afirma que “La Argentina urbana contemporánea es testigo de la secular desaceleración del crecimiento poblacional de las metrópolis del Plata y del crecimiento de sus ciudades intermedias”. (Sehtman, p.98)

Harvey (1977) expresaba que “Resulta muy difícil dar con el marco adecuado para captar las complejidades de los procesos políticos tal y como se manifiestan dentro de un sistema urbano”. “Para prever el futuro de un sistema urbano es necesario un conocimiento completo de los procesos que generan cambios y una evolución realista de la dirección hacia la cual está siendo conducido por dichos procesos el sistema social en su conjunto”. (Harvey, p. 95).

Con referencia a los aspectos que problematizan el crecimiento de las ciudades podemos citar a Borja (2003), quien hace aportes importantes acerca de “la gran complejidad de la conflictividad urbana” (Borja, p.25) en la cual intervienen una gran diversidad social y de dimensiones sobre la vivienda, el uso del suelo, los servicios y los equipamientos, en lo que incide la distribución del gasto público.

Budovsky y Baygorri (2010) en relación a la sostenibilidad del crecimiento urbano, consideran que:

El accionar vigente plantea una imagen de urbe que está perdiendo sus vínculos visuales, simbólicos e identitarios con el territorio y que acusa cambios acelerados en su periferia urbana y rural, así como en los barrios consolidados e históricos de las áreas centrales y peri centrales;

visualizándose una ausencia de planificación que articule con visión holística las relaciones de la estructura física natural con la antrópica urbana. (Budovsky y Baygorri, p.1)

Este contexto refleja que en las ciudades intermedias de América Latina el proceso de urbanización ha generado áreas que no cuentan con las condiciones de infraestructura y servicios básicos.

2.2. El espacio periurbano

Teniendo en cuenta que esta investigación comprende el área de expansión de la ciudad de Mar del Plata a través de uno de sus ejes, vinculándose directamente con el periurbano, es esencial considerar los aportes que varios investigadores han realizado acerca de sus características. Dentro del proceso de urbanización, la evolución del pensamiento y el estudio en torno al ámbito de contacto entre la ciudad y el campo promueve los análisis sobre las relaciones que ahí se establecen en un proceso que presenta una serie de transformaciones profundas del espacio que va más allá de lo rural o de lo urbano.

Ávila Sánchez (2009) expresa que hasta fines de los años setenta, se consideraba periferia urbana al espacio lejano pero subordinado al ámbito central de la ciudad, fuertemente implicado con los componentes rurales adyacentes.

Durante el decenio de los ochenta, los países más avanzados mostraron una urbanización difusa en la que se pudo identificar una intensa interacción con los espacios rurales aledaños a las ciudades.

Revisando las principales corrientes que han fundamentado al fenómeno de expansión de las ciudades, Ávila Sánchez (2009) menciona a Ferrás quien destaca cuatro estadios sucesivos en el desarrollo urbano; urbanización, suburbanización, desurbanización y reurbanización.

La gran ciudad en su expansión ha buscado localizaciones para vivir, para trabajar y para contar con mayor confort debido a la creciente aparición de deseconomías urbanas. Se evidenciaba de manera cada vez más frecuente la existencia de un espacio urbano fragmentado y disperso, con zonas bajo usos distintos y un contenido social diferenciado, desde los barrios pobres hasta los conjuntos residenciales excluyentes; también desde la conservación de los cascos urbanos históricos y el desplazamiento de los viejos barrios y distritos obreros, hasta la aparición de zonas comerciales y administrativas, o bien las áreas industriales de alta tecnología para lo que

ha sido fundamental el desarrollo de los sistemas del transporte (Ávila Sánchez, p.99).

Como consecuencia de la dicotomía existente entre lo rural y lo urbano que hicieron aparecer nuevas expresiones, en el marco de la urbanización acelerada surge el concepto de periurbano, asociado a las transformaciones en el entorno territorial que se produjeron tanto en las ciudades como en el campo. La noción de periurbano aparece hacia 1970 en los países desarrollados, entonces, también se lo conceptualizaba bajo el término de franja urbano-rural como una transición entre las formas de vida rural y urbana.

El mismo autor (2009) explica que, en los países pobres las ciudades crecieron aceleradamente y los procesos y fenómenos urbanos que se generaron fueron distintos a los que ocurrían en los países avanzados. Las zonas periféricas de la ciudad eran el espacio para ser ocupados legal o ilegalmente debido al bajo costo que tenía el suelo.

En América Latina el proceso de crecimiento del periurbano presenta una marcada heterogeneidad de los agentes sociales en cuanto a la apropiación y uso del espacio ya que existe una alta movilidad de las diferentes fuerzas que construyen el territorio.

Barsky (2005) aporta su visión de periurbano como un “territorio de borde”, que se encuentra sujeto a la valorización del espacio de acuerdo a los procesos económicos, partiendo de la incorporación de nuevas tierras a la ciudad. Pero además expresa que, desde una perspectiva ecológica la ciudad es trabajada “como un complejo fuertemente relacionado con su periferia, porque depende de ella para proveerse de distintos tipos de energías”. A diferencia de ello señala que Morello y Di Pace afirman que los procesos urbanos y rurales recíprocamente se atenúan. Y menciona además a Bettini (1998) para resaltar que “la ciudad no tiene una ecología separada del campo que la circunda” y que para comprender la dinámica de la ciudad y responder a sus problemáticas, se requiere extender los límites urbanos hasta que se supere la división entre lo rural y lo urbano.

Abordando otros aspectos De Mattos (2010) hace referencia a los “desplazamiento de usos urbanos hacia las afueras de la ciudad” de oficinas de grandes empresas de plantas manufactureras y corporativas que buscaron alejarse de las áreas centrales por estar muy congestionadas y contaminadas.

En particular, un número creciente de establecimientos y talleres manufactureros tendió a trasladarse hacia lugares periurbanos en busca de terrenos de mayor dimensión y de menor costo; por su parte, las actividades

de dirección y gestión también optaron por desplazarse hacia centralidades alternativas, conformadas con la propia expansión territorial de cada aglomeración. (De Mattos, p. 47)

Zulaica y Ferraro (2012), explican claramente que el periurbano se conforma a partir del crecimiento de las ciudades sobre áreas naturales o agrícolas circundantes en las cuales se originan territorios en transición sumamente dinámicos. El periurbano constituye una zona de transformaciones constantes que, en numerosas ocasiones, manifiesta desajustes en la articulación que existe entre la sociedad y la naturaleza. Las autoras hacen referencia a Barsky y Vio (2007) quienes señalan: “las zonas de transición conforman un escenario donde se dirime el conflicto de usos del suelo entre los agentes sociales que generan el abastecimiento alimentario a la ciudad y los que motorizan el mercado de nuevos espacios residenciales”. Haciendo referencia a los usos mencionan a Delios España (1991) quien destaca que se trata de “espacios plurifuncionales en los que coexisten características y usos tanto urbanos como rurales, sometidos a profunda transformaciones económicas, sociales y físicas, y con una dinámica estrechamente vinculada con la presencia próxima de un núcleo urbano de gran entidad”.

Hernández Puig (2016) expresa que, en el espacio periurbano se hacen visibles las tensiones que generan los procesos de transformación del territorio. También explica que en ciertos casos y de acuerdo a conceptos y definiciones en lo urbanístico, es una zona de transición entre lo rural y lo urbano que “la convierte en un espacio potencialmente marginal donde proliferan usos que degradan ambiental y visualmente el paisaje que rodea a la ciudad”. En este sentido el aporte reside en la importancia que da a la condición estratégica del espacio periurbano en la transformación del suelo, considerando que el ecosistema urbano es cada vez más complejo, resaltando la relevancia del espacio periurbano colectivo, como activo económico y social.

Este autor atribuye la aparición del periurbano, a un proceso del azar que se desprende del crecimiento urbano avanzando irregularmente “entre distintos puntos de la ciudad” originando de ese modo los diferentes usos de suelo que singularizan el área.

Valenzuela Rubio M. (1986) hace referencia al espacio periurbano como “zonas degradadas en lo urbano y residuales en lo agrario, que se caracterizan por situaciones de especulación, marginalidad del uso del suelo y por el desarrollo de un hábitat disperso, frecuentemente carente de los servicios y equipamientos necesarios”.

Zulaica y Ferraro (2011) advierten de las limitaciones que se presentan a la hora de estudiar las áreas entre lo rural y lo urbano ya que existe una dicotomía por ser espacios de transición y debido a ello aparece el concepto de periurbano con las nuevas expresiones derivadas de la acelerada urbanización. Las autoras afirman que para

comprender el periurbano es adecuado abordar enfoques capaces de asumir la interacción “urbano-rural que define la zona de interfase”. También hacen referencia a Laquinta y Drescher (2000) quienes “parten de la noción de que lo rural y lo urbano operan como un sistema y no de modo independiente”.

Hernández Puig (2016) toma la definición de Valenzuela Rubio⁵ quien define al espacio periurbano como “una zona transitoria entre lo urbano y lo rural, de predominio urbano, que ofrece una amplia gama de recursos tan dispares como grandes equipamientos y parques metropolitanos, polígonos industriales, ciudades dormitorio y urbanizaciones de baja densidad de edificación con espacios de agricultura residual”.

En cuanto al periurbano de Mar del Plata, Zulaica, Ferraro y Vazquez (2012)⁶, señalan cinco sectores “diferenciados por sus características socioeconómicas, problemáticas ambientales y su dinámica de conformación”, que fueron definidos por Ferraro y Zulaica (2007). Dichos sectores o zonas se delimitaron siguiendo los ejes de comunicación más importantes: eje Ruta 11 hacia el norte, Ruta 2, Ruta 226, Ruta 88 y Ruta 11 hacia el sur.

Considerando que en el presente trabajo el área de estudio está contenida en una de mayor complejidad denominada sector interior del periurbano sur de la ciudad de Mar del Plata, es pertinente la consideración de (Zulaica y Celemín, 2014) quienes expresan que es ese sector “el que presenta mayores problemáticas, siendo necesario considerar las distintas afecciones socio-ambientales que inciden en la configuración de este espacio periurbano, generando graves problemas socio-sanitarios.”

2.3. La necesidad del abordaje ambiental

Gligo (1983) ha manifestado que “en América Latina los desafíos del crecimiento económico, han impedido una eficaz incorporación de la dimensión ambiental en la planificación del desarrollo”. Si bien, a lo largo de los años hubo una multiplicidad de aportes en lo conceptual y metodológico, perduran aspectos diferenciales, que inciden en formas de accionar distintas, tanto en lo referente a la intención e ideologías contenidas en los aportes, como en las alternativas de desarrollo de los sistemas y de las políticas de planificación que se deberían poner en marcha al momento de dar respuesta a los problemas en sus diferentes escalas.

⁵ Valenzuela Rubio, M. (1984) “Los espacios periurbanos”. IX Coloquio de Geógrafos españoles, Asociación de Geógrafos Españoles. Sección Geografía. Universidad de Murcia. España.

⁶ Transformaciones territoriales en el periurbano de Mar del Plata. (Zulaica, 2012) Ver Esquema A en Anexos pág. 145.

Este autor sostenía en 1983 que la incorporación de la dimensión ambiental en la planificación, no arrojaba un saldo positivo; al contrario, la situación ambiental en muchas áreas y en variados procesos productivos tendían a agravarse, lo que ocasionaba que el sistema tradicional de planificación de los países sin introducir medidas especiales, no parecía ser la vía más promisoría para incorporar de lleno la problemática del medio ambiente.

Considerando que la variable ambiental contiene a la sociedad con su soporte físico natural, es imprescindible aplicar, analizar y desarrollar los conceptos de sostenibilidad y vulnerabilidad social en la planificación de las ciudades.

Tomadoni, Zulaica y Calderón (2014) manifiestan que el crecimiento y expansión de las ciudades de Latinoamérica se ha producido en el marco de procesos en los cuales no ha habido una adecuada planificación por lo que se alejan de los objetivos de la sostenibilidad. En este marco al emprender y desarrollar trabajos relacionados con estos procesos y que muestran realidades o problemáticas que afectan la calidad de vida de la población, se deben dirigir los esfuerzos a la promoción de políticas que garanticen en el territorio un equilibrio ambiental democrático.

Reese (2003) señala:

El desarrollo sostenible es uno de los mayores desafíos a los que se enfrentan las sociedades en todo el mundo, pero la definición operativa de este concepto en nuestras regiones periféricas es todavía ambigua y las concepciones más difundidas sobre las relaciones entre ambiente, planificación y gestión urbana no logran superar una mirada “recursista” (análisis del recurso agua, aire y suelo) ni inducir prácticas integrales concretas. (Reese, p. 16)

En este sentido hacemos referencia a Zulaica y Tomadoni (2015) quienes mencionan a los indicadores de sostenibilidad como herramientas útiles para la elaboración de políticas que permitan gestionar, evitando problemas críticos en las ciudades actuales.

Considerando que las áreas periurbanas están asociadas a la expansión de las ciudades sobre zonas rurales sin planificación y que sobre estas áreas se producen problemas territoriales Tomadoni y otros (2014) expresan que: “Para que ese crecimiento se lleve a cabo en forma sostenible, las ciudades debieran garantizar, a través de una adecuada gestión de gobierno, servicios públicos de calidad, seguridad para sus habitantes, protección ambiental y capacidad de adaptación al cambio climático”.

Las autoras explican que el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), para dar respuesta a las problemáticas de las ciudades intermedias de América Latina y el Caribe, creó en 2011 la Iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES)⁷, para abordar los desafíos que las ciudades emergentes afrontan. Según el BID este enfoque transversal se basa en los pilares de sostenibilidad medioambiental y de cambio climático, sostenibilidad urbana y sostenibilidad fiscal y gobernabilidad.

En 2012 Mar del Plata fue la primera ciudad argentina en formar parte de la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles del BID. Siguiendo un modelo metodológico propuesto por el BID, la iniciativa se dividió en dos etapas: desarrollo y ejecución del Plan de Acción. La primera etapa se formó de 3 fases: un diagnóstico de sostenibilidad ambiental, urbana, y fiscal / de gobierno basado en la construcción de indicadores (Fase 1); la priorización de las áreas críticas para la sostenibilidad de la ciudad (Fase 2); y la elaboración del Plan de Acción (Fase 3) con la determinación de aquellas estrategias y actuaciones adecuadas en relación a las áreas priorizadas previamente. Este diagnóstico fue complementado con estudios específicos de impacto económico, vulnerabilidad urbana y adaptación al cambio climático, y con encuestas para evaluar la percepción ciudadana acerca de los diferentes temas que afectan la calidad de vida en la ciudad (agua, gestión de residuos sólidos, vivienda y uso de suelo, inequidad urbana, educación, seguridad, gestión pública, entre otros). La identificación de temas prioritarios a lo largo de estas tres fases culminó en la preparación de un Plan de Acción para la ciudad. En una segunda etapa, la metodología ICES contempla la ejecución del Plan de Acción y la implementación de un sistema de monitoreo ciudadano de los indicadores de sostenibilidad urbana, ambiental y fiscal/de gobierno, la realización de una nueva encuesta de percepción ciudadana y la revisión de objetivos, acciones e indicadores del Plan⁸.

Budovski (2010) considera que “las nuevas urbanizaciones y emprendimientos generan densificaciones y crecimientos urbanos que no responden a su complejidad constituida por múltiples procesos integrados, ni a criterios de sostenibilidad y de respeto por el entorno natural y construido de su soporte”.

Cuando hacemos referencia al avance de las ciudades hacia zonas rurales podemos decir que es evidente que el proceso de urbanización genera una serie de efectos de diferente índole sobre los territorios, que muchas veces va más allá de su zona inmediata o de influencia. Teniendo en cuenta el trabajo sobre Evaluación de Impacto Ambiental (Echechuri, 2002), las actividades humanas de alguna manera

⁷ El Programa Ciudades Emergentes y Sostenibles (CES) de la División de Vivienda y Desarrollo Urbano del BID es un programa de asistencia técnica no-reembolsable que provee apoyo directo a los gobiernos centrales y locales en el desarrollo y ejecución de planes de sostenibilidad urbana.

⁸ Plan de acción Mar del Plata sostenible – BID. MGP Mar del Plata -Batán. 2012.
<https://mardelplataentretodos.org/nota/1>

provocan una transformación en el medio, esas transformaciones ocasionan efectos que pueden ser positivos o negativos. Si los efectos son negativos se genera un daño ambiental. En este sentido, se hace referencia a la variación que experimenta la calidad del medio y es importante establecer cuáles son los sectores afectados por las acciones humanas. En este marco resulta adecuada la expresión de Zingoni (2015) cuando sostiene: “desde la gestión, es esencial trabajar integralmente en una política ambiental”. El autor hace referencia entre los aspectos destacables a tener en cuenta; “El soporte físico sustentable y, consecuentemente, los límites del aprovechamiento del suelo urbanizable”

Sagua (2004), vincula los conceptos de criticidad ambiental y vulnerabilidad socioeconómica con la calificación de vulnerabilidad ambiental urbana. En este marco expresa que:

La problemática ambiental emerge de los desajustes en los términos de oferta y demanda entre habitat/habitar a partir de racionalidades contrapuestas de actores sociales que interactúan entre sí y con el medio, que se complejiza en un contexto de profundos cambios en el que se inscribe la ciudad. (Sagua, 2004)

Alude también a la relevancia de analizar las “inequidades socioeconómicas en directa relación con el ambiente”, considerando que la vulnerabilidad se encuentra inserta en la problemática ambiental urbana. Abona el concepto haciendo referencia a Herzer (1990) quien lo considera como:

una consecuencia que resulta de factores socioeconómicos, ambientales, habitacionales, sanitarios, nutricionales e incluso psicosociales, que conduce a la sociedad o parte de ella a un estado en el que es incapaz de absorber, amortiguar o mitigar cualquier evento que trascienda los marcos habituales o cotidianos que reflejan un estado de los grupos sociales. (Sagua, 2004).

Gallopín (2003), señala que los gobiernos locales se han enfrentado a grandes desafíos para resolver problemáticas urbanas con creciente grado de complejidad en las ciudades actuales. Dar respuesta a los conflictos emergentes en un constante proceso de urbanización debe ser esencial para un desarrollo urbano sostenible. La Comisión de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo, de 1987, definió al desarrollo sostenible en su informe a la Asamblea General de las Naciones Unidas, titulado “Nuestro Futuro Común”, como “el desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras de satisfacer las propias” (Gallopín, p.23).

La Constitución de la Nación Argentina en su Artículo 41° expresa claramente el derecho que los habitantes poseen en cuanto al ambiente, y quiénes son los responsables de dictar las normas en todos los aspectos relacionados con su protección:

Todos los habitantes gozan del derecho a un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras; y tienen el deber de preservarlo. El daño ambiental generará prioritariamente la obligación de recomponer, según lo establezca la ley.

Las autoridades proveerán a la protección de este derecho, a la utilización racional de los recursos naturales, a la preservación del patrimonio natural y cultural y de la diversidad biológica, y a la información y educación ambientales.

Corresponde a la Nación dictar las normas que contengan los presupuestos mínimos de protección, y a las provincias, las necesarias para complementarlas, sin que aquéllas alteren las jurisdicciones locales.

Se prohíbe el ingreso al territorio nacional de residuos actual o potencialmente peligrosos, y de los radiactivos. (CN, art. 41)

Es innegable que el crecimiento y expansión de las ciudades actuales necesitan de una adecuada gestión de gobierno que garantice por lo menos que al instalar una empresa, industria o cualquier otro emprendimiento que forme parte de ese crecimiento expansivo impida la generación de impactos negativos que afecten tanto a la población como al entorno territorial.

Una simple propuesta puede ser la Evaluación del Impacto Urbano Ambiental expresado por Reese (2003) como el

procedimiento técnico-administrativo destinado a identificar e interpretar, así como a prevenir, atenuar o recomponer los impactos urbano ambientales que actividades, proyectos, programas o emprendimientos públicos o privados puedan causar al ambiente en función de los principios, objetivos y directrices fijados en el Plan Urbano. Se considera Impacto Urbano Ambiental al conjunto de efectos positivos o negativos derivados directa o indirectamente de planes, programas, proyectos y acciones, con incidencia sobre la calidad de vida de la población, sobre los componentes o procesos del sistema urbano y/o sobre los componentes o procesos del sistema natural. (Reese, p.7).

Para cerrar la relevancia de considerar la variable ambiental en la expansión de las ciudades, es importante destacar el concepto desarrollo sostenible cuya definición más citada de acuerdo a Gallopin (2003) “es la propuesta por la Comisión de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo⁹”, la cual “definió el desarrollo sostenible como el desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras de satisfacer las propias”. Para lograrlo Gallopin (2003) expresa “es muy importante comprender las vinculaciones entre los aspectos social, ecológico y económico de nuestro mundo”. El autor hace referencia a que el concepto de desarrollo sostenible es significativo “debido a que la palabra desarrollo apunta claramente a la idea de cambio, de cambio gradual y direccional. “...lo que se sostiene, o debe hacerse sostenible, es el proceso de mejoramiento de la condición humana (o mejor, del sistema socioecológico en el que participan los seres humanos).

Echevarría, M. y Aguado, M. (2003) sostienen que quienes aportan el concepto de sustentabilidad expresan que este aspecto “resulta muy útil para analizar los procesos de crecimiento urbano sin planificación, que tienden a agravar otros problemas tales como la contaminación en las ciudades, el inadecuado suministro de servicios esenciales o la segregación socio-espacial”.

Es importante tener en cuenta que en el Partido de General Pueyrredon, el Código de Ordenamiento Territorial considera, en lo relativo a las condiciones ambientales, al ambiente urbano como el conjunto del espacio aéreo urbano, las aguas superficiales, entubadas o subterráneas, el suelo, el subsuelo y demás constituyentes del medio natural. Además, tiene en cuenta al Sistema constituido por los factores naturales (agua, suelo, aire), culturales (usos y costumbres) y sociales en una población, interrelacionados entre sí, que condicionan la vida del hombre, a la vez que constantemente son modificados por éste. En lo referente a la contaminación ambiental, indica:

la presencia en el ambiente de cualquier agente físico, químico, biológico o radiactivo o la combinación de varios agentes en concentraciones superiores al umbral mínimo y con tal duración y frecuencia de ocurrencia, que puedan ser nocivos para la salud humana y para la vida animal y vegetal e impidan el uso y goce normal de las propiedades y lugares de recreación, y para el patrimonio cultural o estético. (COT de GP).

⁹ Comisión de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo, es conocida también como Comisión Brundtland, en 1987 (WCED, 1987). En su informe a la Asamblea de las Naciones Unidas, titulado "Nuestro Futuro Común", la Comisión definió el desarrollo sostenible. Fuente: Gallopin (2003).

2.4. Ciudades intermedias. Acerca del concepto

Partiendo de considerar a Mar del Plata como ciudad intermedia, es adecuado destacar la visión de los diferentes autores acerca de los criterios utilizados para establecer el concepto o definiciones de ciudad intermedia.

No hay un acuerdo entre quienes estudian la temática en cuanto a los parámetros poblacionales que definan a las ciudades intermedias.

Usach, (2009) expresa:

Para el caso de Argentina Vapñarsky (1995) denomina aglomeraciones de tamaño intermedio a las que poseen 50.000 o más habitantes excepto Gran Buenos Aires, mientras que para Sasson (1998) son intermedias las ciudades que tienen entre 20.000 y 149.999 habitantes y Lindenboim y Kennedy (1993) establecen como intermedias a las que tienen 5.000 a 500.000 habitantes. (Usach, p.13).

Por otro lado, Randle (1992) menciona como características de las ciudades intermedias a las que poseen menos de 200.000 habitantes y que se desempeñan como centros de enlace con otros núcleos de población que se encuentran en su área de influencia y que no superan los 150 Km de distancia.

Michelini (2009) expresa que no existe un consenso en relación a los parámetros demográficos que determinen a nivel general a las ciudades intermedias pues ello varía en función de las características poblacionales de cada país.

Desde un punto de vista cuantitativo, éstas constituyen, dentro de la jerarquía urbana, un “objeto geográfico no (adecuadamente) identificado” (Brunet, 2000), impreciso en su definición, incierto en términos de umbrales poblacionales y cuyo significado adquiere sentidos diferentes según las características del sistema urbano de que se trate. Son, por lo general, “los otros espacios urbanos” definidos frecuentemente “en negativo” al identificarlos como aquellos que no son ni grandes metrópolis ni pequeños pueblos (Bellet y Llop, 2004). (Michelini, p. 8).

Es conveniente detenerse en la mirada de Michelini (2009) al considerar criterios cualitativos para referirse a las ciudades intermedias, teniendo en cuenta el papel que la ciudad ejerce en su entorno y la “influencia y relación” que conserva, para ello hace incapie en la “intermediación” que existe entre las ciudades a las que menciona como de “mayor rango y los espacios rurales”.

Garay (2006) hace referencia al cambio observado en el comportamiento de los patrones de urbanización expresándolo como una mutación de crecimiento de las ciudades y que, en la actualidad, la totalidad de las grandes ciudades y un importante número de ciudades medias muestran esta característica. Se comprueba “la aparición de archipiélagos, de ciudad dispersa (suburbanización), que se expanden asociando ciudades vecinas en solución de continuidad, reformulando los límites entre lo rural y lo urbano”. (Garay: p.28)

Usach y Garrido (2009) mencionan un proceso de cambio en el sistema urbano argentino tendiente a una reducción de su carácter macrocefálico y a un aumento de las ciudades intermedias. Existe una inserción de estas ciudades en el proceso de globalización, a través de exportaciones ligadas al sector primario, minería, hidrocarburos e industrias de escasa tecnología como es la agroindustria. Otros centros están asociados al mercado interno, tal es el caso de la construcción, ciertas industrias poco intensivas en tecnología y servicios urbanos en general. Los autores consideran que el cambio estructural es desequilibrado si se tiene en cuenta el punto de vista territorial cuando se analizan relaciones entre diferentes ciudades.

En el marco de la variedad de criterios cuantitativos que existen se considera a Mar del Plata como ciudad intermedia, teniendo en cuenta las funciones que desarrolla de acuerdo el papel de mediación en los flujos de bienes, información, innovación, administración, entre los territorios rurales y urbanos de su área de influencia y los otros centros o áreas, más o menos alejados. Es en este sentido, que se resalta la ubicación de Mar del Plata cercana a ciudades de menor tamaño, que no posee la preponderancia de macrocefalia que cumple la capital del país, o de ciudades con más de un millón de habitantes como son Córdoba o Rosario. De este modo se establece la función de intermediación que cumple la ciudad entre los espacios locales-territoriales y los espacios regionales-nacionales e, incluso, globales en el marco de la expansión urbana.

2.5. La importancia de las políticas públicas en el uso del suelo

Las políticas públicas han contribuido en gran medida a la valorización diferencial del suelo a través de las normativas de uso, de las obras públicas, de proyectos promovidos o mediante acciones de modificación de la distribución espacial de accesibilidad, generando en algunas oportunidades mayores desigualdades socioespaciales al interior de las ciudades. En su elaboración intervienen diferentes actores en un proceso complejo de varias fases, en el que se requieren acciones específicas de parte de agentes económicos y sociales.

En América Latina, la idea de política pública está relacionada con una acción pública constante que posee características estratégicas, y que generalmente se establece de manera manifiesta.

Reese (2003) expresa que la política de gestión urbana va más allá de un instrumento, documento o de un marco regulatorio, por lo que plantea el fortalecimiento del Estado municipal a través de instrumentos de planificación, de promoción y desarrollo, de financiamiento, de redistribución de costos y beneficios y de participación ciudadana. El autor sostiene:

Las ciudades latinoamericanas en los últimos años han experimentado cambios importantes en su estructura urbana, en su tipología edilicia, en su “mapa social” y su mercado residencial, que muestran claras tendencias hacia la polarización... Las desigualdades de nuestras sociedades alimentan un proceso de exclusión social que se revela en la estructura de las ciudades y constituye un desafío para los gobiernos y las organizaciones sociales preocupadas por la mejora de la calidad de la ciudad. La recuperación y cualificación de los asentamientos precarios resultantes del proceso de formación de nuestras ciudades en las últimas décadas se imponen con la misma urgencia que la democratización del acceso a la tierra. (Reese, p.3).

En este contexto, Lora, Stein y Tommasi (2006), también hacen referencia a que, en América Latina en los últimos años, debido a que se ha experimentado con una amplia gama de políticas y reformas, se puede decir que, en términos generales la calidad de las políticas públicas ha variado considerablemente. De este modo se puede afirmar que algunos países pueden adaptar sus políticas rápidamente a los cambios de las circunstancias externas o innovar cuando los resultados no son los esperados; en cambio, otros países reaccionan lentamente o con grandes dificultades y mantienen políticas que no son favorables a las necesidades de la sociedad durante largos períodos. Los autores expresan que “algunos países adoptan medidas de políticas que se centran en el interés público, en otros las políticas están plagadas de tratamientos especiales, procedimientos irregulares y exenciones”. Son múltiples los actores tanto sociales y políticos, administradores y grupos de interés, que operan en diferentes momentos del proceso de formación de políticas públicas. “Si estos participantes pudieran cooperar entre ellos para concertar acuerdos y mantenerlos en el transcurso del tiempo, es probable que se desarrollaran mejores políticas”. “En sistemas que alientan la cooperación es probable que surja un consenso en cuanto a la orientación de las políticas y los programas de reforma estructural, y que los gobiernos sucesivos consoliden lo que han logrado sus predecesores”. (Lora, Stein y Tommasi, p.9)

En la Argentina una de las características más notable de las políticas públicas es su inestabilidad. Tommasi (2007) hace referencia a Spiller y Tommasi (2007), donde se

documenta la volatilidad en varias políticas de gran relevancia, tales como la fiscal, la comercial, la regulatoria, y las políticas sociales. En términos de los programas de lucha contra la pobreza, se observan importantes cambios de estrategias sin que siquiera medie intervención del Congreso. Los programas sociales se modifican sustancialmente (reenfocando o incluso eliminándolos y creando otros diferentes) a cada cambio.

Julio Alguacil (2008) afirma que:

Si los políticos locales y las políticas locales son capaces de establecer estrategias de democracia participativa encaminadas a habilitar a los ciudadanos para que participen en la decisión de las políticas públicas urbanas (y en la gestión del espacio urbano) estaremos frente a un primer nivel de participación ciudadana. Si la composición y disposición de los espacios y una regulación participada de los mismos permite un dominio público de naturaleza inclusiva e intercultural podremos hablar de una verdadera apropiación del espacio por parte de los ciudadanos diferentes entre sí y, finalmente, si el uso del espacio público permite la expresión política y cultural de una ciudadanía de manifestación plural, podemos considerarlo como lugar en el cual se desarrolla una interactividad que permita la implicación e integración de todos los actores en la aplicación de los derechos de ciudadanía. (Alguacil, p.51).

Arellano Gault y Blanco (2013) señalan: “Las políticas públicas son antes que nada una forma particular de decidir y ejecutar las acciones de gobierno, pero no la única posible. Dichas decisiones y su puesta en marcha varían de país en país dependiendo principalmente del sistema político de cada nación, pero también de la tradición y culturas locales, y el asunto a tratar, entre otros factores”.

En el Partido de General Pueyrredon en 2014, en el marco de las políticas de gestión, comenzó el análisis para reformar el Código de Ordenamiento Territorial, cuya intención fue reformular la regulación y el ordenamiento del desarrollo urbano y ambiental del Partido con representantes de diferentes instituciones y ámbitos de las ciudades de Mar del Plata y Batán. El proceso de reformulación tuvo intención de transformarlo en un Código de Ordenamiento Territorial y Ambiental, así como un aggiornamiento integral del Reglamento General de Construcciones, para que ambos elementos pudieran establecer las reglas del desarrollo urbano y rural de las próximas décadas. Las dos herramientas, debido a sus características no pueden surgir solo de los cuadros técnicos municipales, o imponerlo desde una visión parcial de la experticia. Ello pretendió elaborarse desde la participación ciudadana de todos los marplatenses y batanenses, a través de un debate abierto con consensos entre todos los actores relevantes como profesionales, instituciones intermedias, empresas de servicios, y ciudadanos en general, que sería interesante continuar.

Zulaica y Ferraro (2010) al expresar que el crecimiento de las ciudades, producto de la expansión urbana, genera sobre las áreas rurales circundantes, un territorio en transición denominado periurbano, visualizan que debido a su heterogeneidad y dinámica ofrece dificultades para su gestión. En este sentido manifiestan que “el crecimiento de la ciudad de Mar del Plata se ha dado de manera espontánea y desordenada, originando un territorio periurbano fragmentado, con baja densidad de ocupación y escasa consolidación”.

Particularizando en el sector de estudio y considerando que el espacio se encuentra, casi en su totalidad, fuera del ejido formal de la ciudad, la expansión de Mar del Plata ha dado un tipo de urbanización que ha sido gestionada diferencialmente por los diferentes gobiernos, de acuerdo a las ofertas de las actividades que se desarrollan y del crecimiento de barrios periféricos. En este sentido se ha dado escasa aplicación a los planes estratégicos¹⁰ que se han elaborado para el Partido de General Pueyrredon durante varias gestiones de gobierno, que contemplaron una diversidad de temáticas y problemáticas que, aunque en gran parte no han sido desarrolladas, merecen tenerse en cuenta a la hora elaborar políticas que den respuesta a las necesidades de la población.

Cervio (2015) señala:

Una de las transformaciones urbanas más significativas que ha caracterizado a las ciudades latinoamericanas es el crecimiento por expansión. La progresiva suburbanización de las metrópolis y ciudades intermedias, como consecuencia del impulso de políticas neoliberales sobre la organización territorial.

El mismo autor citando a Castells explica, que ello

“es el resultado de desequilibrios entre la demanda de suelo urbanizable y las presiones de los propietarios de la tierra que buscan maximizar sus ganancias”. Este crecimiento expansivo de la ciudad hacia sus bordes, supuso (y supone) una concreta reestructuración de las periferias urbanas y, a partir de allí, la emergencia de nuevas modalidades de gestión de las ciudades que implican articulaciones entre el Estado y el mercado, incesantes procesos de privatización y desregulación de los servicios, así como la sanción de normativas (o flexibilización de las preexistentes) que legitiman una extensión urbana “discrecional”, esto es, puesta al servicio de intereses privados. (Cervio, p.366).

¹⁰ “Plan Estratégico Mar del Plata 2013 | 2030” Tomo 1, Tomo 2, Tomo 3, Anticipo de Conclusiones. Publicado en: Plan Estratégico Mar del Plata Batán, Municipalidad del Partido de General Pueyrredon, <https://www.mardelplata.gob.ar/PlanEstrategico>
“Plan de Gestión Territorial Mar del Plata y el Partido General Pueyrredon” 2006, Plan Estratégico Mar del Plata, publicado en: <https://www.mardelplata.gob.ar/documentos/planestrategico/planoperativo2006/documentobasepot.pdf>

Desarrollar el marco general de revisión de conceptos y comportamiento general de los espacios periurbanos con las diferentes consideraciones, el proceso de urbanización con sus características a nivel general y en ciudades intermedias, el abordaje ambiental, y la importancia de las políticas públicas, permitió caracterizar el área de estudio dando relevancia al conjunto de elementos que conforman el sector.

A partir del apartado 3 se abordarán específicamente y con mayor profundidad las características que presenta el espacio de estudio.

3. EL ÁREA DE ESTUDIO

3.1. Características y evolución

Si los lugares pueden esquemáticamente seguir siendo los mismos, las situaciones cambian. La historia atribuye funciones diferentes al mismo lugar. El lugar es un conjunto de objetos que tienen autonomía de existencia por las cosas que lo forman -calles, edificios, canalizaciones, Industrias, empresas, restaurantes, electrificación, pavimentaciones- pero que no tienen autonomía de significados, pues cada día nuevas funciones sustituyen las antiguas, nuevas funciones que se imponen y se ejercen.

Milton Santos (1996).

Uno de los ejes destacables del trabajo dentro del área de estudio, es la ruta Provincial 88. Esta ruta es una carretera argentina pavimentada, que recorre 125 km al sudeste de la provincia de Buenos Aires uniendo las ciudades de Mar del Plata y Necochea. Dentro de la Trama vial del Partido de General Pueyrredón forma parte de las Redes Interregionales ya que vincula al Distrito con los centros urbanos de la Provincia y del País¹¹. En el año 1943 la Dirección Provincial de Vialidad enlazó ambas ciudades con una cinta de hormigón de apenas tres metros de ancho, pasando a corresponder al ámbito nacional y luego al provincial en diferentes periodos¹². La importancia de este corredor radica no sólo en que permite la vinculación entre distintas localidades sino además como vía de comunicación entre ciudades turísticas y, por ser una carretera de conexión entre la población y las distintas actividades económicas en sus diferentes tramos. Entre las localidades de Mar del Plata y Batán la ruta ha sido ampliada con doble carril hacia cada mano, manteniendo una importante iluminación central que coincide con la traza de una bicisenda haciendo de división entre ambos sentidos, con la particularidad de tener varias denominaciones a lo largo del recorrido que transita entre las dos ciudades.

En el presente trabajo el sector de análisis es un espacio heterogéneo que ha logrado en los últimos años desarrollar numerosas actividades urbanas, producto de la expansión de la ciudad, junto a actividades que corresponden netamente al área rural.

El formal ejido urbano de Mar del Plata ha quedado contenido en límites que no reflejan la realidad urbana de la ciudad que ha crecido y se ha expandido en varios sentidos coincidentes con las vías de acceso a la misma, por lo que el ordenamiento y el uso del suelo previsto en la normativa no se corresponde con el soporte territorial.

¹¹ COT de General Pueyrredon. Capítulo 7, Sistema Vial, Red Iterregional

¹² Periódico electrónico. Tres Líneas. 2 de marzo de 2015/ Quédigital. 1 de marzo de 2015.

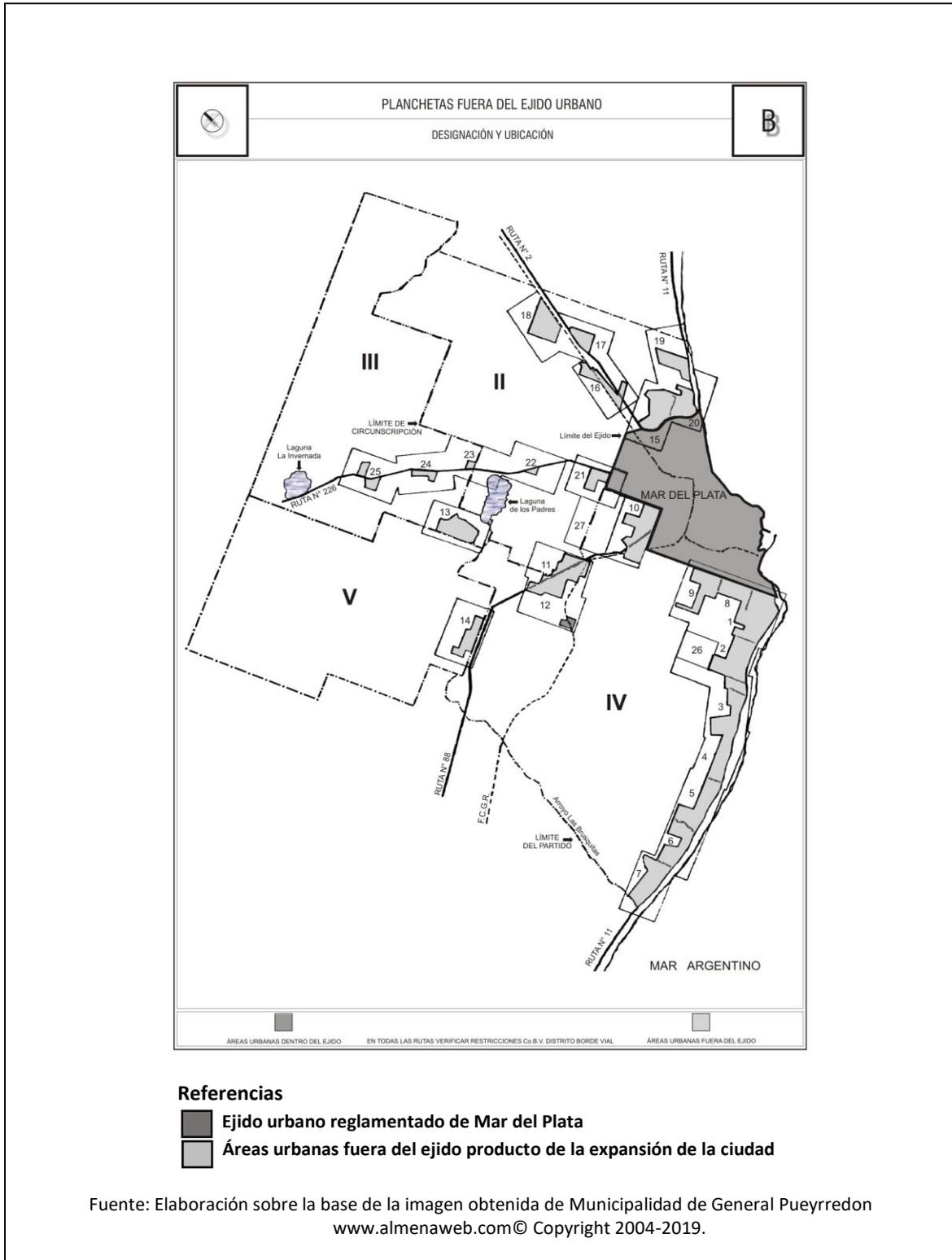
El Mapa del Partido de General Pueyrredon, ubicado en la siguiente página, muestra los límites del ejido urbano de Mar del Plata, las rutas de acceso a la ciudad en las que se observa claramente la expansión urbana y las planchetas urbanísticas que pertenecen a las áreas urbanas fuera del ejido que el Código de Ordenamiento Territorial (COT)¹³ establece en el Distrito. Las planchetas 11 y 12 corresponden a la ciudad de Batán.

¹³ El COT rige el Ordenamiento del territorio del Partido de General Pueyrredon y regula el uso, 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. Las Ordenanzas Municipales 4514/79 y 13231/00 aprueban y ponen en vigencia el texto ordenado del COT respectivamente en el Partido de General Pueyrredon.

Fuente: Ordenanza Nº 13231/2000 de General Pueyrredon
Calderón, G. (2017)

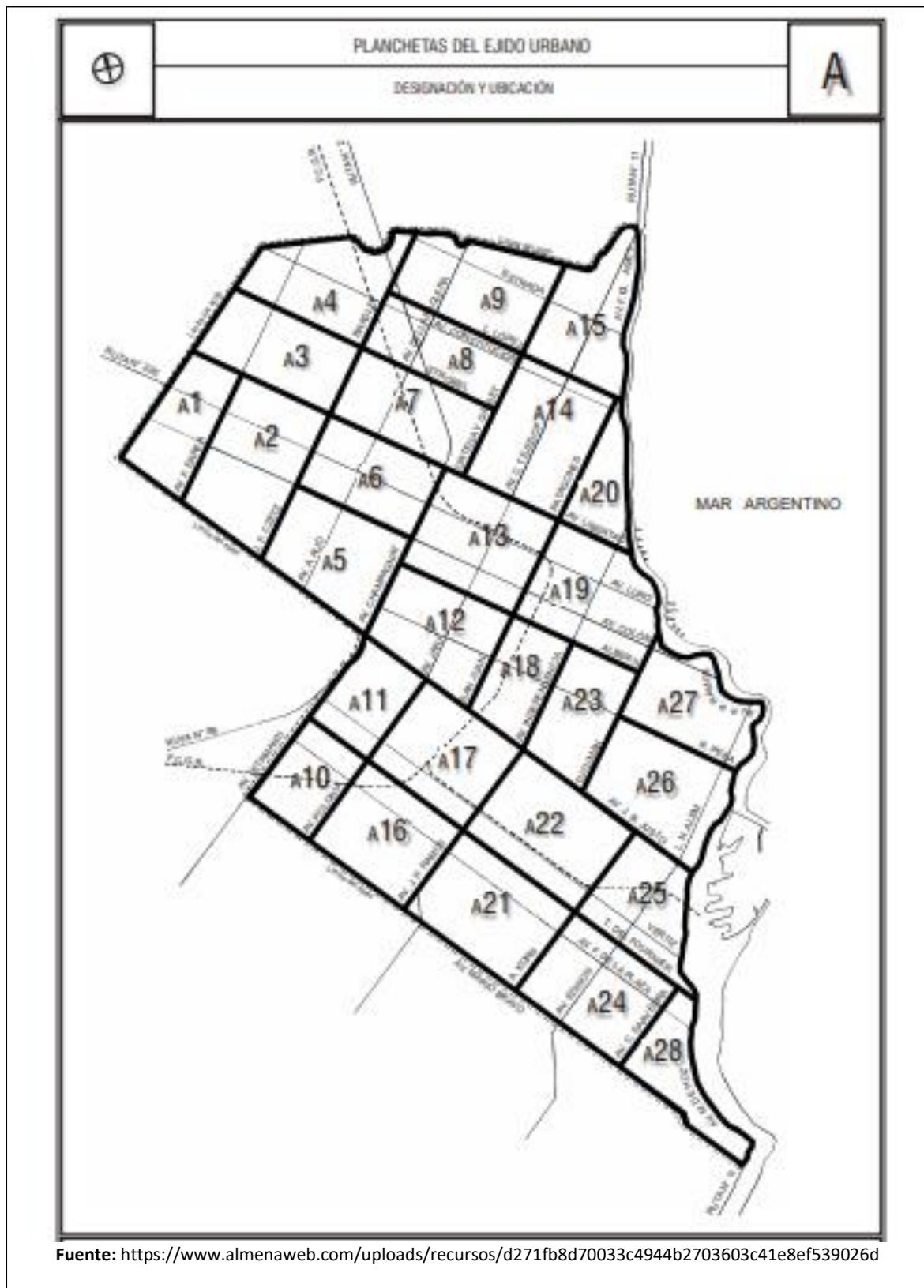
Mapa 1

Municipio de General Pueyrredon. Planchetas extra ejidales de Mar del Plata



El esquema 2 muestra las planchetas en las que se divide el ejido urbano de Mar del Plata, sus límites y vías de acceso a la ciudad.

Esquema 2: Planchetas intraejidales de Mar del Plata



Es indudable que la ciudad de Mar del Plata ha crecido y expandido en los últimos años en diferentes sectores y es elocuente que ese crecimiento se puede verificar al

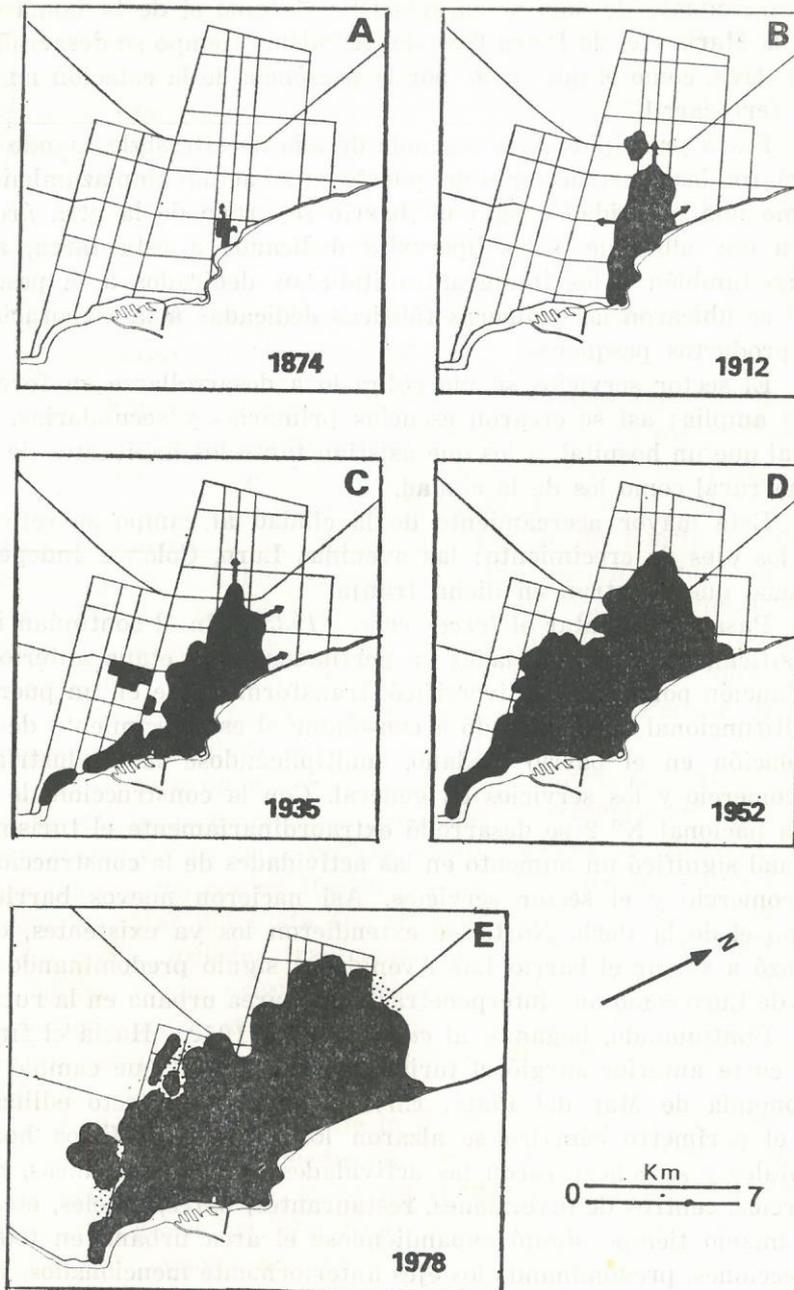
observar la mancha urbana que ha sobrepasado los límites del original ejido de la ciudad (Mapa 1). Es importante considerar lo que expresan Ferraro, Zulaica y Echechuri (2013) al respecto:

...la ciudad de Mar del Plata es el segundo centro de importancia demográfica de la provincia de Buenos Aires (excluyendo los partidos pertenecientes a la Región Metropolitana de Buenos Aires), produciendo este aumento en la cantidad de población una expansión y crecimiento de la “mancha urbana” que alcanza aproximadamente unas 16.000 hectáreas. Este proceso ha dado origen a un espacio de difícil definición entre lo estrictamente urbano y lo estrictamente rural en el que conviven actividades diferentes asociadas tanto con el medio rural como con el medio urbano y en el que residen sectores sociales con necesidades e intereses no siempre complementarios y en muchos casos encontrados. (Ferraro, p.21).

El Croquis 1, ubicado en la siguiente página, expresa claramente el crecimiento de la mancha urbana de la ciudad de Mar del Plata en cinco cortes de evolución, desde su fundación en el año 1874, excediendo ya en el año 1978, los límites del ejido urbano establecido territorialmente por el código local.

Croquis 1

Evolución de la mancha urbana de la ciudad de Mar del Plata

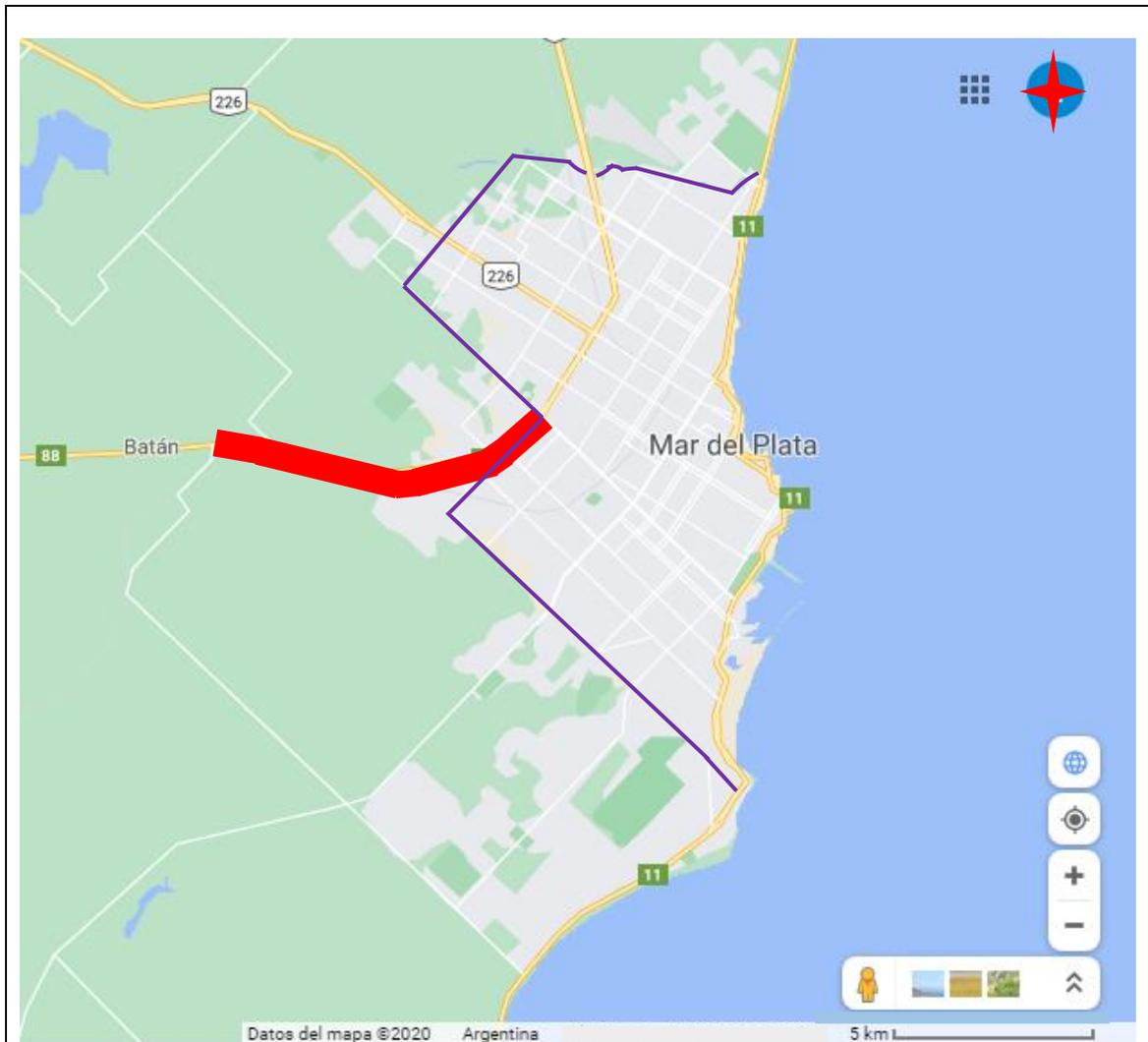


CARTOGRAMA 3.2 — Evolución de la mancha urbana.

Fuente: Mar del Plata y su región. GAEA. 1984.

En el Plano 1 se observa la mancha urbana de la ciudad de Mar del Plata y el sector de estudio ubicado entre las ciudades de Mar del Plata y Batán por la ruta provincial 88.

Plano 1
Mancha urbana de la ciudad de Mar del Plata, año 2020



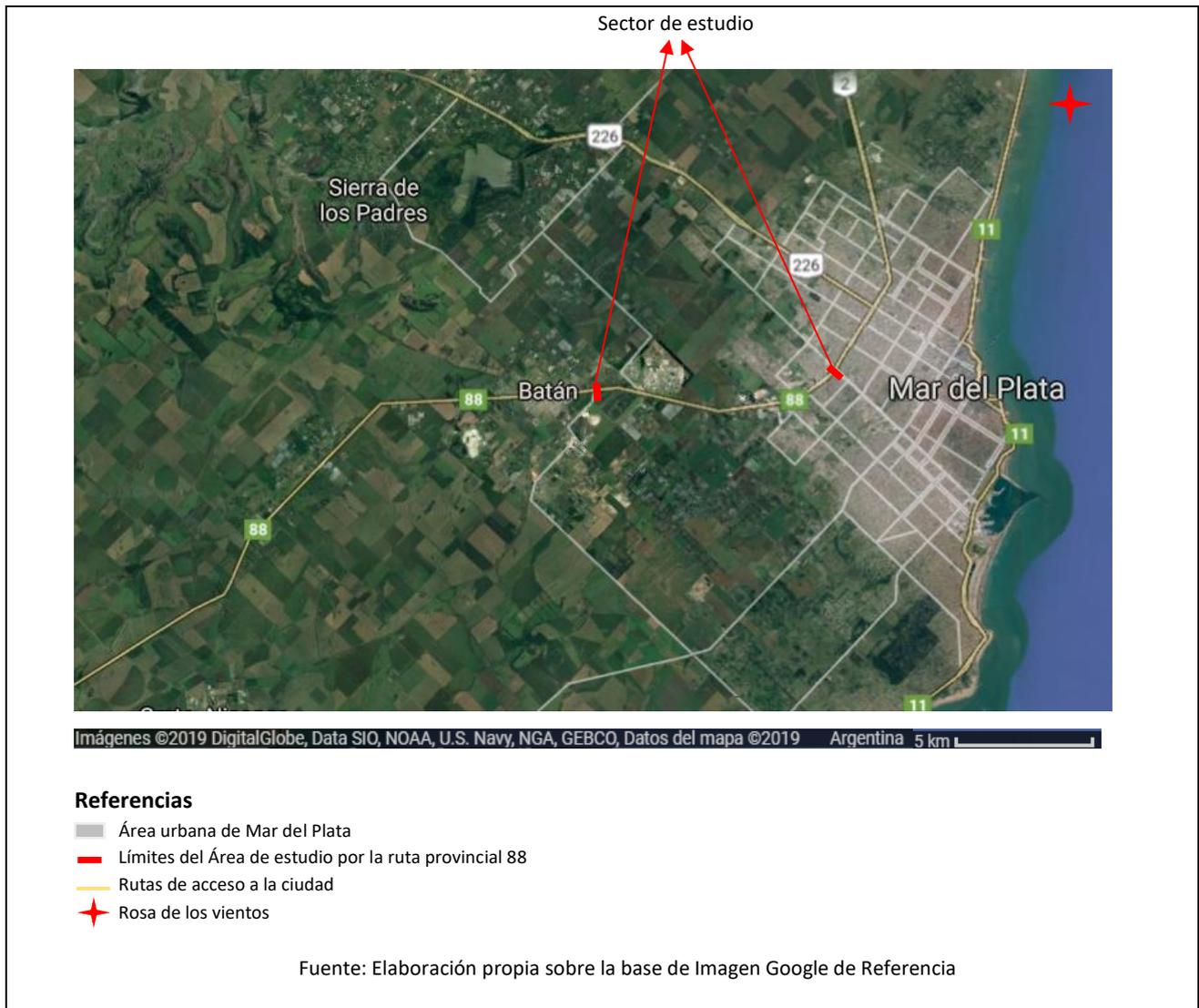
Referencias

-  Área mancha urbana de Mar del Plata
-  Rutas provinciales
-  Sector de análisis entre Av. Juan B. Justo (Mar del Plata) y calle 515 (Batán)
-  Arterias principales
-  Límite del ejido urbano

Fuente: Elaboración propia sobre la base de Imagen Google
<https://www.google.com/maps/place/Miramar,+Provincia+de+Buenos+Aires/@-38.0225747,-57.612483,11.5z>

En la Imagen 3 se pueden ver la ciudad de Mar del Plata, la ubicación de la ciudad de Batán, las áreas cultivadas, el espacio serrano Sierra de los Padres y, señalado, el sector de estudio.

Imagen 3
Áreas urbanas y entorno rural



3.2. Diferenciación de tramos o subespacios.

Compartiendo las palabras de Zulaica (2013), “En la medida en que la urbanización avanza sobre el medio rural, origina nuevos conceptos para nuevas formas de ocupación, organización y funcionamiento de espacios en transición, dinámicos y sujetos a una amplia gama de transformaciones...”, podemos introducirnos en las particularidades que presenta el espacio de análisis de la presente investigación.

El área de estudio, que comprende el sector de la ruta provincial 88, que inicia en la ciudad de Mar del Plata, desde la avenida Juan B. Justo hasta la calle 515 en la localidad de Batán, cuyo margen se ha fijado con una profundidad paralela a la ruta de 300 metros, está conformado por un área aproximada de 540 hectáreas. En el mismo, el crecimiento de la ciudad de Mar del Plata se dio de manera espontánea y desordenada originando un territorio en el que coexisten diferentes usos y actividades con la presencia parcial y discontinua de servicios de agua por red y cloacas, gas natural, pavimento o granza, alumbrado público, transporte y recolección de residuos, entre otros, todos considerados esenciales en el ambiente urbano. Se observa claramente una marcada y diferencial fisonomía paisajística conformada por un área de densidad edilicia de escasa altura de barrios periféricos, un sector comercial y de grandes empresas que se van diluyendo al avanzar la irregularidad de las formas visualizadas en las que se desarrollan las actividades rurales, que se detienen en un entorno heterogéneo de usos de suelo. Ello motivó a determinar cuatro sectores menores a lo largo de los 8,5 kilómetros aproximados que median las arterias que limitan el espacio entre las dos ciudades.

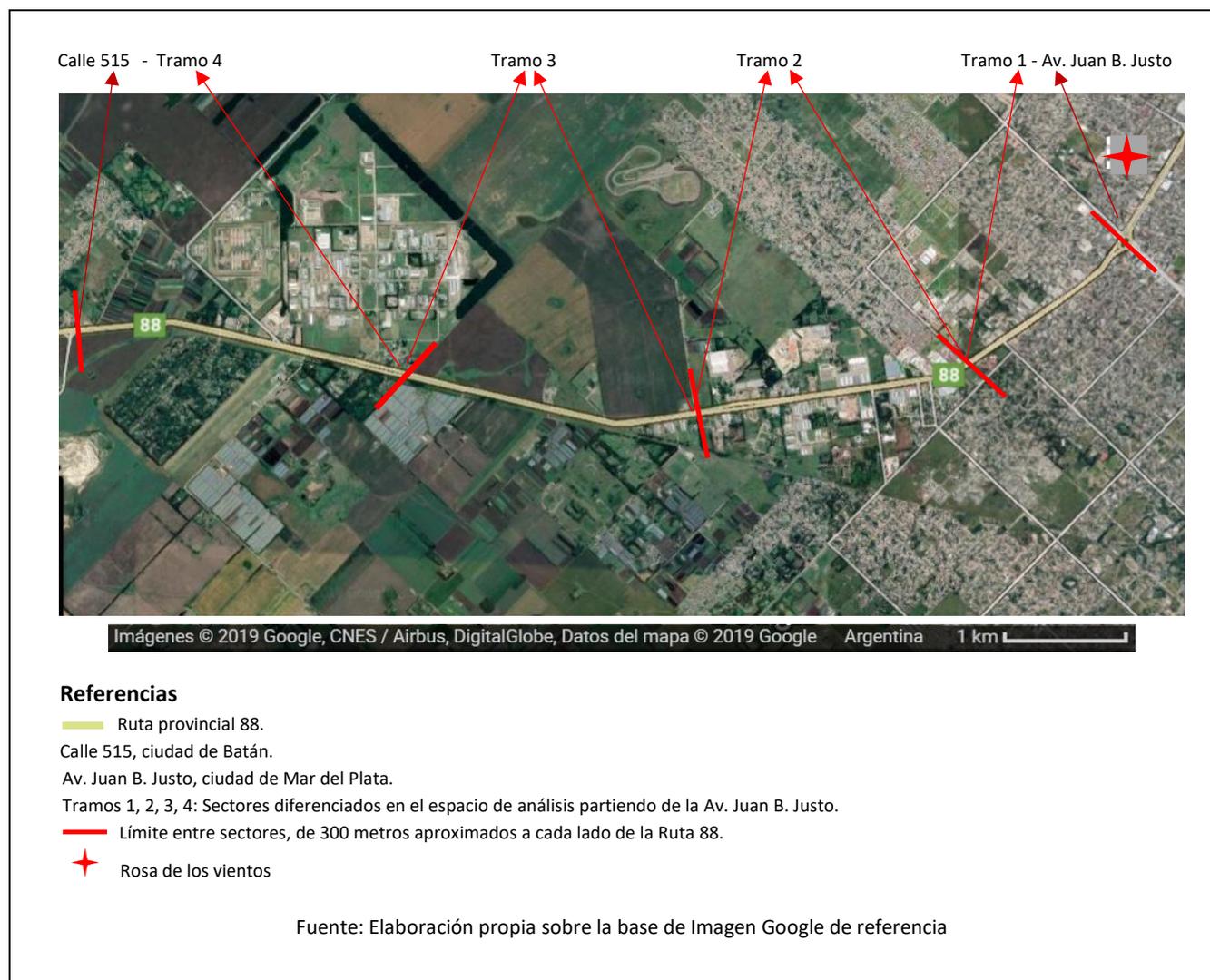
Atendiendo a la diferencia en cuanto a la cobertura de servicios y a los distintos paisajes que se aprecian en este recorrido, es que se pudieron identificar 4 tramos a lo largo de la distancia existente entre los extremos del sector considerado.

La investigación se ha centrado en las particularidades que se distinguen a lo largo de este eje de crecimiento y las significativas transformaciones que se manifiestan con diferentes usos de suelo, variadas actividades y barrios con población residente. A partir de ello, la identificación de sub-espacios obedece a que se visualiza una diversa ocupación del suelo a lo largo del periodo considerado, en un sector en el cual la ciudad de Mar del Plata, producto de la expansión urbana ha excedido la formal y originaria reglamentación, desdibujando, de ese modo, los límites entre lo urbano y lo rural.

La imagen 4 corresponde al área de estudio completa y los cuatro tramos o subespacios que lo conforman, que han sido enumerados partiendo de la avenida Juan B. Justo debido a que se tuvo en cuenta la expansión de la ciudad de Mar del Plata. Se visualizan la cuadrícula y el inmediato cambio avanzando hacia el periurbano con actividades diversas entre urbanas y rurales. Los segmentos que dividen cada tramo señalan su extensión a los lados de la autovía.

Imagen 4

Área de estudio. Límites y sectores considerados en el análisis



El tramo de la Ruta 88 entre la Av. Juan B. Justo y la calle 515, es una arteria autovía sin cordón cuneta de bordes laterales pero dividida por un cantero central acordonado con iluminación en la mitad de su recorrido y algunos semáforos en diferentes tramos que permiten el cruce de arterias.

Al inicio del eje, en el primer sector que abarca 1,6 kilómetros aproximados, se visualiza una franja densamente poblada de barrios a ambos lados, comercios y servicios. Si bien se distingue un área con rasgos urbanos, la mayor parte se encuentra fuera del formal ejido urbano de la ciudad. Dentro del ordenamiento territorial se puede afirmar que existe aquí una zona comercial de locales de diversos rubros y varios establecimientos de grandes superficies comerciales minoristas y mayoristas de diferentes productos, y servicios. Se destaca un gran predio de 41.716 metros

cuadrados, al este de la autovía 88 en el kilómetro 1,5 en el que se ubica el Instituto Nacional de Rehabilitación Psicofísica del Sur, cumpliendo una importante función social local y nacional. El Instituto nació en mayo de 1952 como CERENIL, Centro de Rehabilitación para Niños Lisiados, una ONG sin fines de lucro, con la finalidad de asistir a la niñez con secuelas de poliomielitis. Su instalación data de un período en el cual lo urbano no llegaba a ese sector por lo que, debido a las dimensiones que ocupa, al movimiento que generan las actividades que se desarrollan en él y la importancia que tiene como elemento modelador del espacio circundante a lo largo de los años, es que, se lo ha considerado como uno de los elementos fijo en la investigación. Santos, (1996) hace referencia al elemento fijo como un objeto geográfico, que además de ser un objeto técnico también es un objeto social debido a los flujos, que son los movimientos y la circulación en el espacio geográfico, por lo que ambos (fijos y flujos) interactúan y se alteran mutuamente.

En cuanto a las áreas residenciales, a los lados de la avenida Centenario - ruta provincial 88 (que por tramos recibe varias denominaciones), existen cuatro barrios populosos con amanzanamiento regular. El Gaucho y Bosque Grande al Este, se encuentran dentro de los límites del ejido urbano y, Las Américas y Don Emilio hacia el oeste, que manifiestan una fuerte expansión, se encuentran fuera de la delimitación ejidal urbana. Si bien las áreas residenciales exceden los 300 metros considerados en el presente análisis, se las tuvo en cuenta con el fin de completar la caracterización del lugar.

A continuación, avanzando hacia el periurbano, comienza el segundo sector de características urbanas netamente extraejidal con una fisonomía diferente al anterior. Conformado, en su mayor parte, por un área comercial y de logística, se modifica allí el sentido de la cuadrícula por la dirección que toma la autovía 88 levemente hacia el sur, conformando de ese modo, dos paños triangulares a ambos lados de la ruta en un tramo de 2,0 kilómetros hacia la localidad de Batán. Las modernas empresas de logística y grandes supermercados conviven con los puestos de venta de chatarra, leña, frutas y de verduras, algunas viviendas y baldíos. El Mercado de Abasto Central y una edificación abandonada de ingreso a un ex predio privado de recreación, clausurado hace varias décadas que recibía el nombre de complejo Waterland¹⁴, constituyen un elemento fijo en el primer caso y una rugosidad en el segundo. En el predio donde funcionaba el complejo, con diversas actividades que iban desde ski acuático, hasta bungalows para dormir, pasando por piletas de natación, toboganes de agua y quinchos, en la actualidad sólo quedan los restos de lo que fue un faro de atracción turística. En los términos planteados por Santos, el predio de ese parque acuático, fuera de funcionamiento desde hace más de 30 años, inaugurado en el año 1982 y activo hasta 1988, puede considerarse

¹⁴ "Waterland", fue un complejo nacido como parque acuático, ubicado en el kilómetro 6 de la ruta provincial 88, asentado sobre un basural relleno y forestado. El complejo funcionó desde el año 1982 hasta 1988 y fue clausurado por razones de seguridad ambiental y falta de habilitación.

como una rugosidad, vestigio de un uso anterior, que desde el cese de su actividad hasta la actualidad no ha sido reconvertido y conserva algunas de sus estructuras en total abandono.

El tercer sector visualizado, de 2,3 kilómetros aproximados, presenta una ocupación del suelo rural, que en su mayor parte, a ambos lados del eje principal, se encuentran sembrados de diferentes productos que se cultivan a cielo abierto al oeste de la ruta y bajo cubierta hacia el este de la misma en dirección a Batán. En este tramo, paralelo a la autovía, se visualizan las vías en desuso del ferrocarril Roca que unía la estación de cargas de la ciudad de Mar del Plata con Estación Chapadmalal, ubicada a 12 km de la ruta provincial 88, hacia el Este.

Llegando a la localidad de Batán se observa el cuarto tramo con una distancia de 2,5 kilómetros. De acuerdo al criterio planteado para la identificación de los subespacios, es el más heterogéneo en cuanto a la diversidad de ocupación y usos de suelo. A 6,5 km. de la ciudad de Mar del Plata se ubica, hacia el oeste de la ruta, el Parque Industrial General Savio con una superficie de 310 hectáreas; a continuación, se halla el ingreso a las Unidades del Servicio Penitenciario Bonaerense que se extiende hacia el interior entre un centro de servicios de verificación vehicular y un sector rural de sembradíos diversos que limita con el inicio del casco urbano de Batán. Al este de la ruta el tramo se encuentra ocupado con 9 hectáreas de invernáculos, que continuando hacia el sur linda con un predio privado de grandes dimensiones, arbolado y con una residencia. Cruzando un camino interno se halla el Aeroclub Mar del Plata y a continuación el barrio cerrado Colina Alegre de considerable extensión, en el que su borde sudeste ve alejarse de la ruta 88 a las vías inhabilitadas del ferrocarril Roca en paralelo a la calle 515, que conforma uno de los límites del sector objeto de estudio.

La captura del mapa digital¹⁵, ubicado en la página siguiente (Mapa 2), muestra los barrios; Las Américas, Don Emilio, El Gaucho, Bosque Grande, el sector denominado Camino a Necochea, El barrio Colina Alegre y El Colmenar, y algunas actividades, que se encuentran dentro del área de investigación.

¹⁵ El mapa digital se puede consultar en el Sitio de MGP, en:
https://gis.mardelplata.gob.ar/app_mapa_interactivo/planodigital.php?subrubro=15

Mapa 2

Sector de estudio. Barrios circundantes



Referencia: ➔ Indica el Norte

Fuente: https://gis.mardelplata.gob.ar/app_mapa_interactivo/planodigital.php?subrubro=15

4. RESULTADOS DEL ANÁLISIS

4.1. Tramo 1

Definir la justicia social en función de la necesidad nos plantea el incómodo problema de saber qué se entiende por necesidad y de qué manera debe ser medida. Es indispensable que tomemos decisiones socialmente justas sobre este asunto. De no ser así, todo nuestro empeño en aplicar un principio de justicia social para evaluar las distribuciones geográficas habrá sido inútil.

David Harvey (1977)

Desde la avenida Juan B. Justo en la ciudad de Mar del Plata hacia la localidad de Batán se ha identificado el primer tramo que, en una extensión de 300 metros a los lados de la ruta 88 recorre 1,6 km aproximados. Al inicio del eje, sólo interrumpido por la traza de la autovía, se visualiza una franja de barrios con amanzanamiento en damero, densamente poblada a ambos lados de la avenida Centenario-Ruta 88, comercios y servicios sobre la misma. La cuadrícula que da inicio a los diferentes barrios a los lados de la ruta gana o pierde tamaño debido a la orientación del trazado vial (autovía) que toma dirección sudoeste a medida que avanza. Si bien se distingue un área netamente urbanizada, conformada por los barrios Las Américas, Don Emilio, el Gaucho y Bosque grande, el sector es heterogéneo por las características en cuanto al uso del suelo.

La imagen 5 muestra el subsector 1 compuesto por un área circundante de aproximados 300 metros a cada lado de la autovía 88 en el cual aparece como elemento fijo el Instituto Nacional de Rehabilitación Psicosfísica del Sur (INAREPS).

Área de estudio

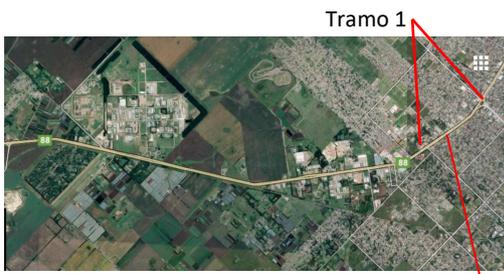
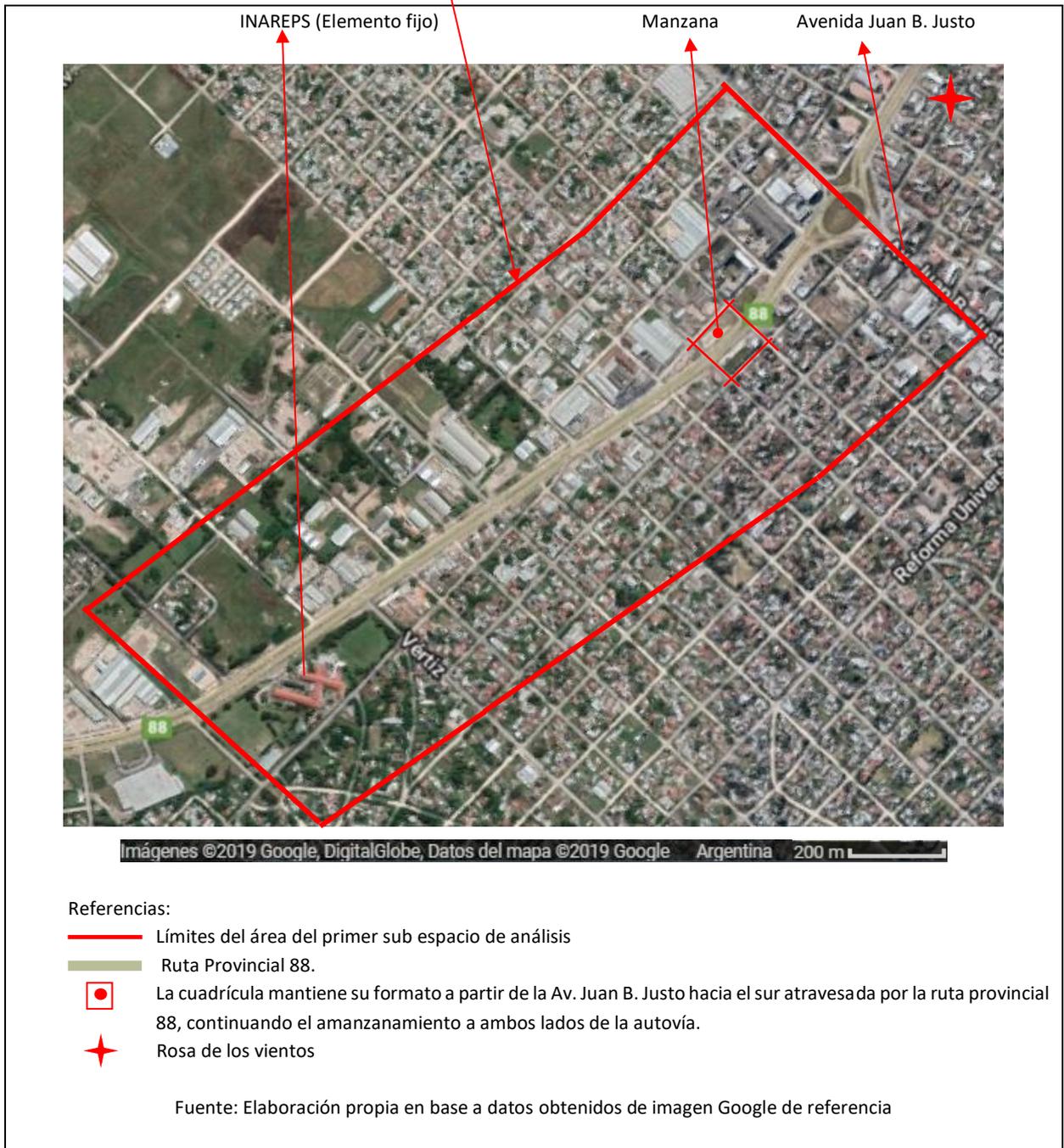


Imagen 5
Tramo 1 ampliado



En este tramo la ruta provincial 88 está conformada por una cinta construida en material de concreto (hormigón) con dos carriles hacia cada sentido, dividida por un cordón central que contiene una bicisenda. Las banquetas son de tierra, la ausencia de veredas, de desagües y de cordón cuneta hace difícil el tráfico peatonal y vehicular, especialmente en días de lluvia en los que, la acumulación de agua en gran parte de las banquetas, las torna intransitables. Hay iluminación a lo largo de todo su recorrido y algunos semáforos que dan paso al cruce de vehículos en determinadas calles, aunque sin delimitación peatonal. El tránsito es permanente, intensificándose de manera desordenada en horarios en los que la población realiza tareas en las diversas y cercanas actividades que se desarrollan a lo largo de la avenida.

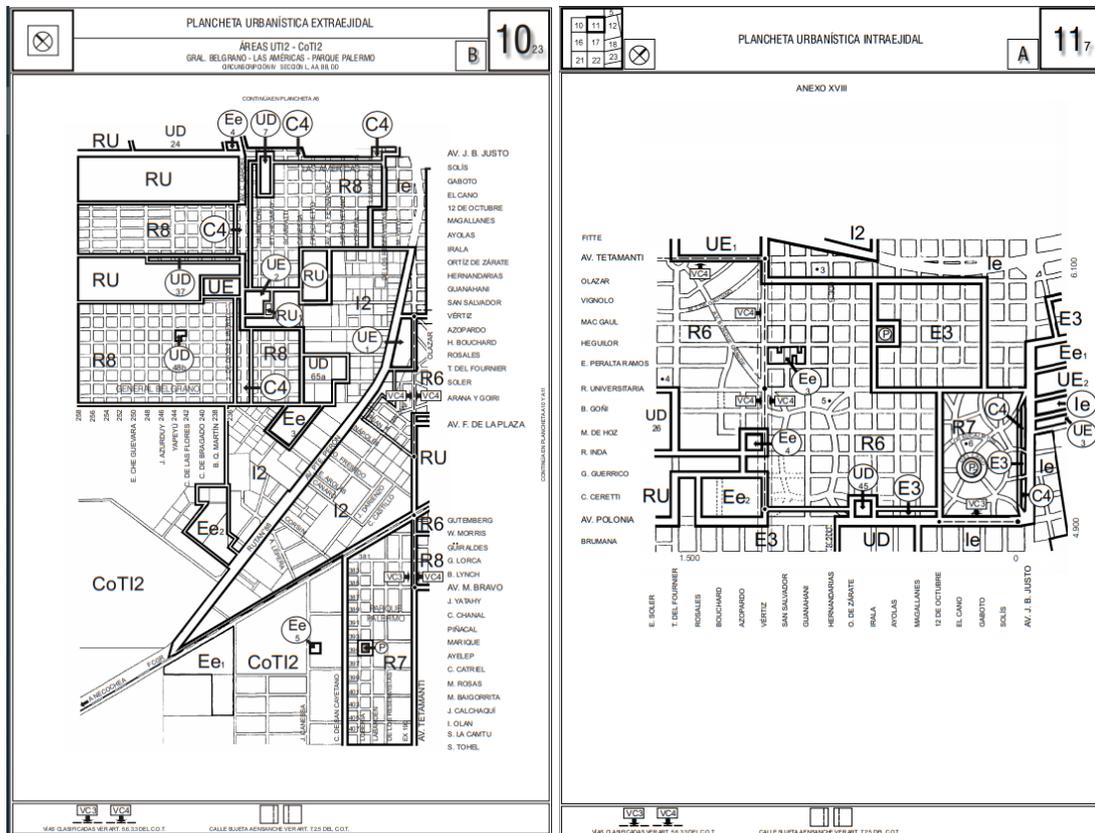
El Código de Ordenamiento Territorial de General Pueyrredon dispone para los barrios ubicados al Oeste, la plancheta urbanística extraejidal con uso de suelo Residencial. Para el área más cercana a la autovía y a continuación del barrio Las Américas el uso de suelo es Industrial compatible con uso Residencial de alta y media densidad, y Específico coincidiendo con algunos comercios de grandes superficies y empresas de logística en los tramos con frente a la ruta.

El Tramo corresponde a una parte de la Plancheta 117, dentro del ejido y una parte de la Plancheta 1023 extraejidal, las cuales pueden observarse en la página siguiente. Son áreas contiguas con características generales similares en las que la reglamentación establece límites que las diferencia y que, debido a la expansión de la ciudad han quedado desactualizadas y establecidas con diferentes usos.

Los esquemas 3 y 4 muestran las planchetas 11 intraejidal¹⁶ y 10 extraejidal¹⁷, a las que corresponde el tramo 1.

Esquema 3
Plancheta Extraejidal 10

Esquema 4
Plancheta intraejidal 11



Fuente: almenaweb.com/uploads/recursos/e4ca7441525d8a0424c9ea70e40a6cd207ab60ff

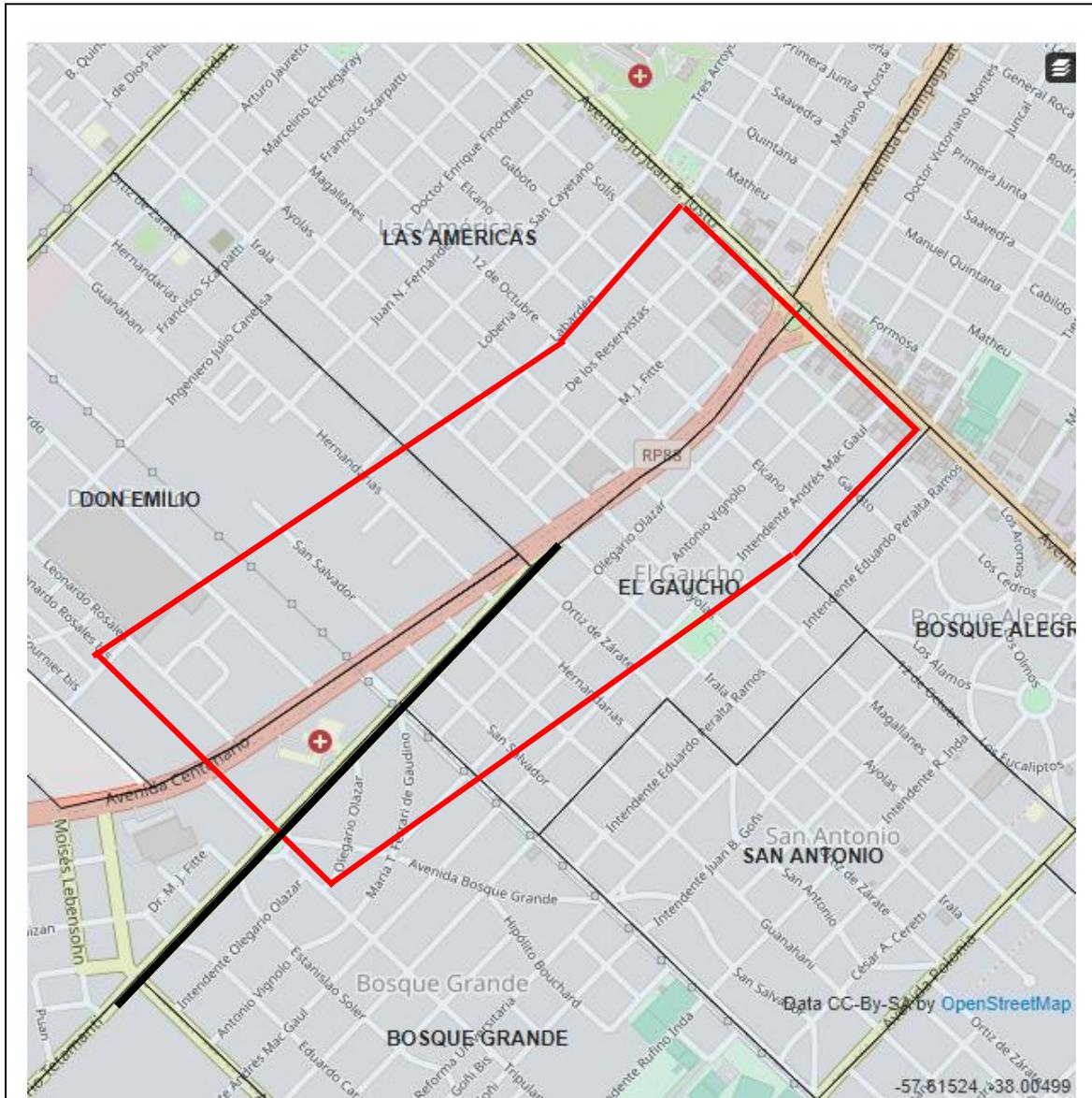
En el Plano 2, ubicado en la siguiente página, se observa la delimitación del primer tramo ocupando una porción de los barrios El Gaucho, Bosque Grande, Las Américas y Don Emilio. Se advierte en el plano que el amanzamiento barrial se desdibuja hacia el oeste de la autovía donde el área se encuentra fuera del ejido urbano reglamentado para la ciudad de Mar del Plata, (que llega hasta las Av. V. Tetamanti y Juan B. Justo).

¹⁶ Ver referencias de Plancheta 11 intraejidal en ANEXO, pág. 143

¹⁷ Ver referencias de Plancheta 10 extraejidal en ANEXO, pág. 144

Plano 2

Tramo 1. Cuadrícula y barrios del entorno



Referencias:

— Límites del Tramo 1

Las Américas, El Gaucho, Don Emilio y Bosque Grande: Barrios. El tramo comprende una porción de estos barrios.

⊕ INAREPS (Elemento fijo)

— Av. Centenario/Ruta Provincial 88

— Límite de barrios

— Av. Tetamanti (Límite sur oeste del ejido urbano de Mar del Plata)

Fuente: Elaboración propia sobre la base del Mapa digital MGP
gis.mardelplata.gob.ar/app_mapa_interactivo/planodigital.php?subrubro=15

En el mismo sentido oeste de la ruta 88, desde la avenida Juan B. Justo en dirección a la ciudad de Batán los barrios Las Américas¹⁸ y Don Emilio¹⁹ forman parte de las áreas urbanizadas fuera del ejido de Mar del Plata que, si bien conforman una zona poblada, la normativa aún no la ha incorporado al formal ejido de la ciudad. Ambos barrios presentan viviendas bajas, algunas simples con escaso alumbrado público y poco mantenimiento. En Las Américas las veredas son de tierra o pastos, las calles no están asfaltadas en casi su totalidad y en épocas de lluvias toda el área es inundable.

Zulaica y Ferraro (2010) explican que el proceso de expansión en el sector sur del periurbano marplatense, implicó la incorporación de tierras rurales a la ciudad a través de la ocupación de nuevos lotes. En las zonas donde fue posible la urbanización, la ocupación de tierras avanzó como consecuencia del crecimiento poblacional. Ello abona lo que se observa en el terreno en donde se han conformado los barrios Las Américas y Don Emilio.

Con respecto al Barrio Las Américas (Foto 1), el presidente de la Sociedad de Fomento, entrevistado en el marco de la investigación, ante la consulta acerca de los problemas que considera en el área barrial dijo:

“Los servicios están todos, menos asfalto, cordón cuneta y desagües”.
“No hay mantenimiento en luminarias, en las calles que son casi todas de tierra, no pasan máquinas para emparejar los baches y se sienten olores nauseabundos por las aguas estancadas” “la ruta hace de paredón para el escurrimiento del arroyo del Tigre²⁰ impidiendo su normal camino, que en una parte está canalizado, pero en Irala está a cielo abierto”. La falta de bocas de tormenta hace que el barrio quede bajo el agua cuando llueve”, “el arroyo en las partes que se encuentra a cielo abierto está lleno de basura de todo tipo y contaminado sobre Irala y se puede preguntar en la Salita los casos que hay de diarrea por mosquitos y larvas”.

¹⁸Barrio Las Américas delimitado por las avenidas Centenario, Juan B. Justo, Carlos Gardel y la calle Ortíz de Zárate.

¹⁹Barrio Don Emilio ubicado entre las Av. Centenario, Carlos Gardel y las calles Carassa y Ortíz de Zárate. Fuentes 8 y 9: http://gis.mardelplata.gob.ar/app_mapa_interactivo/planodigital.php?subrubro=15

²⁰El arroyo **Del Tigre** corresponde a los arroyos de tercer orden. En el Partido de General Pueyrredon no hay ríos, pero sí cuenta con quince cuencas de drenajes constituidas por arroyos. Los cursos de los arroyos están clasificados de acuerdo a un esquema de jerarquización que abarca del primero al quinto orden. Los cursos de agua de primero a tercer orden, corresponden a líneas de drenaje potencial; son cauces transitorios que llevan agua en época de lluvia. Los de cuarto y quinto orden son de régimen permanente. La planta urbana de la ciudad de Mar del Plata ocupa en forma total o parcial las cuencas de drenaje de los arroyos La Tapera, El cardalito, Las Chacras, **Del Tigre** y Del Barco, de los cuales solo el primero es de régimen permanente, los restantes son de régimen temporario estando todos entubados en la mayor parte de su recorrido. Fuente: <https://www.mardelplata.gob.ar/Contenido/hidrografia>

Si bien el crecimiento urbano que se produjo durante el siglo 20 provocó que arroyos como Las Chacras, El Barco y del Tigre quedaran en la mayor parte de su recorrido debajo de la estructura de la ciudad de Mar del Plata, existen áreas que aún se encuentran a cielo abierto.

Las Foto 1 y 1 (a) evidencian en el barrio Las Américas, los efectos de las precipitaciones acumuladas en las calles de tierra poceadas, sin desagües, sin cordón cuneta y sin presencia de veredas.

Foto 1
Barrio Las Américas



Fuente: archivo personal, 2020.

Foto 1 (a)
Barrio Las Américas



Fuente: archivo personal, 2020.

Avanzando sobre la ruta se ha conformado una creciente zona comercial, de marcadas diferencias con las características que el barrio presenta hacia su interior. Es en este sentido que asociamos las palabras de una vecina que ha expresado;

“el barrio en los últimos 15 años no ha cambiado su fisonomía, no creció, pero sí se inunda mucho más, y sí sobre la ruta es todo nuevo, los supermercados y los comercios ocupan la parte pública para estacionamiento como si fuera propio” “Las calles se rompen y no las arreglan, son callen de tierra que se inundan cuando llueve mucho” “Hay mucha inseguridad, no pasan patrulleros y en la plaza venden droga y la policía no pasa”.

La foto 2 muestra las características de una parte del barrio Las Américas con calle de tierra, sin cordón cuneta, iluminación y algo arbolado.

Foto 2
Barrio Las Américas



Fuente: [google.com/maps/@-37.9984311,-57.6018827](https://www.google.com/maps/@-37.9984311,-57.6018827)

Continuando en la misma dirección se encuentra ubicado el barrio Don Emilio en el cual alejándose de la autovía hacia el oeste aparece un amanzanamiento que corresponde a un Plan de viviendas, que, si bien su ubicación excede los límites del presente trabajo, se lo considera pertinente para caracterizar el área. Cercano a la ruta se observan pocas viviendas y baja densidad poblacional, espacios verdes esporádicos y arbolados que dejan entrever el área periurbana, espacio de transición entre lo rural y lo urbano. En esta área se ubican dos instituciones educativas, el Colegio San Francisco y el Instituto Galileo Galilei hacia el interior del tramo. Es aquí donde comienzan a observarse algunas empresas y depósitos que sólo se ven interrumpidas por un espacio

verde de tres hectáreas ubicado prácticamente al final del tramo donde la ruta, en una curva poco pronunciada, se dirige levemente en dirección Sudoeste.

La porción del barrio Don Emilio, que se encuentra dentro de los 300 metros que abarca la investigación se conforma de empresas, comercios, espacios sin construcciones y pocas viviendas. La calle Rosales, uno de los accesos al barrio, desde Av. Centenario hasta Av. Carlos Gardel se encuentra asfaltada, con cordón cuneta y desagües, con importante movimiento vehicular sobre todo en el área del EMVIAL²¹. El resto de las calles de ingreso al barrio son de tierra, Irala mejorada y Hernandarias asfaltada por sólo 250 metros.

Al Este de la autovía, se ubican dentro del ejido de la ciudad los barrios El Gaucho²² y Bosque Grande²³, de este último, sólo una pequeña porción situada dentro del límite del presente trabajo. En el mismo sentido hacia el interior y dentro de los 300 metros que abarca la investigación, el Código de Ordenamiento Territorial de General Pueyrredon (COT) establece que el uso del suelo corresponde al de Equipamiento, compatible con uso Residencial y Específico, e Industrial no compatible con uso residencial sobre la Ruta 88, donde se desarrollan actividades comerciales de diferente tamaño.

Las calles que conforman el interior de esta porción del primer sector (al este de la ruta) se encuentran parcialmente asfaltadas con lugares en los que existen cuadras con y sin cordón cuneta, algunas de tierra y otras mejoradas, de buena y regular construcción de las viviendas, con iluminación, plaza, tendido de gas por red y saneamiento cloacal.

En la Foto 3, ubicada en la página siguiente, se puede observar en el barrio El Gaucho una calle mejorada con cruce de tierra, con y sin cordón cuneta, sin veredas, restos de basura en una esquina y frondoso arbolado.

²¹ EMVIAL, sigla correspondiente al Ente Municipal de Vialidad y Alumbrado, en el ámbito del partido de General Pueyrredon se encarga del pavimento, de la iluminación y desde hace algunos años también es responsable de la conservación de caminos no pavimentados, demarcaciones horizontales y verticales, reductores de velocidad y semaforización. Fuente: <https://www.mardelplata.gob.ar/EMVIAL>

²² Barrio El Gaucho se ubica entre las Av. Vértiz, Tetamanti, Centenario y Juan B. Justo. Al Este sus límites, más recortados e irregulares, son las calles Heguilor, 12 de Octubre, Reforma Universitaria, Ortíz de Zárate, nuevamente Heguilor, Av. Vértiz y Av. Tetamanti.

²³ Barrio Bosque Grande, ubicado entre las avenidas Vértiz, Tetamanti, Della Paolera y F. de la Plaza. Fuentes 11 y 12: http://gis.mardelplata.gob.ar/app_mapa_interactivo/planodigital.php?subrubro=15

Foto 3

Barrio El Gaucho



Fuente: Archivo personal, 2020.

La foto 3 (a) evidencian las diferencias de infraestructura y servicios (en relación a lo observado en la foto 3) en el barrio El Gaucho, de calles con asfalto, cordón cuneta, pluvial, iluminación de la vía pública y construcción de las viviendas.

Foto 3 (a)

Barrio el Gaucho



Fuente: Archivo personal, 2020.

En el barrio y dentro del sector de estudio se ubica una escuela provincial de nivel primario en Guanahani y Vignolo, y el Círculo Deportivo de Liciados²⁴ (CIDELI). La actividad comercial se desarrolla sobre la ruta con talleres, depósitos y comercios pequeños con fachadas descuidadas, veredas de tierra, sin cordón cuneta y ausencia de desagües.

Cerrando este primer tramo se encuentra el Instituto Nacional de Rehabilitación Psicofísica del Sur (INAREPS) ubicado también al Este de la autovía 88 (Imagen 4), considerado uno de los elementos fijos como se indicó, actúa como área de confluencia de población con importante movimiento vehicular y hace de límite del primer sub espacio. Fundado en el año 1952 mantiene el objetivo de sus inicios, aplicando conceptos de vanguardia en la rehabilitación como el enfoque socializador e interdisciplinario, dándole un rol activo en el tratamiento a la familia y al entorno social²⁵. Sus características permiten que reciba diariamente una importante cantidad de población desde todo el país lo que lo hace un elemento geográfico dinamizador del espacio en el que se encuentra ubicado. Una de las personas entrevistadas en el marco de la investigación que pertenece a la institución como autoridad y docente desde el año 2000, ha expresado: “Los principales cambios en el área fueron en los últimos 15 años, con un importante aumento en el tránsito que es un infierno en horas pico, con riesgo para las personas que bajan de los micros al cruzar la dársena para asistir al Centro, con semáforos incompletos, sin cordón cuneta ni veredas” y considera que “existe un desorden que preocupa y que obedece a la falta de educación vial y poco respeto a las normas de tránsito”,... “se ha solicitado que mejoren la entrada al instituto, ya que se inunda en épocas de lluvia, pero no hay respuesta de Vialidad”. No conoce si el municipio ha realizado obras entre Mar del Plata y Batán y, en cuanto a la Provincia, sólo reconoce la construcción de la autovía. En cuanto a las normas de tránsito “falta educación vial y respeto por los demás” concluye.

En la Foto 4 se observa, a la derecha, el INAREPS de importantes dimensiones y arbolado. Se puede evidenciar un entorno de autovía con destacada iluminación, semáforo y contrastante banquina poceada de tierra y cruce de calle desnivelado.

²⁴ Círculo Deportivo de Liciados CIDELI: ONG fue fundada en 1979 con el objetivo de integrar a las personas con discapacidad a la sociedad a partir del Deporte al que se sumó en 1995 la creación del Centro de Día al que concurren personas con diagnóstico de discapacidad física con o sin compromiso intelectual y/o patologías sensoriales y/o viscerales asociadas.

²⁵ Instituto Nacional de Rehabilitación Psicofísica del Sur INAREPS, fue fundado en 1952 como Centro de Rehabilitación para Niños Liciados, Cerenil, ONG sin fines de lucro. Se encuentra ubicado en un predio de 41.716 metros cuadrados en el km 1,5 de la Ruta 88. Como resultante de graves problemas económicos en 1976 fue transferido a la Nación dependiente del Ministerio de Salud y Acción Social, con el compromiso de mantener el perfil de rehabilitación neuromotora con el que fue fundado. En el año 1983 cambia su nombre por el de Instituto Nacional de Rehabilitación Psicofísica del Sur al que más adelante se le agregó el nombre de su fundador Dr. Juan Tesone. Recibe diariamente pacientes de todo el país, con 185.000 prestaciones en rehabilitación anuales. Fuente: Página oficial INAREPS <https://www.argentina.gob.ar/salud/inareps/institucional#presentacion>

La Foto 4 (a) muestra las diferencias con la Foto 4, luego de haber llovido, con banquina de tierra húmeda. Se observan vehículos estacionados fuera del Instituto en horarios de actividad.

Foto 4
Vista INAREPS y entorno



Fuente: Archivo personal. 2020.

Foto 4 (a)
Banquina frente al INAREPS



Fuente: Archivo personal, 2020.

Este instituto considerado elemento fijo, produce llamativos flujos de circulación. Por sus características recibe diariamente desde todo el país alrededor de 400 personas y brinda 185.000 prestaciones anuales en rehabilitación, que, junto a los 350 empleados de la institución, permite que el lugar tenga un movimiento sumamente importante al que se suman las actividades de la Escuela Especial Nº 501²⁶, ubicada en un espacio contiguo cedido por el INAREPS.

²⁶ La Escuela Especial Nº 501 se encuentra emplazada en el predio cedido por el INAREPS, ubicado en el Km. 1,5 de la Ruta Provincial 88 y alberga a 70 niños de Nivel Inicial.

El primer sector presenta cierta homogeneidad en cuanto al formato de la edificación construida en una o dos plantas, y al uso del suelo residencial hacia el interior de los barrios ubicados a los lados de la autovía, aunque aquellos que se encuentran fuera del ejido urbano (al Oeste) tienen carencias importantes en infraestructura y servicios. En cuanto a las actividades que se desarrollan sobre la ruta 88 existen marcadas diferencias en el tamaño y características de los comercios y empresas que allí se ubican. Aunque no existen veredas o sendas peatonales a lo largo de la autovía, las dificultades que se visualizan en el acceso a los pequeños y sencillos comercios en épocas de lluvia por falta de veredas, se contraponen los accesos a las grandes empresas que poseen importantes áreas de estacionamiento acondicionado para carga y descarga de mercaderías.

La Foto 5 permite ver el tránsito vehicular sobre la ruta, un puesto de venta de alimentos sobre la ancha banquina de tierra, un semáforo de cruce en el acceso de una de las calles sin asfalto transversal a la autovía (esta característica se mantiene prácticamente a lo largo de todo el tramo) y un supermercado de grandes dimensiones al fondo de la imagen. La baja densidad construida permite imaginar que ello sea la razón de la presencia de un entorno, aún, arbolado.

Foto 5

Ruta 88/ Av. Centenario. Tránsito y banquina



Fuente: Archivo personal, 2020.

Las fotos 6 y 7, a continuación, expresan claramente el entorno de banquetas con restos de agua en baches y extendido en diferentes lugares a los lados de la ruta, que de acuerdo a la intensidad y frecuencia de las precipitaciones caídas, afectan el desplazamiento peatonal y vehicular. Las imágenes son el fiel reflejo de las

características del primer sector que demuestran, además, los efectos ambientales producto de una insuficiente infraestructura.

Foto 6

Ruta 88/ Av. Centenario. Deterioro de banquetas



Fuente: Archivo personal, 2020.

Foto 7

Autovía. Contraste estructural



Fuente: <https://www.google.com/maps/@-38.0089917,-57.6143187>. 2019

Aunque el movimiento vehicular es constante a lo largo del primer tramo sobre la autovía y se intensifica en horas pico, hacia el interior de los barrios disminuye considerablemente.

Podemos afirmar que la avenida Centenario en este subespacio ha demostrado un crecimiento significativo en cuanto a comercios de diferentes características, ya sea en tamaño y/o formato.

Sólo se han visto cambios en infraestructura que mejoraron de alguna manera la circulación sobre la autovía, ya que los barrios permanecen sin prosperar, especialmente Las Américas y Don Emilio, sin asfalto ni cordón cuneta, inundables, con pocas luminarias por falta de mantenimiento y déficit en seguridad.

En el Barrio El Gaucho, si bien no hubo cambios en los últimos años, el área se encuentra parcialmente asfaltada, con pluviales y cordón cuneta alternados por calles de tierra, inundables, sin desagües ni cordón. Al alejarse de la ruta el barrio presenta buenas condiciones generales con provisión de todos los servicios.

4.2. Tramo 2

La complejidad característica de estos espacios en transición, convierte al periurbano marplatense en un territorio que, en general, manifiesta altos niveles de vulnerabilidad socio-ambiental... El nivel de vulnerabilidad, es decir, la capacidad que posee la población para prevenir, reducir o afrontar los riesgos, depende de la interacción de varios factores de origen natural y/o socioeconómico.

Zulaica, L. Ferraro, R. (2010)

Continuando por dos kilómetros, a ambos lados de la ruta, donde la traza se dirige levemente hacia el sur, se identifica el segundo sector, de características muy diferentes a las del anterior. Es aquí donde el tramo completo queda fuera del formal ejido ya que, de acuerdo al COT el sub espacio corresponde al área urbana extraejidal.

Conformado dos paños triangulares e irregulares a los lados de la ruta 88 y a partir del INAREPS, va desapareciendo el área residencial y completamente el amanzanamiento de los barrios en una zona netamente comercial (Imagen 6). La presencia de grandes locales mayoristas y minoristas de distribución de alimentos y productos en general, y las empresas de logística, contrastan con los pequeños y sencillos comercios de diversos rubros, de algunos puestos transitorios de artículos comestibles al paso, y pocas viviendas dispersas, que conforman el área.

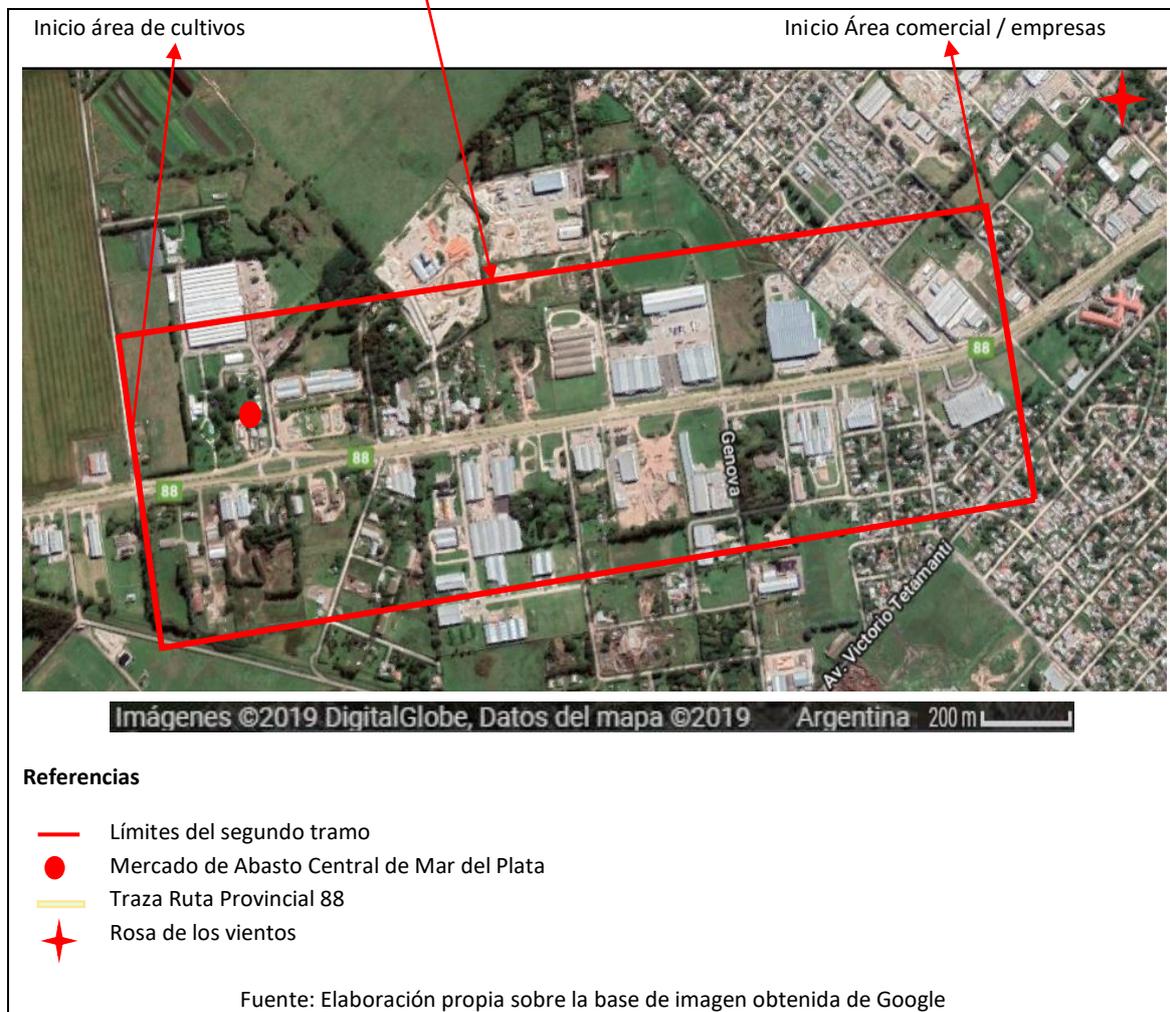
El tramo, prácticamente completo, corresponde a zona destinada a localización de usos industriales y servicios (I2), que plantean demanda considerable de espacio, en niveles incompatibles con uso residencial, con empresas de gran tamaño y alto nivel tecnológico. Ejemplos de ello son los grandes establecimientos de diferentes producciones como Imepho o Mc Cain y los supermercados minoristas y mayoristas de distribución de alimentos y productos en general como Vital y Jaguar entre otros. También corresponden al mismo uso de suelo las empresas de logística en diferentes áreas ocupando predios de grandes dimensiones como Cruz del Sur, Frío Polar o Transporte Tomas. Las empresas tienen establecimientos de grandes dimensiones y los terrenos que ocupan son de varias hectáreas de extensión. Si bien el sub espacio de análisis presenta un ordenamiento territorial municipal incompatible con uso residencial, no es objetivo de la presente investigación indagar acerca de las razones por las cuales existen algunas viviendas en el área. Esto puede obedecer a tres razones: que las viviendas sean preexistentes a la definición dada por el COT (industrial incompatible con uso residencial), por excepciones a la norma o por asentamientos espontáneos sin considerar la normativa.

En la Imagen 6 se identifica el sub espacio 2 en plano ampliado en el cual se observa la conformación de los dos paños triangulares en los que se desarrollan actividades de grandes empresas con amplios predios.

Área de estudio



Imagen 6
Tramo 2 ampliado



La ruta 88 presenta el mismo aspecto en todo el recorrido, con doble mano, iluminación, bicisenda en el centro, traza de cemento y algunos desagües que en épocas

de lluvia son insuficientes, por lo cual, diferentes lugares se convierten en literales lagunas de difícil tránsito para todo tipo de vehículos. Las franjas de banquetas son de tierra o pastos, con esporádicas calles irregulares de granza, transversales a la ruta, que permiten el ingreso a los establecimientos que se encuentran alejados de la autovía o a las empresas que ocupan varias hectáreas hacia los lados de la misma.

La Foto 8 permite ver claramente los grandes charcos de agua que se depositan en la banquina de granza, poccada, de la ruta luego de la caída de intensas precipitaciones. En frente se observa una de las grandes empresas de distribución de productos y alimentos que provee a clientes de la zona.

Foto 8

Ruta 88, entorno comercial y ambiental



Fuente: Archivo personal, 2019.

Sólo sobre la autovía, se ubican varios semáforos con giro hacia la izquierda (Foto 9) pero no hacia la senda contraria, lo que complica la circulación de vehículos en maniobras difíciles o de largos recorridos para dirigirse hacia el sentido opuesto. El movimiento vehicular sobre la autovía es incesante y se profundiza en horas determinadas de ingreso o regreso al trabajo. Para estos aspectos el ingeniero de una empresa de logística de hielo entrevistado expresa:

...se observa en los laterales de la ruta los caminos que se forman al tratar de maniobrar para circular por las arterias laterales o en la misma autovía. ...hay tránsito peatonal, la gente camina por donde puede. Ahora por las lluvias, existe una laguna paralela a la ruta 88 con 50 centímetros de profundidad, y todo así.... En los últimos 15 años se incrementó

considerablemente el parque automotor, que en horarios de trabajo se intensifica y en los fines de semana disminuye. Pero la falta de rotondas para girar sobre la ruta y retomar el sentido contrario son más que necesarias.

En la Foto 9 se visualiza la Av. Centenario/ ruta con la bicisenda central, un cruce de calle con semáforos y un camión que para regresar al sentido opuesto de la autovía realiza una maniobra no autorizada debido a la ausencia de rotondas o pasos para retomar.

Foto 9
Autovía 88, vista general



Fuente: Archivo personal, 2020.

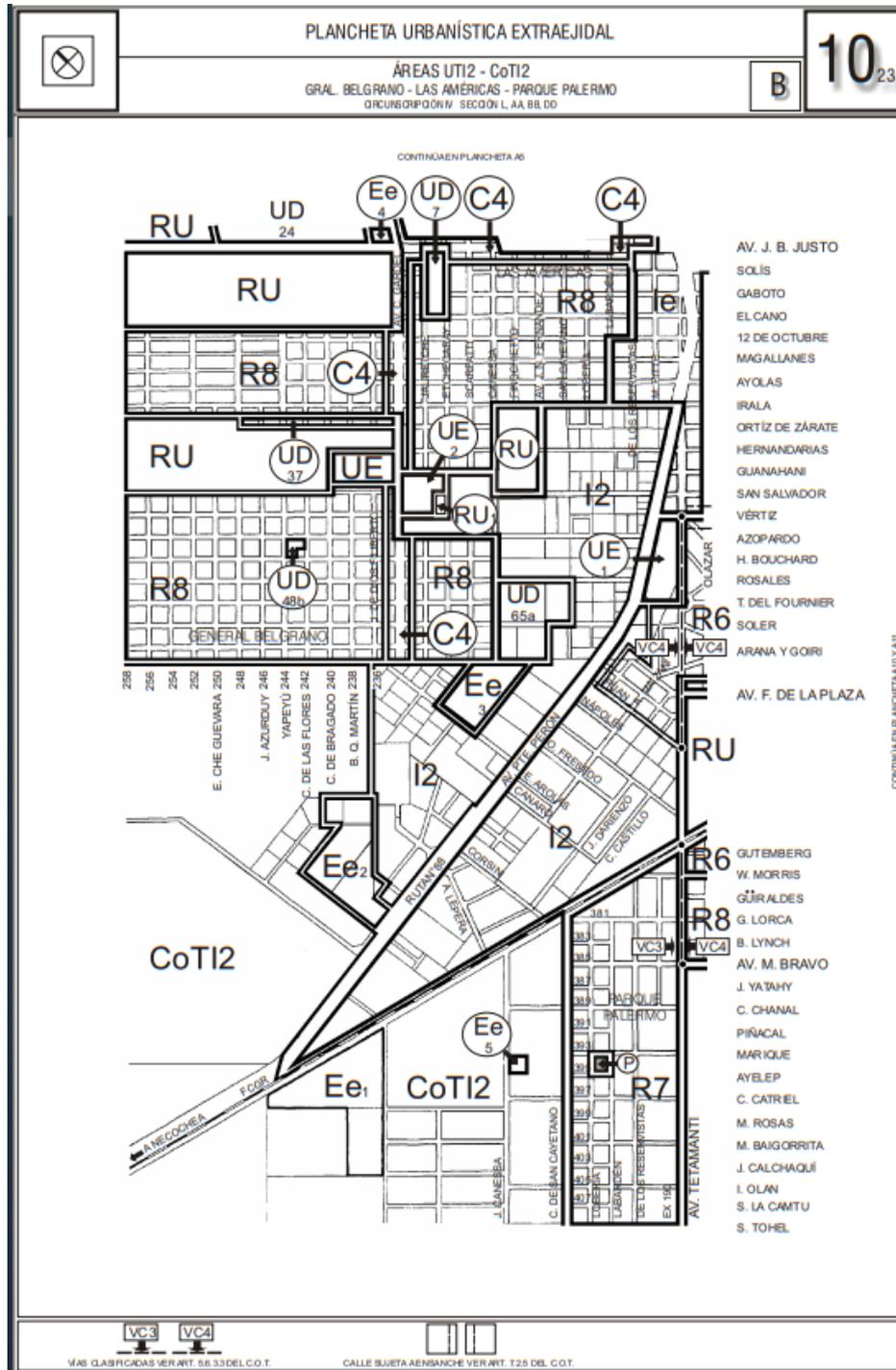
En cuanto a los servicios que abastecen el tramo, podemos señalar iluminación y agua por red, asfalto y gas natural, sólo sobre la ruta 88.

Como límite sur del subespacio, ubicado al oeste de la autovía, se encuentra el Mercado de Abasto Central de Mar del Plata, conformando el segundo elemento fijo en la presente investigación y que, haciendo referencia a Santos (1996) “...nos muestra el proceso inmediato de trabajo”. El establecimiento cuenta con una antigüedad de 20 años. Se encuentra en un lugar de fácil acceso, en un predio de 10 hectáreas con 200 puestos de venta que le dan un dinamismo importante a la zona. Su uso de suelo, de acuerdo al Código de Ordenamiento Territorial es de Equipamiento específico, vale decir, zona destinada a usos singulares cuyas características implican demanda de amplias superficies disponibles y normas particulares de ocupación, (se podrán admitir

los usos, que, a solicitud del interesado, serán objeto de consideración y evaluación del organismo técnico pertinente).

Como se observa en el Esquema 5, el tramo en su totalidad, se encuadra en una parte de la Plancheta extraejidal 10²³²⁷

Esquema 5



Fuente: <https://www.almenaweb.com/uploads/recursos/e6046d21e156fd9b65f563c288de95e8a185e0cb.pdf>

²⁷ Plancheta extraejidal 10²³²⁷. Ver referencias en ANEXOS pág. 144.

Haciendo referencia al elemento fijo, se tiene presente la implicancia de su significado, en palabras de Santos (1996):

Los fijos, como instrumentos de trabajo, crean masas. Pero no basta crear masas, es imperativo provocar su movimiento. Y la capacidad de movilizar una masa en el espacio la produce exactamente el poder económico, político social, poder que, por eso es mayor o menor según las empresas, instituciones y los hombres en acción.

Considerando la importancia que se le otorga en la investigación al Mercado de abasto como elemento fijo, y teniendo presente la relevancia de este concepto, podemos ahondar en sus antecedentes. En noviembre de 1963, la firma, que se encontraba ubicada en la avenida Champagnat esq. Alberti fue licitada y hoy se encuentra emplazada en su predio de Ruta 88 conformada por el Grupo Abasto Central. Cabe mencionar que la ciudad de Mar del Plata cuenta con 3 mercados mayoristas de frutas y hortalizas²⁸.

Profundizando en diferentes aspectos acerca de sus características, uno de los entrevistados, nieto del dueño del Mercado y responsable del predio, expresa acerca de los motivos que llevaron a la elección de ese barrio para fijar la actividad: “hace 22 años eligieron el lugar por estar en el epicentro de la ciudad de Mar del Plata, era una quinta de 10 hectáreas que hoy cuenta con 200 puestos de venta además de que, al mercado llegan 150 compradores de otras ciudades” “el abasto permitió que los barrios de la zona crecieran”.

La Foto 10 muestra la entrada al Mercado con cartel de varias luminarias, parte del establecimiento de considerables dimensiones, con amplio playón de estacionamiento, espacio para carga y descarga de mercadería y la presencia de vehículos de diferente porte.

²⁸ Desde diciembre de 1997, la ciudad de Mar del Plata contó con tres mercados mayoristas de frutas y hortalizas. El más antiguo fue el Mercado de la Cooperativa de Horticultores (1953) y dos más posteriores (diciembre 1997): el mercado de la sociedad anónima de Productores y Consignatarios del Sudeste (Pro.Co.Sud.) en ruta 226 km 7.5 y el mercado Abasto Central en ruta 88 km 3.3. Previamente a 1997, además del mercado de la Cooperativa de Horticultores, funcionaba el Abasto de Mar del Plata en Avenida Champagnat y Alberti (propiedad del señor Pellegrino). Estos mercados se desarrollaron bajo el amparo de la ley de Mercados de Interés Nacional (19.227/71) que procuraba fomentar una red nacional de comercialización mayorista de frutas y hortalizas. Estos dos mercados se regían bajo Ordenanza Municipal (3555/1974) que reglamentaba el control bromatológico. Fuente: Viteri; Ghezán (2011).

Foto 10
Mercado Abasto Central



Fuente: (Página Grupo Abasto Central) <http://www.abastocentralmdp.com/actividades.html>

La Foto 11 permite observar las instalaciones interiores de la empresa de gran tamaño y ordenada disposición de productos en diferentes puestos de venta, en plena jornada de trabajo.

Foto 11
Mercado Abasto, vista instalaciones y provisión de productos



Fuente: (Página Grupo Abasto Central) <http://www.abastocentralmdp.com/actividades.html>

En cuanto a los cambios observados en el sector el entrevistado recuerda “hace 20 años había 4 empresas y hoy hay más de 20 empresas que han cambiado el entorno del lugar”, y expresa que “el movimiento vehicular del barrio ha aumentado, sobre todo de camiones”. Los mayores problemas que observa son “la inseguridad, ausencia de cloacas, y de agua corriente”, “en el predio no hay gas natural y el agua de las napas se extrae con bombas”. Frente al Mercado, en la ruta se ha construido una rotonda para ingreso de vehículos por ambas manos que permite a la vez retorno al sentido opuesto de circulación.

Destacando que la empresa desempeña diversos fines sociales es adecuado mencionar algunos aspectos que cumple dentro de su comunidad laboral. En este sentido y debido a la inquietud de las madres de niños que asisten al comedor del establecimiento, el Grupo Abasto desarrolló, a partir del excedente de frutas y hortalizas, una cooperativa para la producción artesanal de dulces y conservas, brindándoles la infraestructura e implementos necesarios. También se desarrollan durante el ciclo lectivo y en forma diaria visitas de grupos escolares que reciben información sobre frutas, verduras y el funcionamiento del complejo. (Grupo Abasto).

Al indagar acerca de los antecedentes de la firma y observando el movimiento que se mantiene producto de las actividades que allí se desarrollan, podemos afirmar que este elemento fijo, actúa sobre el área de estudio como un componente fuertemente dinamizador y generador de flujos de circulación y de consumo.

Consultando a otro de los entrevistados, responsable de una de las empresas de logística ubicada en Ruta 88 al 1600, señala que en los últimos 15 años:

“si bien han colocado semáforos, las maniobras fuera de la ley son constantes ya que los vehículos giran en U en la autovía sin estar permitido hacerlo”...“el parque automotor ha aumentado considerablemente, y se generan problemas “la gente camina por donde puede a los lados de la ruta debido a que se forman grandes masas de agua cuando llueve, de más de 50 centímetros de profundidad” ...“se observan en los laterales de la ruta los caminos que se forman al tratar de maniobrar para circular por las arterias laterales o por la misma autovía, tanto los vehículos pequeños como los de gran porte” ...“es un barrio bajo fácilmente inundable”.

El entrevistado afirma que el asfalto de doble mano de la autovía permitió el crecimiento de la zona, de los barrios lindantes y de la actividad industrial.

El recuento de empresas asentadas en el tramo, dan cuenta de ello.

El cuadro 1 contiene el nombre de las empresas ubicadas en el tramo y se evidencia, la relevancia que adquiere el área en cuanto número y diversidad de rubros.

Cuadro 1

Empresas ubicadas en el tramo 2
Alimentos Granix Sucursal Mar dl Plata
Amarilla Gas - Mar del Plata
Andreani Expreso/Logística S.A.
Bouchee Bebidas
Calabrese
Cancha San Lorenzo
Comercial del Mar
Coronas Autoservicio mayorista
Cruz del Sur
De León Medina (DLM)
El Revoleo Agrícola
Eslabones
Expreso Diagonal
Frio Polar S.A.
Granja Las Dos Marías
Imepho (Planta)
La Esquina de Rizzi Restaurante
Mauro Sergio
Mauro Sergio Textilana
Mercado Abasto Central Mar Del Plata
Multivial Mar del Plata
Obrador Coarco
Orengia y Conforti
Pasalto Materiales
Perforaciones de la Costa
Planta Mc Cain
Royal Fada S.A.
Supermercado Vital Mar del Plata
Supermercado Yaguar
Toledo Hnos. Centro
Transporte tomas
Transportes Coalico Mar del Plata
Vivero Guardia
YPF Gas Planta Mar del Plata
YPF Directo

Fuente: Elaboración propia

El paño ubicado al Oeste de la ruta, se encuentra ajustado al límite sur del barrio Don Emilio, los campos sembrados y la autovía 88. Hay pocas entradas transversales a

la ruta y sólo la calle de acceso al Mercado de Abasto Central se encuentra asfaltada. Más allá de los 300 metros considerados para el análisis, comienza un área netamente rural.

Hacia el Este de la ruta, a partir del INAREPS, elemento identificado al final del sub espacio anterior, va desapareciendo la cuadrícula de amanzanamiento con viviendas de los barrios mencionados al inicio. Ello da lugar al siguiente sub espacio de actividades que se desarrollan en predios de grandes superficies, sobre todo de empresas de logística. El mismo, queda contenido, por la Ruta 88, la Avenida Tetamanti y las vías inactivas del Ferrocarril paralelas a la calle Génova. En la imagen 7 (pág. 70) se puede apreciar, parcialmente, el cambio de dirección de las calles que ya no forman parte del amanzanamiento original de la ciudad en expansión, en el que, hay varias vías de acceso, tres de las cuales son de cinta asfáltica, las restantes son de tierra y sin cordón cuneta ni desagües. Alejado de la ruta se encuentra el predio de la villa deportiva del Club A. Alvarado, ubicado a espaldas de las grandes firmas que dominan el sector.

La Ruta provincial 88, a partir de la Av. Juan B. Justo en dirección a la ciudad de Batán, por 2,5 kilómetros también recibe las denominaciones de Av. Centenario y Av. Juan D. Perón.

En la Foto 12 se observa el tránsito, semáforos, luminarias centrales y laterales, banquetas de tierra y el entorno arbolado.

Foto 12

Av. Centenario. Tránsito hacia Batán



Fuente: Archivo personal, 2020.

Podemos afirmar que las características generales del sub espacio son de gran homogeneidad en cuanto a infraestructura, actividades y uso del suelo sobre la autovía, aunque al alejarse de la ruta e inmediatamente hacia el interior, la provisión de servicios va desapareciendo. Todos los predios de las diferentes empresas presentan un área verde y arbolada. El aumento vehicular que se ha percibido en el tramo en los últimos años es significativo e involucra ciertos problemas que no se han resuelto con políticas públicas que deberían estar asociadas al crecimiento y expansión de la ciudad.

4.3. Tramo 3

La expansión de las urbes alcanzó a los espacios rurales donde históricamente se asentaron las comunidades campesinas con cultura y procesos propios. El concepto de periurbano se refiere a la extensión continua de la ciudad y la absorción paulatina de los espacios rurales que le rodean.

Ávila Sánchez (2009)

Avanzando hacia el sur, estamos en presencia del tramo 3, que si bien de acuerdo al INDEC (2010) las fracciones y radios que lo contienen corresponden al tipo urbano, es un área netamente rural en función de las actividades que se desarrollan allí, ajustándose visiblemente al periurbano.

Hernández Puig (2016), hace referencia a Colledge quien describe el espacio periurbano en relación a ciertas características, algunas de las cuales se observan claramente en el tercer tramo; la pauta de ocupación del territorio está en continuo cambio, las explotaciones agrícolas son de pequeño tamaño, la producción agrícola es de tipo intensiva, y la dotación de servicios y equipamientos públicos es incompleta.

Las características del subespacio 3 con una extensión aproximada de 2,3 Km muestra las diferencias en el tipo de producción de cultivos en pocas hectáreas, que, a los lados de la autovía ha quedado contenido entre la expansión de las ciudades de Mar del Plata y Batán. Cabe señalar que esta característica es relevante considerando que el sector de estudio se ha analizado como un área netamente periurbana, coincidiendo con Entrena Durán (2004) quien expresa que: “El territorio periurbano se vincula con los límites de la *región urbana* y con espacios predominantemente rurales”.

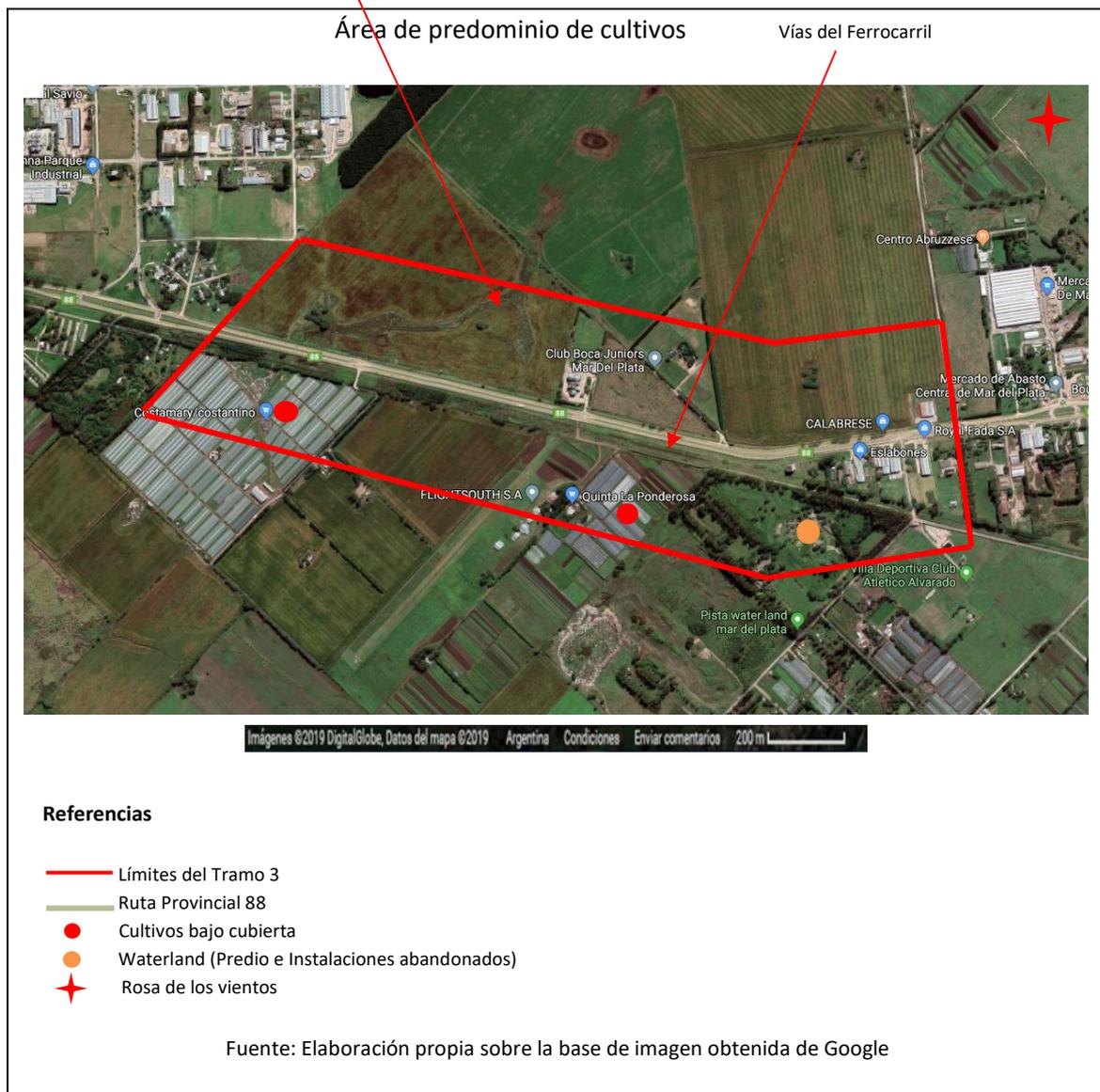
De acuerdo al COT, el identificado como tercer tramo en este trabajo se encuentra fuera del ejido urbano y corresponde a las denominadas Áreas complementarias, que son las zonas circundantes o adyacentes a Mar del Plata y a las restantes áreas urbanas, relacionadas funcionalmente. Bajo este marco, se las denomina Áreas Complementarias del territorio Interior²⁹, para las cuales el carácter del tramo que se está analizando es de zona de transición urbano-rural. En esta zona complementaria existe el Área de Borde Vial de Vía Pública que debe mantener una profundidad de 100 metros desde las parcelas rurales hacia la autovía 88 y que se pueden visualizar claramente en la mayor parte del tramo.

²⁹ Área complementaria Coti (complementaria del territorio interior). Definida por el COT de GP. Carácter: Área complementaria en zona de transición urbano - rural, destinada a localización de actividades complementarias del uso urbano o rural inmediato adyacente. Carácter: Áreas Urbanas de territorio interior del Partido, localizadas en función de las Rutas N° 2 y N° 88, destinadas a uso residencial dominante de radicación de población permanente.

Área de estudio



Imagen 7
Tramo 3 ampliado



En la imagen 7 se observan las características del subespacio 3, de sembrados a cielo abierto hacia el Oeste de Ruta 88 que combinan con cultivos en invernaderos y

criaderos avícolas al otro lado de la autovía. Más allá de los 300 metros de área circundante a cada lado de la ruta, se advierte la continuidad de los predios de las distintas actividades desarrolladas en el sector de análisis.

La ocupación del suelo rural, muestra sembrados de diferentes productos que se cultivan a cielo abierto al oeste de la ruta. Dentro de los 300 metros, los sembrados se ven interrumpidos por un predio de un club de fútbol³⁰, que aparece con un contorno triangular entre los campos y, silos de una empresa internacional de venta de semillas agrícolas. Continuando con lo observado se visualizan varios paños de cultivos formando diferentes figuras que se extienden más allá del avance de las dos ciudades.

En la Foto 13 se puede observar un área de sembrados de girasoles, ubicada al Oeste de la autovía.

Foto 13
Cultivos a cielo abierto



Fuente: Archivo personal, 2020.

Hacia el Este cambia el paisaje ya que al inicio del sub espacio se ven desaparecer las grandes empresas y comercios del final del subespacio anterior. Inmediatamente se

³⁰ Villa Deportiva. Complejo: Club Atlético Boca Juniors (Mar del Plata). Ruta 88 km. 7. Fuente: Página Oficial.

encuentra ubicado un predio arbolado de 18 hectáreas en los que, sobre la ruta 88 y a 6 kilómetros de Mar del Plata, en los años 80 funcionaba el denominado Waterland³¹, inaugurado en el año 1982, un complejo recreativo de novedosos juegos acuáticos, numerosas instalaciones y variados servicios. En la actualidad en el predio donde funcionaba quedan sólo los restos de lo que fue un faro de atracción turística (Foto 14). Luego de la clausura del lugar en el año 1988, no se volvió a ocupar debido al riesgo de explosiones por los gases generados por la basura ya que el parque y todo el complejo fueron construidos sobre de un relleno sanitario³².

Foto 14

Waterland, restos del complejo



Fuente: Archivo La Nación 30-07-2012

³¹ Waterland. Fuente: Maia Jastreblansky. La Nación 30-7-12.

³² La Empresa Venturino Hnos. que tuvo la recolección de residuos de la ciudad de Mar del Plata, realizó con la basura recolectada el relleno de un predio ubicado a la altura del kilómetro 4 de la Ruta 88. Construyó allí un complejo recreativo que denominó "Waterland", un faro de atracción turística que tenía novedosos juegos acuáticos, bungalows, piletas de natación, quinchos y una discoteca, que funcionó entre los años 1982 y 1988. Una serie de explosiones provocadas por los gases de la basura obligó cerrarlo. El Concejo Deliberante de General Pueyrredon, en un informe ambiental indica al respecto: "...ante el mal manejo de los gases que producía el relleno sobre el cual estaba asentado y no habiéndose previsto medidas mitigadoras, se produjo un accidente producido por emanaciones de gas metano en uno de los bungalow, provocando una explosión en el mismo, por lo cual fue clausurado el emprendimiento".

En la misma dirección hacia Batán, el área de cultivos se alterna entre producción bajo cubierta (Foto 15), pequeñas chacras a cielo abierto, quintas (Foto 16) que aún sobreviven a la incesante expansión de la ciudad, y un club de Planeadores³³.

Ahondando en las características del tramo en relación a las problemáticas climáticas que afectan el área de producción frutihortícola en general, uno de los entrevistados expresó que cuando se produjeron fuertes vientos y precipitaciones, no sólo las aguas caídas dañaron las zonas productivas sino también “los canales cunetas y arroyos que están tapados y que hacen que el agua embalse y vaya hacia las calles y entre los campos”. “Existe un problema de taponamiento”, también manifiesta que han reclamado la limpieza en varias oportunidades pero no lo resuelven “vuelve a ocurrir el mismo problema “. (Informante calificado³⁴)

Las Fotos 15 y 16 muestran el tipo de producción que se desarrolla en el paño Este de la Autovía con invernaderos y quintas predominantes en el área.

Foto 15
Producción bajo cubierta



Fuente: Archivo personal, 2019.

³³ Club de Planeadores Mar del Plata. Club Social Privado, ubicado en la Ruta Provincial 88 kilómetro 6,5. Fuente: Página Club de Planeadores Mar del Plata.

³⁴ Titular de la Asociación Frutihortícola de Productores y Afines de General Pueyrredón, Ricardo Velimirovich. 24 junio, 2019. Revista InterNos

Foto 16
Quintas y galpones



Fuente: Archivo personal, 2019.

La traza de la autovía se mantiene constante en toda su longitud: asfalto, doble carril y bisisenda. Persisten las dificultades de retorno a vehículos hacia la mano contraria, especialmente para los transportes de gran porte, por ausencia de pasos de habilitación. Los accesos hacia el interior de las parcelas de cultivos son de tierra y, la franja de Borde Vial de Vía Pública³⁵ se mantiene en todo el tramo con diferencias en su anchura.

En la Foto 17 se visualiza una porción del área oeste de la autovía de producción a cielo abierto, con silos de acopio. En la parte inferior de la imagen se observa el Borde vial que separa la ruta de la propiedad privada.

³⁵ A nivel Nacional el cultivo en banquinas se encuentra suprimido desde 2009, por razones de seguridad vial. El antecedente más notable es en la provincia de Santa Fe. Su uso está prohibido desde 2011, facultando a la Dirección de vialidad Provincial a destruir todo tipo de cultivos que en esos espacios se realicen. Resolución N° 136 (MASPyMA), del 16/3/2011. Resol. N° 074 (MGyRE), Resol. N° 040 (MP), Resol. N° 497 (MS) y Resol. N° 114 (MTySS). El fundamento de la ordenanza se basa en la homogeneización de los ecosistemas que ha sufrido esta provincia y la necesidad de proteger los espacios que brindan heterogeneidad. En la Provincia de Buenos Aires la Ley Provincial N° 10342 establece la potestad de los municipios para permitir el cultivo en rutas provinciales y caminos vecinales. En el partido de Tandil, la ordenanza Municipal N° 12288 adhiere a esta ley desde marzo de 2011, dando prioridad a los frentistas, los cuales obtienen el permiso ofertando un canon. En Abril de 2012 se modificó esta ordenanza, prohibiendo sembrar en las vías férreas y aumentando las restricciones para siembra en las banquinas. Distintas organizaciones están trabajando a nivel provincial para que se derogue definitivamente la ley Marco provincial. Fuente: Ramirez, Cecilia. UNICEN. 2013. <https://www.unicen.edu.ar/content/bordes-de-v%C3%AD-y-banquinas-%C2%BF-qui%C3%A9n-le-sirven>

Foto 17

Vista al oeste de la ruta de cultivos, silos, y Borde vial



Fuente : Archivo personal, 2020.

Indagando en las opiniones de quienes trabajan en las áreas de cultivo, una de las personas entrevistadas, llegó a la ciudad de Mar del Plata en la década de los `90, proveniente de la provincia de Jujuy con su familia con quienes trabaja en la producción de verduras de hoja a campo abierto y es puestera del Mercado de Abasto Central. Asegura que si bien ellos arriendan el campo hay mucha gente inmigrante que ha progresado mucho en la misma actividad. ...”hay mucha gente boliviana dueños de campos”, ...”hay pocos argentinos que trabajan en las quintas, los argentinos son dueños de los campos”.

En la Imagen A, de la página siguiente, es visible a los lados de la ruta 88, la presencia de actividades rurales con producción bajo cubierta al Este y sembrados a cielo abierto al Oeste, que aún sobreviven en un periurbano resistiendo y rodeado del incesante crecimiento de la ciudad en expansión.

Imagen A

Expansión urbana sobre áreas rurales



Fuente: Imagen Google 2018

Ante la consulta acerca de la percepción de modificaciones en el sector de análisis en los últimos 15 años, la misma entrevistada ha respondido que notó muchos cambios en la ruta 88 como una mayor iluminación, construcción de la autovía y un desmedido aumento vehicular. También ha mencionado que “los invernaderos crecieron al 100 por ciento”.

Los principales problemas que ha observado en el área en la que desarrolla sus actividades son la inseguridad “me incendiaron el campo”, las dificultades en el acceso al campo por calles “precarias” y la contaminación “hay productores en otras chacras que ponen químicos que son tóxicos”, “...hay inspecciones de Senasa³⁶ por los agroquímicos, Senasa hace estudios de tierra, agua y producción agropecuaria” expresa.³⁷

Otro entrevistado ante la consulta acerca de problemas en el ambiente explica que los desechos del cercano criadero avícola y los productos que les incorporan a los cultivos contaminan las napas, y las aguas que se utilizan para consumo en las pocas viviendas del área no son aptas para beber.

³⁶ Senasa (Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria)

³⁷ Todos los habitantes gozan del derecho a un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras; y tienen el deber de preservarlo. ...Corresponde a la Nación dictar las normas que contengan los presupuestos mínimos de protección, y a las provincias, las necesarias para complementarlas, sin que aquéllas alteren las jurisdicciones locales. (Art. 41° de la CN).

El subespacio 3 es el más homogéneo en cuanto a las actividades productivas desarrolladas en área rural, de prácticas a cielo abierto al O (oeste) de la autovía, con silos a la vista y en paños de diversos cultivos y, producción bajo cubierta al E (este) de la misma. De este modo, el sector de actividades rurales queda contenido y casi totalmente rodeado por el avance de las áreas urbanas

4.4. Tramo 4

Los fijos, como instrumentos de trabajo, crean masas. Pero no basta crear masas, es imperativo provocar su movimiento. Y la capacidad de movilizar una masa en el espacio la produce exactamente el poder económico, político o social, poder que, por eso es mayor o menor según las empresas, instituciones y los hombres en acción. ...al alcanzar los fijos una gran importancia, la circulación tiene una importancia fundamental...

Milton Santos (1996).

Llegando a la localidad de Batán, por la ruta Provincial 88, se observa el cuarto tramo dentro del sector de estudio, con una extensión aproximada de 2,6 kilómetros, que junto a los 300 metros que se han tomado para ambos lados de la autovía en el análisis, conforman una superficie cercana a las 156 hectáreas. De acuerdo al criterio planteado para la identificación de los subespacios, es el más heterogéneo en cuanto a la diversidad de ocupación y usos de suelo.

La ruta mantiene un aspecto similar al del resto del sector: asfalto de doble carril con bicisenda central, sin cordón cuneta ni desagües con calles de entrada a los predios y sólo iluminación en la rotonda de ingreso al Parque Industrial, frente al barrio Colina Alegre, único con amanzanamiento y de predio cerrado.

De acuerdo al COT el tramo corresponde al área complementaria del territorio interior (COTI3) de Batán, Complementaria de las áreas urbanas del territorio interior (UTI3) reglamentada por la Ordenanza 5295/82³⁸. También existe un sector de Borde Vial³⁹ que presenta diferencias en cuanto a su profundidad.

En el sub espacio se encuentran ubicados tres de los elementos fijos identificados; al oeste de la autovía se ha emplazado el Parque Industrial Tecnológico Manuel Savio PITMAR⁴⁰, ubicado a 6 kilómetros de la avenida Juan B. Justo en la ciudad de Mar del Plata (inicio al sector de estudio), continuando se encuentran las Unidades del Servicio Penitenciario Bonaerense, y al Este de la ruta se sitúa el Aeroclub Mar del Plata-Batán. Todos pertenecen a la Delegación Batán y en función de ellos se ha considerado la generación de parte de los flujos existentes en el área.

³⁸ En las áreas urbanas de Batán, Chapadmalal y Boquerón, los usos se rigen por lo dispuesto en la Ordenanza N° 5295/82, y sus modificatorias, ampliatorias y complementarias. (Ver anexos del trabajo).

³⁹ De acuerdo al COT de General Pueyrredon las Áreas Complementarias de Borde Vial (CoBV) se encuentran fuera del ejido urbano de Mar del Plata – Batán. Son áreas de borde de Vía Pública (rutas) con una profundidad de 100 metros. medidas perpendicularmente al deslinde de las parcelas rurales con las rutas provinciales o nacionales.

⁴⁰ PITMAR Parque Industrial y tecnológico General Savio de Mar del Plata, creado por ordenanza Municipal de General Pueyrredon 15790/03 (Originariamente PIM creado por Ordenanza 10411/97). Zona destinada a la localización exclusiva de usos industriales, incompatibles con uso residencial.

Área de estudio

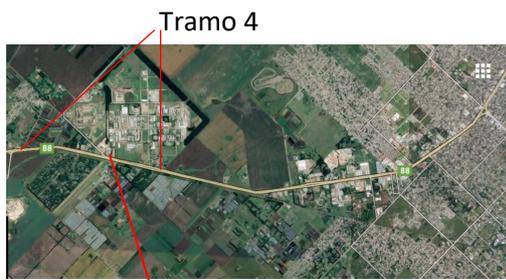
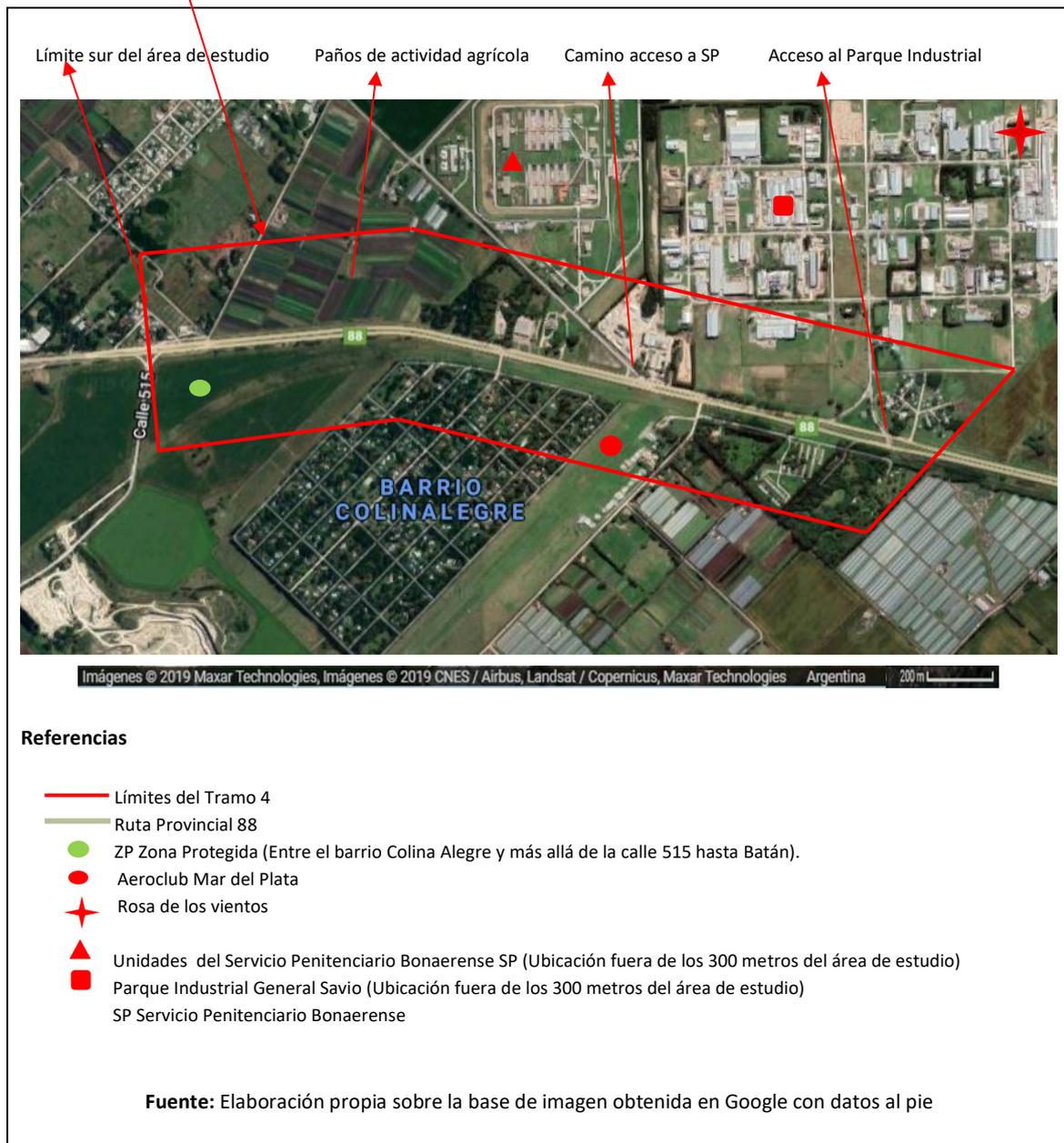


Imagen 8
Tramo 4 ampliado



La imagen 8, en la página anterior, delimita el Tramo 4 ampliado, en la cual se visualizan los diversos usos, actividades y los elementos fijos que se han mencionado en el análisis. La heterogeneidad del área se ve plasmada en los diferentes formatos y coloridos que se distinguen y si bien la investigación se ha ajustado a 300 metros a los lados de la autovía, se puede observar, más allá de la distancia seleccionada, claramente la continuidad en las características del subespacio.

Como se indicó, en el kilómetro 6,5 km de la ruta 88 e iniciando el tramo al oeste de la ruta se ubica el Parque Industrial y Tecnológico Manuel Savio⁴¹ (Foto 18, pág. 93) con una superficie total de 310 hectáreas. El predio está provisto de infraestructura con calles de hormigón, energía eléctrica, con subestación transformadora de media tensión, gas natural conectado al gasoducto Tandil-Mar del Plata, y un sistema interno de red cloacal conectado a la red troncal Provincial 88 que se vincula al sistema de la Tercera cloaca máxima⁴². Le corresponde de acuerdo al Código de Ordenamiento Territorial de General Pueyrredon la denominación de Zona Industrial Exclusiva⁴³. Se encuentran radicadas en el predio empresas de diversos rubros correspondientes a la alimentación, metalmecánica, construcción, química, textil, maderero, polímeros, gráfico y combustible, entre otros. En 2017 el Parque Industrial contaba con 73 empresas activas con lotes en el predio, de las cuales 54 operaban dentro de este con 2844 trabajadores⁴⁴, de los cuales el 85% permanentes y 15% temporarios.

⁴¹ El Parque Industrial General Savio se encuadra en Agrupamientos Industriales Ley 13744/07. Poder Legislativo Provincial. Parque industrial “Es una porción delimitada de la Zona Industrial, diseñada y subdividida para la radicación de establecimientos manufactureros y de servicios, dotada de la infraestructura, equipamiento y servicios, en las condiciones de funcionamiento que establezca el Poder Ejecutivo Provincial”. **Fuente:** Agrupamientos Industriales Ley 13744 Poder Legislativo Provincial, 2007.

⁴²El servicio de desagües cloacales en General Pueyrredon es prestado por OSSE a través de la denominada Red Colectora Cloacal. El sistema está compuesto por redes colectoras domiciliarias que recolectan los efluentes cloacales a través de las conexiones respectivas transportándolas por gravedad en las colectoras generales. Estas colectoras generales descargan estos líquidos en alguna de las cuatro cloacas máximas existentes en la ciudad. La tercera cloaca máxima nace en Vértiz y Bermejo, va por Vértiz hasta Polonia y luego atraviesa parque Camet hasta la Planta de pre-tratamiento cloacal.

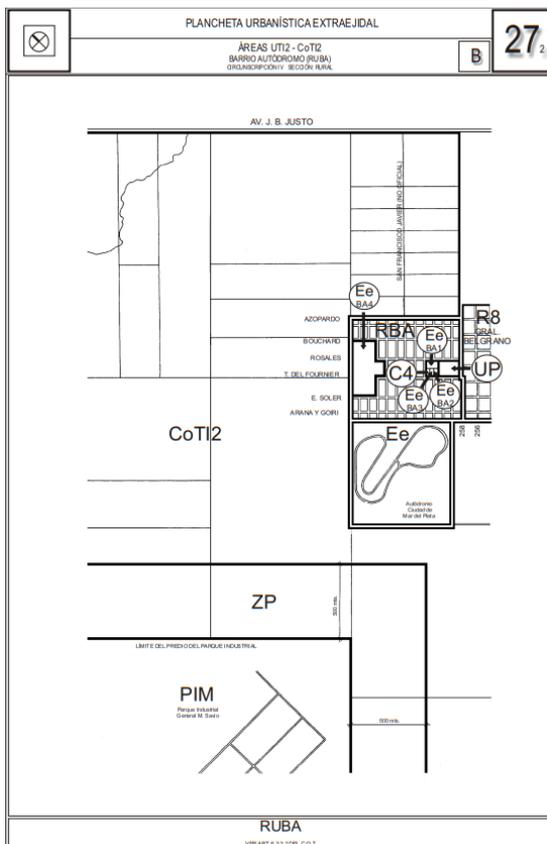
⁴³ Las subdivisiones en esta zona se regirán conforme lo establecido por la Ordenanza N° 3402/74 y el Reglamento de Construcciones del Parque Industrial Municipal (PIM) convalidado por la Dirección de Industrias del Ministerio de Economía de la Provincia de Buenos Aires.

⁴⁴ Fuente: Mauro, Lucía y Otros. Parque Industrial y Tecnológico Mar del Plata-Batán: informe sobre necesidades comunes de infraestructura y 1a ed. - Mar del Plata: UNMdP. Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, 2017. Libro digital, PDF.

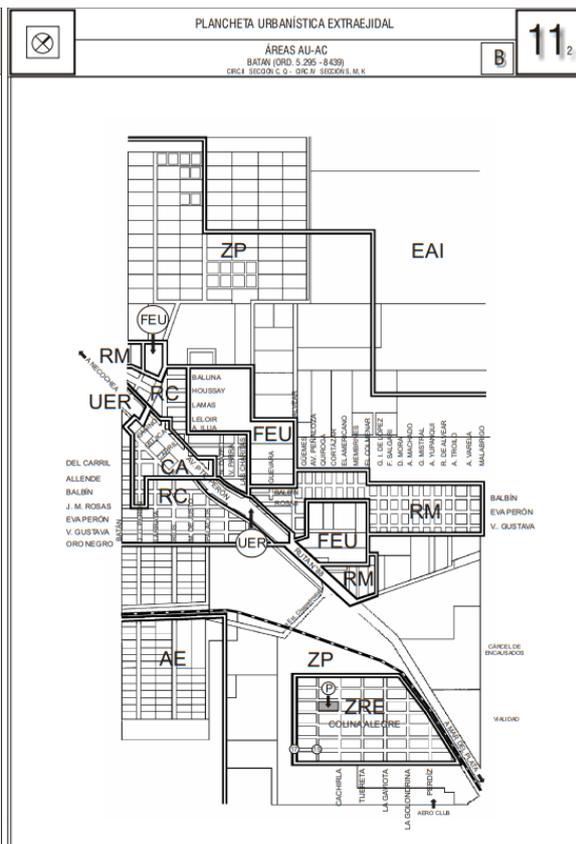
Partes del tramo se encuadran en sectores de las planchetas extraejidales 27²⁴⁵ y 11₂, que pueden observarse en los esquemas siguientes.

Esquema 6 Plancheta extraejidal 27

Esquema 7: Plancheta extraejidal 11



Fuente: almenaweb.com/uploads/recursos/c11f1fc5e5ae9ed2319506870c2c180841343f64



Fuente: almenaweb.com/uploads/recursos/e4ca7441525d8a0424c9ea70e40a6cd207ab60ff

En la Foto 18, ubicada en la siguiente página, se observa parte del Parque industrial con sus establecimientos. En la parte superior de la imagen aparece una franja verde rodeando el predio que corresponde al arbolado del límite perimetral de Zona Protegida, de acuerdo al COT.

⁴⁵ Plancheta extraejidal 272. Ver Referencias en ANEXOS pág. 143.

Foto 18

Parque Industrial Gral. Savio, vista en altura



Fuente: <https://www.mardelplata.gob.ar/parqueindustrial>

Indagando en las características y condiciones del área, dos de los entrevistados en la investigación, con 20 y 30 años de antigüedad en el lugar y responsables de dos de las empresas del lugar expresan y coinciden en que, fuera del predio, no han observado modificaciones en los últimos 15 años, ni en la provisión de servicios en transporte, salud, policía, educación entre otros. Sí, han percibido cambios en todo el sector de estudio sobre la ruta 88 y en este sentido uno de ellos expresa: “han crecido los grandes comercios o superficies comerciales como supermercados, las empresas de logística y de almacenaje”, “aumentó el movimiento vehicular de manera exponencial con mayor circulación de camiones y vehículos particulares por la actividad del Parque Industrial y de las empresas de logística”, “Los camiones que circulan por la ruta no pueden retomar si tienen que circular hacia el sentido contrario de la autovía”. Manifestaron además que la ausencia de asfalto, veredas, desagües pluviales, cloacas, gas natural, agua corriente, señalización, semáforos, mantenimiento vial y el aumento de tránsito vehicular son los problemas que más perciben en todo el espacio de análisis. Si bien, en los últimos 15 años han notado algunos cambios positivos a lo largo de la ruta como instalación de semáforos, arreglos de baches y bicisenda, expresan también la ausencia de la provincia y del municipio, ya que no hay planificación en las tareas que se realizan. En cuanto a la Evaluación de Impacto Ambiental⁴⁶ como requisito para la instalación de empresas en el Parque, sostienen que no hay especialistas para controlar o asegurar esa evaluación.

⁴⁶ El Departamento de Evaluación y Control Ambiental emite los certificados de aptitud ambiental para los establecimientos industriales que buscan radicarse en el partido de General Pueyrredon. La realización de obras o actividades que produzcan o sean susceptibles de producir algún efecto negativo al ambiente

El crecimiento que mantuvo el Parque Industrial desde su creación y a lo largo de los años, con instalación de empresas, cantidad de trabajadores y tráfico vehicular y de personas, motivó a ser considerado un elemento fijo de generación de constantes flujos de circulación. El incesante aumento en el movimiento vehicular en transportes, sobre todo, de porte pesado en determinados horarios del día y las actividades que allí se realizan han permitido la conformación de un área productiva sumamente dinámica.

El Cuadro 1 detalla las empresas ubicadas en el Parque Industrial de acuerdo a los rubros, que evidencian las características y su significativa presencia en el sector de estudio.

Cuadro 2
Empresas instaladas en el PI de acuerdo a rubros

<p>Alimenticias</p> <p>FRISAC Cabrales Catesur Comercial Inal Delpack Frigorífico Tournedo Gil Comes Argentina Granjas Pampeanas Laboratorios Químicos Mar del Plata Harinas Matera Miguel Pío Uriburu Multipron Nucete Jimena Francisco Omega Sur Panificados Batán Patuto Hnos. Pepsico Snacks Argentina Santa María del Mar Stocu Supermercado Toledo Surano Tecno-Trailer Teramal Wanchese Argentina</p> <p>Gráfica</p> <p>Gráfica Magenta</p>	<p>Cerealeras</p> <p>Naika</p> <p>Combustibles</p> <p>Sambucetti</p> <p>Informática</p> <p>Grupo Núcleo</p> <p>Madereras</p> <p>Alejandro J. García y Cia. Impregnadora del Sur Ufi Technic</p> <p>Polímeros</p> <p>Aislatermic Beniplast Comarpes LTDA Explorar Fo-ex Minarelli ECO DUC Politub Tacomar</p>	<p>Químico y farmacéuticos</p> <p>Arquímica B. Braun Medical Laboratorio Pharmamerican Laboratorios Químicos Norgreen Química Kubo Químicos Essiod</p> <p>Metalúrgicas y construcción</p> <p>Comaco Copetraf Coppens Khal Group Maralum Melogramo Hnos. Metalúrgica Bonano Qm Cryogenic Qm Equipment Solana Técnicos y Asociados</p> <p>Textiles</p> <p>Bordatex Grupo Marayé Procesadora Aguas Claras</p>
<p>Fuente: Página del Municipio de General Pueyrredón https://www.mardelplata.gob.ar/parqueindustrial</p>		

En tramos linderos al ingreso del Parque Industrial y bordeando el camino de acceso al predio se fue formando un asentamiento de casas de aspecto muy simple con calles de tierra, conformando un dibujo irregular similar a la rama de un árbol. El caserío,

de la Provincia de Buenos Aires y/o sus recursos naturales, deben obtener en forma previa a su materialización, una DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL (DIA), conforme lo establece la Ley 11.723 (Ley Integral del Medio Ambiente y los Recursos Naturales).

que adoptó una singular apariencia se denomina El Trébol y está compuesto por aproximadamente 50 viviendas

En la Imagen B, de vista aérea, se aprecia la llamativa figura que se fue delineando al conformarse el barrio que se ubica lindante a la calle de acceso al Parque Industrial.

Imagen B
Barrio El Trébol



Fuente: Imagen Google, 2020

Foto 19
Calle de acceso a Barrio El Trébol



Fuente: Archivo personal, 2020.

En la Foto 19, ubicada en la página anterior, se advierte la simplicidad del barrio; un cartel con el nombre, la calle de acceso de tierra, ausencia de alumbrado público, veredas y cordón cuneta, con varios postes de electricidad con cables, que, de manera irregular ingresan a las viviendas que se dejan entrever y un entorno arbolado.

Avanzando hacia la ciudad de Batán, se halla el Ente Municipal de Vialidad y Alumbrado EMVIAL⁴⁷, abarcando al grupo de los servicios que se vinculan al desarrollo, el mantenimiento y la organización de las vías públicas del Partido.

Inmediatamente, se ubica el ingreso a la Unidad Penitenciaria Batán, conformada por las unidades 15, 50 y la Alcaldía Penitenciaria Batán (ex Unidad 44), pertenecientes al Servicio Penitenciario Bonaerense⁴⁸. Dentro del mismo predio funciona el Centro de Admisión y Derivación dependiente del Ministerio de Desarrollo Social de la Provincia de Buenos Aires, que aloja a jóvenes menores de 18 años, en conflicto con la ley penal.

Por ser un elemento fijo, se detallan las características que lo conforman. La unidad 15 consta de un edificio dividido en dos partes, con un área destinada a los internos que viven en condiciones de Máxima Seguridad, y uno que responde al régimen de mediana seguridad. Los internos acceden al trabajo en talleres de diversas actividades y tienen acceso a la educación primaria y secundaria de la que egresan con el título de Bachiller especializado en prácticas jurídicas. La unidad 50 aloja a población femenina y su régimen es cerrado. Las internas pueden acceder a los niveles de educación primaria (Escuela N°734) y secundaria (EEM N°14). También pueden participar en diversos talleres.

En cuanto a la Alcaldía, los sectores de admisión fueron remodelados y transformados en ámbitos para el sistema educativo y laboral. En el sector escuela, funciona además del plan Nacional de alfabetización y el 1° y 2° año de la EEM N°14, talleres de capacitación laboral como carpintería y panadería. En el predio de la Unidad funciona la extensión del anexo 6001, que dicta actualmente la Tecnicatura Superior en Administración de Recursos Humanos a personal penitenciario de la zona este. La sección Talleres, ofrece distintos oficios a desempeñar: se realizan arreglos mecánicos, chapa y pintura de automóviles. También se producen cuadernos y libros, los cuales posteriormente se utilizan en el área administrativa.

⁴⁷ En el ámbito del partido de General Pueyrredon el Ente Municipal de Vialidad y Alumbrado se encarga del pavimento, de la iluminación y desde hace algunos años también es responsable de la conservación de caminos no pavimentados, demarcaciones horizontales y verticales, reductores de velocidad y semaforización. Fuentes 27 y 28: <https://www.mardelplata.gob.ar/EMVIAL>

⁴⁸ El complejo penitenciario está conformado por la Unidad 15, de régimen cerrado, inaugurada el 29 de noviembre de 1980, la Unidad 50 con población femenina, de régimen cerrado y la Alcaldía Penitenciaria Batán que comenzó a funcionar el 26 de junio de 2006. Forman parte del Complejo Penitenciario Zona Este del Servicio Penitenciario de la Provincia de Buenos Aires. Fuente: Página del S.P.B.

De las diversas actividades que se desarrollan en las UP de Batán que requieren diariamente de trabajadores que se desempeñan en diferentes cargos⁴⁹ y tareas se puede inferir que existe un movimiento constante de ingreso y egreso de los establecimientos penitenciarios. Estos flujos de personas y de vehículos que da un dinamismo significativo al lugar lo convierte en un elemento fijo de relevante importancia en el sector de estudio, en cuanto no se trata de un núcleo productivo sino de servicios.

⁴⁹ El Sistema Nacional de Estadísticas sobre Ejecución de la Pena – SNEEP, en su Informe anual 2019, determinó que el personal de las UP Batán 15, 50 y Alcaidía está conformado por un total de 992 Oficiales y Suboficiales.

En la Foto 20 se observa el ingreso al Servicio Penitenciario Bonaerense, los vehículos de los visitantes y la calle de acceso mejorada.

Foto 20

Calle de acceso y entrada al Servicio Penitenciario Bonaerense



Fuente: Archivo personal, 2020.

Indagando en las particularidades del área, uno de los entrevistados, docente con más de una década de trabajo en la escuela del penal expresa “la cárcel está integrada a la sociedad, hay industrias de guantes, procesadoras de pescado, panadería y cinco escuelas” “...los vecinos de los lugares cercanos solicitan productos que se elaboran en la cárcel, como por ejemplo facturas y otros productos de panificación”. “...en el barrio la gente tiene expectativas, ve a la cárcel como un polo de desarrollo”. En cuanto a la consulta acerca de la observación de modificaciones en el área el entrevistado ha respondido que hubo cambios positivos en los últimos 15 años en todo el sector de estudio ya que se construyó la autovía entre Mar del Plata y Batán con una bicusenda central e iluminación a ambos lados de la ruta, pero en las inmediaciones del CP no ha habido cambios.

En cuanto a problemas en el ambiente explica “La cárcel está ubicada en el peor lugar de Mar del Plata. Las cavas que se formaron de las ladrilleras y de la minería,

generan grandes problemas”. El docente manifiesta que cuando llueve y se inunda Batán, hay cavas que se interconectan con uno de los barrios (El Colmenar) ubicado detrás de las UP, al cual llega el agua, por lo que toda la zona se inunda. Reconoce que en el sector existen problemas de contaminación de aguas por agroquímicos y da como ejemplo lo que sucede en las cavas en las que se arman basurales y reservorios de agua que se pudre debido a los desechos que tiran allí, infiltrándose. “Hay vectores de contaminación como gaviotas que trasladan los desperdicios, no hay control sobre el ambiente, no hay acción vecinal para mejorar las condiciones de habitabilidad en el barrio, se pidió a la Provincia conectar la obra de hidráulica para evitar las inundaciones en toda el área, pero no hubo respuesta” expresó.

El entrevistado no ha visto cambios en la provisión de servicios en los últimos 15 años, aunque ha observado aumento de tránsito de vehículos de diferente porte y expresa que “ello se debe al crecimiento de las actividades, como los grandes comercios, la actividad industrial y las empresas de logística que son las de mayor avance en el sector, entre las ciudades de Mar del Plata y Batán”. Las únicas acciones que conoce que han realizado el municipio o la provincia son la autovía y la bicisenda, expresa además, “no hay control sobre el ambiente”

Si bien el complejo penitenciario se encuentra ubicado fuera de los 300 metros de distancia que abarca la investigación (a ambos lados de la ruta), el ingreso por la autovía 88 registra importante movimiento vehicular y de personas en ciertos horarios, lo que permite tenerlo en cuenta.

En la foto 21 se pueden observar varias alas de una parte del Complejo Penitenciario Batán (Unidad 15). Al fondo de la imagen se ubica el Parque Industrial General Savio, rodeado de su arbolada Zona Protegida.

Foto 21

Vista aérea de Unidad Penitenciaria Batán



Fuente: Diario La Capital de Mar del Plata. 29/10/2017

Avanzando hacia Batán se localiza un centro de servicios de verificación técnica vehicular con permanente movimiento de tráfico, debido a la actividad que allí se realiza, y completando el tramo oeste se visualiza un campo triangular de varios cultivos a cielo abierto limitando con el área urbana de esa ciudad.

Al Este de la ruta e iniciando el subespacio orientado desde la ciudad de Mar del Plata hacia la localidad de Batán, se observan varias hectáreas forestadas que alternan con un criadero de aves y una propiedad con una destacada residencia de grandes dimensiones frondosamente arbolada. Rodeados de invernáculos y con una calle de acceso a las diferentes propiedades, la ruta va delineando los predios con un dibujo triangular.

Continuando, y perpendicular a la ruta, cruza la amplia Calle Esteros de Iberá, que, sin asfaltar, recorre varios kilómetros en diferentes sentidos conectando con el acceso a los predios en los que se realizan distintas actividades agrícolas y mineras, chacras, quintas y esporádicas viviendas.

Cruzando este camino interno se halla el Aeroclub Mar del Plata⁵⁰, quinto elemento fijo identificado en la investigación, rodeado de invernaderos y cultivos a cielo abierto. Se ubica en el Km. 7,5 de la ruta 88 en un predio de 11 hectáreas que cuenta con instalaciones destinadas a varias actividades, angares (Foto 22) y una pista de despegue-aterrizaje de 1200 metros de longitud.

Foto 22

Aeroclub Mar del Plata



Fuente: <https://aeroclubmardelplata.com.ar>

Profundizando en el conocimiento del espacio, uno de los entrevistados, administrativo y piloto del lugar expresa que el Aeroclub presenta un movimiento diario de vehículos y personas muy importante ya que cuenta con escuela de vuelo con 50 alumnos, 150 socios activos y se realizan entre 15 y 25 vuelos diarios con un total aproximado de 300 horas al mes. En cuanto a la consulta realizada acerca de cambios en el sector manifiesta no haber observado modificaciones en los últimos años, aunque denota preocupación por el aumento de la inseguridad en el área rural. Reconoce que existen problemas en el ambiente “sobre todo en el agua debido a los agroquímicos que se utilizan en los lugares de cultivo, desde el aire se ven varios basureros y la napa de agua corre de sur hacia Mar del Plata y el basural está ahí”⁵¹.

⁵⁰ El Aeroclub Mar del Plata, está ubicado en la ruta 88, km 7,5 de la ciudad de Mar del Plata, Provincia de Buenos Aires, Argentina. Cuenta con el Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC) que es una institución habilitada por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) de Argentina para dictar la carrera de Piloto Aeronáutico Civil, bajo las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC).

⁵¹ Se tomó la expresión textual del informante, piloto de vuelo del Aeroclub Mar del Plata.

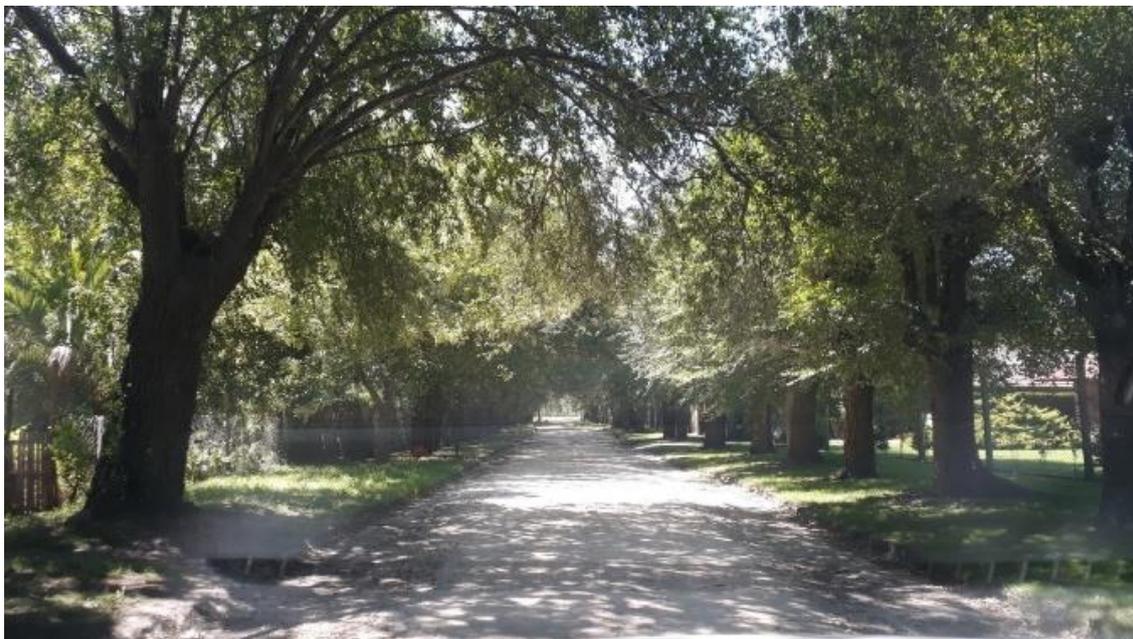
En cuanto a modificaciones observadas por mejoras en los servicios, asegura que no, pero menciona que la provincia ha realizado en 2017 la repavimentación de la ruta 88 desde la Av. Juan B. Justo hasta el barrio El Boquerón con la instalación de luminarias.

Inmediatamente y avanzando en sentido desde Mar del Plata se encuentra el barrio cerrado Colina Alegre, declarado Reserva Forestal por poseer especies arbóreas cuya calidad y cantidad justifican su conservación⁵² Corresponde a la Zona residencial extraurbana de Batán (ZRE)⁵³ y está conformado por un terreno aproximado de 76 hectáreas, con amanzanamiento rectangular, arbolado, sin asfalto, con alumbrado y red de gas y un importante espacio verde público conformado por una plaza con juegos para niños.

En la Foto 23 se advierten algunas de las características del barrio Colina alegre. Allí se ha mantenido el entorno de abundante vegetación preexistente, con calles sin asfaltar, sin cordón cuneta, con veredas de pasto o césped acompañadas de frondosa vegetación y un arbolado de apariencia agreste.

Foto 23

Barrio Colina Alegre



Fuente : Archivo personal, 2020.

El borde sudeste del barrio ve alejarse las vías inhabilitadas del ferrocarril General Roca que ya no se encuentran paralelas a la ruta 88 debido a que se dirigen

⁵² Los barrios o espacios que poseen especies arbóreas cuya calidad y cantidad justifican su conservación han sido declarados reservas forestales. En General Pueyrredon entre los barrios que reúnen estas características se encuentra Colina Alegre. Fuente: <https://www.mardelplata.gob.ar/Contenido/recursos-naturales-y-guardaparques>

⁵³ Corresponde a la ORDENANZA N° 5295 Código de zonificación Batán Chapadmalal.

hacia la localidad de Estación Chapadmalal y es por lo que, a partir de allí toman el sentido perpendicular a la autovía continuando al encuentro de la calle 515, que recordemos, es uno de los límites del sub espacio y del sector objeto de estudio.

Tanto la calle 515 como las vías del ferrocarril se encuentran en medio de una zona protegida ZP⁵⁴, que de acuerdo al COT de General Pueyrredon tiene el objeto de preservar los sectores adyacentes a los asentamientos urbanos.

Los entrevistados han manifestado que la autovía en sus dos extremos es complicada para transitar “la rotonda de Juan B. Justo y ruta 88 es un potencial peligro para los que transitan debido al desorden que se genera, sobre todo en horarios de la mañana” manifestó un informante, “el muro de separación entre las manos en la entrada de Batán es peligroso y provoca desorientación y riesgo de accidentes en peatones y conductores debido a la mala disposición de ingreso y egreso a la ciudad” manifestó otro entrevistado.

De este modo podemos definir el subespacio 4 como el más diverso, heterogeneo y variado en cuanto a las actividades que allí se realizan, los usos de suelo permitidos, los servicios que brinda y los sectores económicos que abarca y los problemas que se manifiestan.

4.5. Cuadro síntesis

El Cuadro 3, ubicado en la siguiente página, muestra una síntesis de las características generales del sector de estudio por tramos en cuanto a infraestructura, servicios, uso del suelo, situación ambiental, la evolución en el período analizado y las acciones de gobierno.

⁵⁴ Zona de Protección (ZP): se define con el objeto de preservar los sectores adyacentes a los asentamientos urbanos, Ruta Provincial 88 y Zona de Futura Expansión Urbana. La zona de protección se determina en razón de preservar los sectores aledaños a los asentamientos de tipo urbano a la Ruta Provincial Nº 88 y a aquellas superficies destinadas a Futura Expansión Urbana (FEU). La misma se integra mediante una banda de quinientos (500) metros, paralela a los límites de los sectores mencionados. Ordenanza 5295/82 del Partido de General Pueyrredon.

Cuadro 3

Características generales del sector por tramos y su evolución entre 2005 y 2020

Tema	Tramo 1	Tramo 2	Tramo 3	Tramo 4
AGUA POR RED Y CLOACAS	Completo	Sin servicio	Sin servicio	Sin servicio
RED VIAL	Autovía 88. Amanzanamiento en barrios.	Autovía 88. Calles de acceso esporádicas	Sólo Autovía 88.	Autovía 88. Calles de acceso a los predios
PAVIMENTO	Sobre la ruta. Parcial en barrios El Gaucho y Bosque Grande. No poseen en barrios Don Emilio y Las Américas	Sobre la ruta. No al interior del tramo.	Sólo sobre la ruta.	Sólo sobre la ruta.
DESAGÜES	Parcial en barrios El Gaucho y Bosque Grande. No poseen barrios Don Emilio y Las Américas	No poseen	No poseen	No poseen
VEREDAS	No poseen sobre la ruta. Parcial en barrios El Gaucho y Bosque Grande. No poseen en barrios Don Emilio y Las Américas.	No poseen	No poseen	No poseen
USO DE SUELO	Industrial sobre la ruta. Residencial a los lados de la autovía con existencia de usos no establecidos.	Industrial, comercial Equipamiento y complementario en todo el tramo. Viviendas esporádicas fuera del uso permitido.	Rural con producción a cielo abierto y bajo cubierta. Viviendas aisladas en los predios.	El COT indica área COT13 y UT13. Existe Uso Industrial, Equipamiento específico, ZRE, Zona Protegida. Barrio con uso de suelo no reglamentado para el lugar.

<p style="text-align: center;">AMBIENTAL</p>	<p>Desechos y basurales en esquinas al interior los barrios. Área inundable en barrios Don Emilio y Las Américas, que en época de precipitaciones imposibilitan el tránsito peatonal y vehicular. Existen allí vectores de contaminación. Sobre la ruta banquetas de tierra inundables y poceadas.</p>	<p>Banquetas de tierra, inundables en épocas de lluvias con dificultades de tránsito peatonal y vehicular. La ausencia de desagües y de pavimento al interior del tramo dificulta el escurrimiento del agua de lluvia.</p>	<p>Vertido de agroquímicos con contaminación de aguas de pozos para provisión de viviendas. Taponamiento de canales con elementos y residuos. El embalse del agua en cunetas y arroyos produce inundaciones de los campos.</p>	<p>Banquetas inundables. Contaminación de las aguas por agroquímicos. Vectores de contaminación (gaviotas) que trasladan desperdicios.</p>
<p style="text-align: center;">EVOLUCIÓN 2005 – 2020</p> <p>La construcción de la autovía con bisienda central es común a los cuatro tramos</p>	<p>Construcción de autovía con bisienda e iluminación. Colocación de semáforos en tres calles de cruce sobre la ruta. Aumento y desorden en el movimiento vehicular creciendo en horas pico. Aumento de circulación de circulación peatonal. No se realizaron obras de infraestructura y servicios al interior de los barrios, existiendo una marcada diferencia entre los ubicados dentro y fuera</p>	<p>Incremento de empresas de logística y de venta de alimentos y productos en general de grandes y pequeños locales. Construcción de rotonda en ingreso al Mercado de abasto, que aumentó sus puestos de venta. Incremento del movimiento vehicular sobre la ruta. Deterioro de banquetas y calles de grana de acceso a establecimientos. Aumentó el deterioro de banquetas,</p>	<p>Crecimiento de los establecimientos de producción bajo cubierta. Incremento de inundaciones en los campos de cultivo. Aumento de contaminación de aguas subterráneas por agroquímicos y otros elementos. Aumento del movimiento vehicular sobre la ruta. Aumento de inseguridad al interior del tramo. La autovía no cuenta con obras que permitan el escurrimiento.</p>	<p>Construcción de una rotonda con iluminación frente al PITMAR. Aumento considerable de empresas en el predio con incremento de hectáreas. Crecimiento en diversidad de servicios y actividades en las Unidades Penitenciarias que incrementaron el movimiento vehicular. Aumento de actividades y de oferta prestaciones del Aeroclub. Ubicación de servicios municipales y</p>

	del ejido urbano, con deterioro y falta de reposición de luminarias e incremento de las inundaciones en estos últimos por la construcción de la autovía. Dificultades de retome hacia la mano contraria sobre la ruta.	poceadas y con estancamiento de aguas de lluvia con la construcción de la autovía.		provinciales sobre la ruta. Incesante aumento vehicular, sobre todo de transporte pesado. Deterioro permanente de banquetas.
ACCIONES Estado municipal y provincial	No se realizaron obras del Estado municipal y del provincial al interior de los barrios	No se realizaron obras por parte del Estado municipal o provincial.	No se realizaron obras por parte del Estado municipal o provincial.	No se realizaron obras por parte del Estado municipal o provincial.

Fuente: Elaboración propia sobre la base de los resultados obtenidos de la investigación

5. CONSIDERACIONES FINALES

Tras el recorrido realizado y como se expuso en el procedimiento metodológico; del resultado de la revisión bibliográfica y fuentes consultadas, de las entrevistas realizadas, del análisis de la normativa vigente y de la observación directa, existen varios aspectos sobresalientes que merecen atención, tanto a escala general como local y puntualmente en el área de estudio.

En este marco, en el cual se realizó una revisión de conceptos y comportamiento general de los espacios periurbanos con las diferentes consideraciones, el proceso de urbanización con sus características a nivel general y en ciudades intermedias y, el abordaje ambiental, sin dejar de lado la importancia de las políticas públicas, se presentó el área de estudio. La realidad concreta de un sector de la ciudad de Mar del Plata que, en su proceso de expansión ha mostrado aspectos positivos y negativos que se ven traducidos en carencias, necesidades y diferenciaciones asociadas a su infraestructura y a aquellos aspectos que se visualizaron como problemas socio-ambientales.

Partiendo de la caracterización del espacio seleccionado en el cual se identificaron cuatro tramos bien definidos, se puede afirmar que existen marcadas diferencias territoriales que se distinguen claramente a través de la observación directa en el terreno y en altura. A su vez se han encontrado tanto, coincidencias en la percepción de los entrevistados acerca de aspectos positivos, como en los problemas y necesidades que se detectan en el área completa, asociadas a: carencias en infraestructura, en servicios y en presencia del Estado, que ha originado además, ciertos problemas de diferente índole sobre el ambiente.

El valor que alcanzan los fijos a lo largo del espacio, como se ha desarrollado en los tramos correspondientes y mencionado en párrafos anteriores, es de considerable magnitud. Inareps, Mercado de Abasto Central, Parque Industrial General Savio, Unidad Penitenciaria Batán y Aeroclub Mar del Plata, fueron de gran relevancia para el análisis debido a su significado como instrumentos de trabajo generadores de flujos que son movimiento, circulación y consumo, como indica Santos (ob.cit.) al alcanzar los fijos una gran importancia, la circulación tiene una relevancia fundamental. Es esta circulación la que otorga al espacio estudiado el dinamismo y la complejidad que lo caracterizan.

Teniendo en cuenta el periodo seleccionado al indagar en la evolución de los 15 años comprendidos para este estudio, podemos afirmar que se ha producido un notorio avance de las prácticas urbanas sobre lo rural.

De este modo, resumiendo lo expuesto en el desarrollo del trabajo, se presentan los aspectos relevantes que se han puesto de manifiesto y que evidencian tener

considerables efectos, que le dan al área una especial conformación, confirmando con ello la hipótesis planteada.

En el primer tramo se encuentra la mayor densificación poblacional de expansión urbana con marcadas debilidades en infraestructura, en servicios y ambientales. El INAREPS, (elemento fijo) es de gran peso por sus características en cuanto al servicio que brinda y por los volúmenes de población que atiende, otorga al área un movimiento continuo sumamente preocupante debido a las situaciones de inseguridad vial que se generan antes de ingresar al predio. El rasgo más llamativo en este aspecto reside en que un sector residencial se ve seccionado por la reglamentación en intraejidal y extraejidal.

El segundo tramo presenta importantes diferencias en usos y actividades con respecto al anterior, casi sin cuadrícula de amanzanamiento, es un área netamente comercial. En los últimos 15 años hubo un aumento significativo en el número de empresas en el área y también incremento en el tránsito vehicular. No ha cambiado la provisión de servicios en la zona. El Mercado de abasto Central, elemento fijo de importancia en este tramo, ha generado un flujo constante de vehículos de pequeño, mediano y gran porte.

El tercer tramo se diferencia del resto del sector debido a que es un área netamente rural con prácticas de producción bajo cubierta al Este de la autovía y con cultivos a cielo abierto hacia el Oeste. Los cambios más relevantes se encuentran asociados al aumento en la cantidad de invernaderos. Existe un sólo camino de ingreso a la zona de cultivos, que es de tierra y la preocupación más importante de los productores es la inseguridad por robos. No hay servicios de red de agua y de gas, ni cloacas, la iluminación pública sólo se ubica sobre algún sector de la autovía. El principal problema ambiental en los campos es provocado por agroquímicos que son tóxicos y contaminan las napas. No hubo cambios en infraestructura y servicios y tampoco acciones del municipio o provincia que mejoraran la zona.

El último subespacio se ubica contiguo a la ciudad de Batán y es el más heterogéneo en cuanto a la diversidad de ocupación y usos de suelo. El gran incremento de actividades, puntualmente desarrolladas por los tres elementos fijos; Parque Industrial General Savio, Unidad Penitenciaria Batán y Aeroclub Mar del Plata, generan un significativo movimiento en el sector.

Las particularidades encontradas en la investigación sumadas a las características generales del sector completo y los cambios ocurridos entre los años 2005 y 2020, producto de las actividades que allí se realizan, generaron ciertos efectos que se traducen en modificaciones en el área, manifestación de efectos, y problemas territoriales y socioambientales.

Modificaciones en el área

- Mejoramiento en la provisión del servicio de salud psicofísica en INAREPS.
- Iluminación central en parte de la autovía 88.
- Instalación de semáforos sobre la Avenida.
- Construcción de bicisenda en la Avenida Centenario.
- Instalación de empresas de servicios privados y estatales (gas, electricidad, reparación, alimentación, transporte, otros).
- Crecimiento de comercios y empresas de diversos tamaños sobre todo de gran distribución de alimentos y productos en general y de logística.
- Aumento en la oferta de variedad y volumen de productos agrícolas en el Mercado de abasto central, y ubicación de puestos de venta de frutas y verduras sobre la ruta.
- Crecimiento en la instalación de industrias en el Parque Industrial, con progreso en la infraestructura interna del predio
- Incremento del número de invernaderos y producción bajo cubierta en el tercero y en el cuarto tramo.
- Aumento en la oferta de servicios del Aeroclub, con mayor cantidad de socios y alumnos.
- Incorporación de una unidad en el Servicio Penitenciario.
- Construcción de rotondas en los accesos al Parque Industrial y al Mercado de abasto central.

Manifestación de efectos:

- Congestión de tránsito en la rotonda de Juan B. Justo / Autovía 88.
- Aumento en el tránsito vehicular de pequeño, mediano y gran porte.
- Incremento en el tránsito peatonal sobre las banquetas de la ruta.
- Dificultades para ascenso y descenso de pasajeros en micros sobre la autovía
- Desorden en el tránsito vehicular.
- Ausencia de veredas en el noventa por ciento del área de análisis.
- Escasez de pluviales.
- Banquetas rotas, con zanjones e inundables.
- Banquetas anchas con pastos crecidos.
- Zanjones marcados en calles de acceso transversales a la ruta.
- Grandes charcos y áreas inundables en épocas de precipitaciones a los lados de la ruta, en barrios circundantes y calles de acceso.
- Imposibilidad de retomar y cambiar de mano en la Avenida Centenario.
- Escasez de vías de acceso a las áreas de cultivo.
- Ausencia de servicios de red (gas, cloacas) dentro del Parque Industrial
- Inconsistencias en el uso del suelo en determinados sitios en relación a la reglamentación establecida por el COT de GP

Problemas territoriales y ambientales:

- Barrios con calles sin asfalto, sin cordón cuneta, sin o con pocas bocas de tormenta, sin veredas, con deficiente iluminación en la vía pública
- Áreas de difícil tránsito e inundables por efecto de las precipitaciones
- Inseguridad
- Contaminación de aguas y suelo por diferentes vectores
- Olores nauseabundos por residuos en las calles de los barrios
- Contaminación de agua de napas por agroquímicos utilizados en campos cultivados
- Embotellamiento y tránsito lento en la ruta
- Riesgo de circulación para peatones por zonas anegadas en épocas de lluvias
- Dificultades para el tránsito vehicular y peatonal por banquetas de la autovía y calles transversales
- Riesgos para peatones por tránsito vehicular desordenado
- Infracciones vehiculares cometidas en dos sectores de la ruta ante la ausencia de rotondas para retomar hacia la mano contraria ocasionando riesgos de accidentes
- Deficiencias destacadas en los barrios ubicados fuera del ejido reglamentado
- Avance de las prácticas urbanas sobre el área rural
- Necesidad de infraestructura y servicios para mejorar las condiciones de vida de los habitantes de los barrios y de las áreas que conforman el sector de análisis

Cerrando el trabajo y coincidiendo con la mayoría de los autores consultados, se puede afirmar que el sector trabajado, área netamente periurbana, manifiesta importantes problemas territoriales y ambientales. Su ubicación, casi totalmente, fuera del ejido urbano, muestra una marcada diferencia con las áreas urbanas intraejidales, especialmente en lo referente al suministro de servicios por parte del Estado y, particularmente en la provisión de infraestructura. La contaminación por desperdicios en los barrios y por agroquímicos en la zona rural evidencia la necesidad de un eficiente control ambiental.

En cuanto a las normas y planificación, el COT indica (ob.cit.), para el sector, Usos que no coinciden, en muchos casos, con la ubicación de los usos encontrados en el terreno, ya sea por haberse construido por vía de excepción municipal o simplemente por no haberse considerado la reglamentación.

En los últimos 15 años, no se produjeron obras de infraestructura necesarias en los barrios ubicados dentro del ejido y en los barrios y áreas urbanas extraejidales por parte del Estado municipal ni del Estado provincial. Tampoco se incrementó la provisión de servicios esenciales.

En este contexto la vulnerabilidad manifiesta en el sector del periurbano estudiado merece una consideración importante por parte de los Estados municipal y provincial dado la ubicación y ámbitos a los cuales pertenece.

5.1. RECOMENDACIONES

Existen necesidades concretas en este sector, que se advierten tanto en los barrios como en las áreas comerciales, industriales, de servicios y de producción de cultivos.

En los cuatro tramos se evidencia un aumento en el tránsito vehicular y desorden que generan riesgos de accidentes por falta de retornos a la mano contraria sobre la autovía. En este sentido se recomienda a las autoridades municipales y provinciales construir infraestructura, entre la que podría considerarse: rotondas como las existentes en el ingreso al mercado de abasto central y en el parque industrial, derivadores de una sola mano o instalación de semáforos sincronizados que permitan el giro. La construcción de alguna de estas obras, tendería a evitar accidentes e infracciones de vehículos de gran porte al realizar maniobras no autorizadas. La realización de cualquiera de estas posibles soluciones deberá ser contemplada por los organismos de planificación de las gestiones de los diferentes ámbitos de gobierno, que, atendiendo las ecuaciones de costo, beneficio, tiempo de ejecución y el impacto de las modificaciones, resulten más efectivas para la resolución del problema.

En el tramo 1, es notable la diferencia existente entre los barrios que se encuentran dentro del ejido urbano con los ubicados fuera del mismo, en cuanto a la provisión de infraestructura y servicios. La construcción de la autovía, con cordón central, que es más elevada que el resto de la zona, sumado a la ausencia de pavimento, cordón cuneta y desagües en los barrios Don Emilio y Las Américas, generan literales lagunas impidiendo el escurrimiento luego de las precipitaciones, por lo que se sugiere al municipio que, en el mediano plazo, arbitre las medidas que permitan destinar mayor presupuesto para la provisión de infraestructura que mejore la calidad de vida de los habitantes de los barrios mencionados. En el corto plazo se recomienda que realicen los trabajos de relleno de baches y nivelado de calles para posibilitar el paso provisorio a los peatones, además, que se realicen trabajos de retiro de la acumulación de desechos y basura que depositan los anónimos, en determinadas esquinas. Ello lograría evitar olores desagradables y los vectores de contaminación que afectan a la población cercana.

El tramo 2 presenta un crecimiento significativo en el número de empresas de logística de gran tamaño y locales de venta de diferentes productos, que generaron

mayor movimiento vehicular y peatonal. En este subespacio las banquetas son de grava o tierra generándose anegamiento para peatones y vehículos que intentan ingresar a los establecimientos en épocas de lluvias. En este sentido y considerando las manifestaciones de la población que solicitan mejoras acerca de este problema se sugiere al Estado provincial, el control, relleno y mejoramiento de las banquetas, en el corto plazo, teniendo en cuenta que corresponde a un área de expansión de la ciudad.

Si bien los usos residenciales no se corresponden con los establecidos para el área, se presentan viviendas particulares que no cuentan con los servicios esenciales como agua por red y cloacas.

El tramo 3 contiene actividades del área rural con producción intensiva que aplica a los cultivos diferentes productos que contaminan el suelo y el agua de las napas, de acuerdo a lo expresado por la población entrevistada en el sector. Se recomienda a las autoridades provinciales que tomen medidas en el corto plazo, para lo cual se sugiere en tal sentido la aplicación de la legislación referida a esta problemática, a través del control por parte de los inspectores en el vertido de derrames de efluentes tóxicos y residuos de agroquímicos. De ese modo sería posible disminuir o revertir los efectos negativos sobre la salud de la población cercana. En este sentido es oportuna la intervención de organismos competente, provinciales y municipales.

Existen también situaciones climáticas que afectan el área de producción frutihortícola en general, que son: los fuertes vientos y las intensas precipitaciones, ocasionando que los canales cunetas y arroyos que están tapados embalsen el agua dirigiéndola hacia las calles y entre los campos, ocasionando pérdidas de la producción de cultivos por inundaciones. Referido a esto la recomendación orientada al municipio es la limpieza y mantenimiento de los arroyos y el control del área de caminos a través del ENVIAL, en el mediano plazo. Sería enriquecedor, en un periodo similar, elaborar convenios para realizar estudios de factibilidad hidráulica entre el Municipio de GP, la UNMDP y la población del sector interesada en el problema.

Las únicas acciones que han realizado tanto el gobierno municipal como el provincial, en el período de análisis, corresponden a la construcción de la autovía con bicisenda central e iluminación.

En cuanto al uso del suelo, no siempre coincide con lo establecido en el COT y ejemplo de ello es la ubicación del barrio El trébol, situado en el borde lindero al ingreso del Parque Industrial, bordeando el camino de acceso al predio, donde corresponde uso de suelo Industrial incompatible con viviendas. Se recomienda al municipio controlar la ocupación del suelo respetando las normativas, sobre todo cuando la instalación de ciertas actividades pueden perjudicar a la población, y en estos casos tomar medidas de prevención de posibles problemas ambientales.

Del resultado de la evaluación presentada en las Consideraciones finales y en las Recomendaciones, se organizó la síntesis que figura en el Cuadro 4 ubicado en la página siguiente, que muestra las situaciones problemáticas más relevantes en cada tramo estableciendo una jerarquía en cuanto a importancia manifestada por las poblaciones protagonistas, el origen de los problemas y una recomendación como propuesta de solución.

Cuadro 4

Jerarquización de problemas, origen y propuestas de solución en cada tramo

Tramo	Situaciones problemáticas detectadas	Origen	Propuestas de solución
1	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="552 465 794 734">➤ Inundaciones. Riesgo para el tránsito peatonal en banquetas y al interior de los barrios. <li data-bbox="552 1014 794 1238">➤ Dificultades para tránsito vehicular y peatonal sobre la ruta y en barrios. <li data-bbox="552 1294 794 1473">➤ Riesgos de accidentes en autovía por tráfico desordenado. <li data-bbox="552 1529 794 1787">➤ Contaminación y olores desagradables en barrios agudizado en Las Américas y Don Emilio. 	<p data-bbox="826 465 1070 969">La autovía con cordón central actúa de paredón hacia el interior del tramo. Falta de desagües, cordón cuneta, veredas y asfalto en barrios. Banquetas de grana sobre la ruta. Arroyos obstruidos en tramo cielo abierto.</p> <p data-bbox="826 1014 1070 1238">Aumento en número de actividades comerciales y de población residente.</p> <p data-bbox="826 1294 1070 1395">Incremento de circulación vehicular.</p> <p data-bbox="826 1529 1070 1865">Basura acumulada y agua estancada. Escasez de recolección de desechos. Falta de conciencia y educación ambiental.</p>	<p data-bbox="1102 465 1347 891">Destinar recursos para infraestructura adecuada al mediano plazo, asfalto. Mantenimiento en corto plazo, de bacheo, arroyos, veredas y desagües.</p> <p data-bbox="1102 1014 1347 1440">Solicitud de un análisis a los organismos de planificación, de posibles tipos de ordenadores del tránsito (frente a acceso INAREPS); retornos, rulo, semáforos, rotonda.</p> <p data-bbox="1102 1529 1347 1944">Presencia del municipio en recolección y limpieza de residuos. Difusión de normas claras de convivencia y respeto, educación ambiental.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Inseguridad 	<p>Insuficiente iluminación en vía pública. Escaso control policial</p>	<p>Reposición de luminarias en los barrios y mayor presencia de patrulleros.</p>
2	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Dificultades para tránsito de peatones y vehículos por anegamiento a los lados de la autovía. 	<p>Precipitaciones. Banquinas de tierra y granza poceadas.</p>	<p>Solicitud al Estado provincial; control, relleno y mejoramiento de las banquinas, en el corto plazo</p>
3	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Contaminación de suelo y de agua de napas. ➤ Inundaciones en campos con pérdidas en la producción de cultivos 	<p>Vertido de derrames de efluentes tóxicos y residuos de agroquímicos.</p> <p>Canales cunetas y arroyos tapados embalsan el agua hacia las calles y entre los campos.</p>	<p>Control con intervención de los organismos competentes de Provincia y/o Municipio.</p> <p>Limpieza, mantenimiento de arroyos y control del área de caminos a través del ENVIAL, en el mediano plazo.</p>
4	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Contaminación del suelo y del agua de las napas. ➤ Riesgos de accidentes para peatones. 	<p>Vertido de derrames de efluentes tóxicos y residuos de agroquímicos en área de cultivos.</p> <p>Aumento del movimiento vehicular. Imprudencia de peatones y vehículos.</p>	<p>Control de agroquímicos con intervención de los organismos competentes de Provincia y/o Municipio, en el corto plazo.</p> <p>Colocar semáforos con cruce peatonal seguro, ordenadores del tránsito.</p>

Fuente: Elaboración propia sobre la base de los resultados obtenidos de la investigación

Las manifestaciones en el territorio producto de la expansión de la ciudad de Mar del Plata a través de su eje sur interior, en el sector de estudio, debe comprometer a los gobiernos a desarrollar políticas públicas que contemplen una gestión orientada a considerar una adecuada planificación del territorio, con diagnósticos socioeconómicos y evaluaciones tendientes a incorporar infraestructura, servicios y controles ambientales que mejoren las situaciones de riesgo de las poblaciones más vulnerables.

En cada tramo, se observan modificaciones, problemas y efectos como resultado del crecimiento de la ciudad, alterando los recursos y la calidad de vida de los habitantes del área, de acuerdo a las propias expresiones de los vecinos que en varios sentidos solicitan la presencia del Estado. Para ello sería adecuado realizar la consulta a los diferentes actores sociales que residen o realizan sus actividades en este sector del periurbano, trabajando con ello las necesidades que manifiestan quienes son protagonistas, para luego planificar en función de los análisis que los especialistas realicen desarrollando un adecuado plan de gestión territorial y ambiental. De este modo, podrían obtenerse resultados positivos ante las situaciones problemáticas encontradas.

En función de resolver en el corto y mediano plazo los diferentes reclamos, se considera imprescindible incorporar medidas tendientes a destinar los recursos económicos necesarios que permitan que las poblaciones involucradas reciban los servicios esenciales, la infraestructura adecuada y una respuesta a las necesidades y problemas encontrados, para lograr obtener así, una distribución más equitativa de los beneficios territoriales.

6. BIBLIOGRAFÍA

ALGUACIL GÓMEZ, Julio (2008): Espacio público y espacio político. La ciudad como el lugar para las estrategias participativas. En: Espacio público, ciudad y conjuntos históricos. Cuadernos 22, Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía. pp. 167–185. España.

ARELLANO GAULT, David y BLANCO, Felipe (2013): Políticas públicas y Democracia. Instituto Federal Electoral. México.

<https://portalanterior.ine.mx/archivos3/portal/historico/recursos/IFE-v2/DECEYEC/EducacionCivica/CuadernosDivulgacion/CuadernosDivulgacion-pdfs/CUAD 30 definitivo.pdf>

ÁVILA SÁNCHEZ, Héctor (2009): Periurbanización y espacios rurales en la periferia de las ciudades. En: Estudios Agrarios. Revista de la Procuraduría Agraria, Nº 41, pp. 93-123.

BARENBOIN, Cintia (2012): Políticas públicas urbanas e instrumentos de regulación en la ciudad de Rosario. En: Revista Iberoamericana de Urbanismo nº7. RIURB. Editorial Publisher. Barcelona.

BORJA, Jordi (2003): La ciudad conquistada. Editorial Alianza. Madrid.

BORJA, Jordi (1983): Los actores sociales en la construcción de la ciudad. Ciudad y territorio. Revista de Ciencia Urbana. Nº 57-58. Ed. INAP. España.

BARSKY, Andrés (2005): El periurbano productivo, un espacio en constante transformación. Introducción al estado del debate, con referencia al caso de Buenos Aires. Revista Electrónica Scripta Nova, Vol. IX, Nº 194 (36). Barcelona.

BUDOVSKI, V.; BAIGORRÍ, G.; AMIONE, F. (2010): “Indicadores de sostenibilidad para la planificación del crecimiento urbano” Ciudad de Córdoba. Argentina. Eje Temático: Planificación urbana sustentable. Universidad Nacional de Córdoba. Argentina. Disponible en:
<https://es.scribd.com/document/272125142/Budovski-Indicadores-de-Sostenibilidad-Para-La-Planificacion-Del-Crecimiento-Urbano>.

CALDERÓN, Gabriela (2017): Implementación de la Política de Ordenamiento Territorial en el área Serrana del Partido de General Pueyrredon (Provincia de Buenos Aires, Argentina). En: I+A Investigación + Acción, año 20, Nº 20, págs. 39-62. 2017. (En línea) Mar del Plata.

CATENAZZI, Andrea y REESE, Eduardo (2002): La construcción de estrategias de desarrollo local en las ciudades argentinas. En: Revista Pobreza Urbana y Desarrollo, 20. IIED. Instituto Internacional del Medio Ambiente y Desarrollo – América Latina. Buenos Aires.

CERVIO, Ana (2015): Expansión urbana y segregación socio-espacial en la ciudad de Córdoba (Argentina) durante los años '80. Astrolabio, Nº 14. 2015. En: Desarrollo

sostenible, urbanización y desigualdad en América Latina Naciones Unidas – Cepal. Cooperación Alemana. Impreso en Naciones Unidas, Santiago.

CONSOLI, A. LENCE, CH. LENCE, M. y Otros (2009): Un instrumento para el desarrollo regional: El Parque Industrial Gral. Manuel Savio. Movimiento Productivo Argentino. Mar del Plata. Documento Electrónico.

DE MATTOS, Carlos (2010): Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina. De la ciudad a lo urbano generalizado. En: Revista de Geografía Norte Grande, 47: 81-104. Scielo. Santiago de Chile.

DE MATTOS, Carlos (2002): Transformación de las ciudades latinoamericanas. ¿Impacto de la globalización? EURE Vol. 28. Nº 85. Santiago de Chile.

DELGADO, Sergio (2007): El poema y la ciudad. Paisaje urbano e hiperurbano en tres poetas rosarinos (Dobry, García Helder y Prieto). Cuadernos LIRICO, 3 | 2007, 199-217. <http://journals.openedition.org/lirico/788>; DOI: <https://doi.org/10.4000/lirico.788>

DILLON, B; COSSIO, B; POMBO, D. (2010): Valor del suelo urbano en una ciudad intermedia: la volatilidad del capital y sus resultados efímeros. Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales Vol. XIV, núm. 331. Barcelona.

ECHEBARRÍA MIGUEL, C. Y AGUADO MORALEJO, I. (2003): “La planificación urbana sostenible”, en Zainak, Nº 24, pp. 643-660.

ENTRENA DURAN, Francisco: (2004): Los límites difusos de los territorios periurbanos: una propuesta metodológica para el análisis de su situación socioeconómica y procesos de cambio. Sociologías, p. 28 a 63. Porto Alegre. Brasil.

ECHECHURI, H; FERRARO, R; BENGOA, G. (2002): Evaluación de Impacto Ambiental. Entre el saber y la práctica. Espacio Editorial. Buenos Aires.

ECHECHURI, H; BENGOA G; R. FERRARO, R; GOYENCHE, H. (1998): El periurbano marplatense como sistema complejo. Mar del Plata. Síntesis del proyecto de investigación sobre el periurbano de Mar del Plata durante los años 1997/1998. Centro de Investigaciones Ambientales, FAUN, UNMdP. Mar del Plata.

FERRARO, R.; ZULAICA, L. Y ECHECHURI, H. (2013): Perspectivas de abordaje y caracterización del periurbano de Mar del Plata, Argentina. En Revista Letras Verdes N.º 13. Marzo 2013, pp. 19-40. Dossier: "Ecología Urbana". Flacso Ecuador.

FERRARO, Rosana; ZULAICA, Laura (2007): Sectorización del sistema periurbano de Mar del Plata, siguiendo criterios ambientales. En Actas del Congreso Internacional sobre Desarrollo, Medio Ambiente y Recursos Naturales: sostenibilidad a múltiples niveles y escalas, Cochabamba, Universidad Mayor de San Simón.

GALLOPIN, Gilberto (2003): Sostenibilidad y desarrollo Sostenible: un enfoque sistémico. En: Medio Ambiente y Desarrollo, 64. Proyecto NET/00/063 CEPAL/Gobierno de los Países Bajos Santiago de Chile.

GLIGO, Nicolo (1983): Medio ambiente en la planificación latinoamericana: Vías para una mayor incorporación. Revista EURE (Vol. IX – Nº 27) pp. 51-72. Santiago, Chile.

GARAY, Alfredo (2006): Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires.

<https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/planes-reg/Lineamientos-Estrategicos-para-la-Region-Metropolitana-de-Buenos-Aires.pdf>

GARAY, Alfreso (1999): Gestión ambiental de infraestructura y servicios urbanos. Módulo correspondiente a materia de la Maestría en Gestión Ambiental del Desarrollo Urbano, Mar del Plata, Centro de Investigaciones Ambientales, FAUD-UNMdP.

GREENE, Ricardo (2005): Pensar, dibujar, matar la ciudad: orden, planificación y competitividad en el urbanismo moderno. EURE, vol. XXXI, núm. 94, pp. 77-95 Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago, Chile.

HARDOY, Jorge E. (1969): La urbanización en América Latina, desde sus orígenes hasta nuestros días. Buenos Aires: Editorial del Instituto.

HARVEY, David (1977): Urbanismo y desigualdad social. Siglo XXI de España Editores. Madrid, España.

HERNÁNDEZ PUIG, Santiago (2016): El periurbano, un espacio estratégico de oportunidad. En: Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales. Biblos 3W. Barcelona.

<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1160.pdf>

LORA, E. STEIN, E. Y TOMMASI, M (2006): En La política de las políticas públicas. Progreso económico y social en América Latina. Informe 2006. Cap 1 pag. 3-11. BID. Ed. Planeta Mexicana. Estados Unidos.

MICHELINI, Juan J. y DAVIES, Carina (2009): Ciudades intermedias y desarrollo territorial: Un análisis exploratorio del caso argentino. Documentos de Trabajo GEDEUR, nº 5 Madrid.

MONTES LIRA, Pedro (2001): El ordenamiento territorial como opción de políticas urbanas y regionales en América Latina y el Caribe. División de Medio Ambiente y Asentamientos. CEPAL, ECLAC. Publicación de las Naciones Unidas. Santiago de Chile.

NAVARRETE ESCOBEDO, David (2013): Formas y conceptos de la urbanización planetaria para una lectura de la ciudad latinoamericana. Dossier: Latinoamérica: las ciudades y la teoría urbana en el siglo XXI. Andamios vol.10 no.22. México.

OSSENBRÜGGE, Juren (2003): Formas de globalización y del desarrollo urbano en América Latina. Revista Iberoamericana, III, 11. Madrid / Frankfurt.

URL: <http://www.iai.spk-berlin.de/fileadmin/dokumentenbibliothek/Iberoamericana/11-ossenbrugge.pdf>

PINTO DA CUNHA, José (2002): Urbanización, redistribución espacial de la población y transformaciones socioeconómicas en América Latina. En: Cepal-Serie de Población y desarrollo. Copyright © Naciones Unidas, Santiago de Chile.

RANDLE, Patricio (1992): Ciudades intermedias Su reactivación en la región pampeana. Copyright por Fundación Banco de Boston. Buenos Aires, Argentina.

REESE, Eduardo (2006): La situación actual de la gestión urbana y la agenda de las ciudades en la Argentina. En: Medio Ambiente y Desarrollo, revista del Instituto de Medio Ambiente y Desarrollo - AL (IIED-AL) 65.

REESE, Eduardo (2003): Instrumentos de gestión urbana, fortalecimiento del rol del municipio y desarrollo con equidad. Curso de Gestión Urbana. Lima, Perú.

ROLNIK, Raquel, (1997): Instrumentos de Gestión Urbana. Para Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano. Oficina de Planeación Estratégica /OPES –Brasil.

ROCCATAGLIATA, Juan y Otros (1984): Mar del Plata y su región. Sociedad argentina de Estudios Geográficos. Serie especial; 10 Pág.111. Buenos Aires.

SAGUA, Marisa (2004): Su conceptualización y expresión territorial en la ciudad de Mar del Plata. Un Aporte a la Gestión Ambiental Urbana. Mundo Urbano.
<http://www.mundourbano.unq.edu.ar/index.php/ano-2000/40-numero-4--agosto/55-4-vulnerabilidad-ambiental>

SANTOS, Milton (1996): Metamorfosis del espacio habitado. Ed. Oikos-tau. Barcelona, España.

SASSONE, S. M. (1998): Reestructuración territorial y ciudades intermedias en Argentina. Signos Universitarios: Revista de la Universidad del Salvador. Año 18, Nº 34. Buenos Aires Argentina.

SEHTMAN, Alejandro (2014): Argentina Un país totalmente urbanizado. El Atlas de las ciudades. Buenos Aires. Edición Cono Sur/Fundación Mondiplo. 2014. Págs. 98-99.

SILVEIRA, María (2009): Espacio banal y diversidad: más allá de las demandas del príncipe. Conferencia de apertura. Huellas. Santa Rosa. La Pampa.
<http://www.biblioteca.unlpam.edu.ar/pubpdf/huellas/n13a20confapertura.pdf>

TOMADONI, M., ZULAICA, L., & CALDERÓN, G. (2014): Sostenibilidad urbana en la zona de transición urbano-rural de Mar del Plata. *Investigación + Acción*, 17(16), 71 - 90. Disponible en <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/ia/article/view/16-04>

TOMMASI, Mariano (2007): Un País Sin Rumbo: Política, Políticas Públicas y Desarrollo en la Argentina (con una leve comparación al caso chileno). Documento de trabajo 2. CIGLOB. Santiago, Chile.

USACH, Natalia; GARRIDO, Rubén (2009): Los cambios en el sistema urbano argentino: especialización y diversidad. Congreso de la Asociación Española de Ciencia Regional, XXXV Reunión de Estudios Regionales. Valencia.

VALENZUELA RUBIO, M. (1986): “Los procesos de difusión espacial de la ciudad. Tendencias recientes”. Clemente Cubillas, E. Jornadas de Geografía y Urbanismo. Secretaría de Publicaciones de la Universidad de Salamanca. Salamanca.

VAPÑARSKY, Cesar y GOROJOVSKY Néstor (1990): El Crecimiento Urbano en la Argentina. Buenos Aires, Grupo Editor Latinoamericano.

VAPÑARSKY, Cesar (1995): Primacía y macrocefalia en la Argentina: la transformación del sistema de asentamiento urbano 1950. Desarrollo Económico 138, Vol. 5. IDES. Argentina.

VIDAL, Sonia (2001): Las ciudades intermedias de la Argentina: producción y desarrollo de un espacio sustentable. Actas de Congreso 8º Encuentro de Geógrafos de América Latina. Edición Resúmenes. Santiago de Chile marzo de 2001.

ZINGONI, José (2015): Gobernar la ciudad Desarrollo local y políticas urbanas municipales. 1a ed. - Bahía Blanca: Editorial de la Universidad Nacional del Sur. Ediuns, 2015.

ZULAICA Laura y TOMADONI, Micaela (2015): Indicadores de sostenibilidad ambiental en el periurbano de la Ciudad de Mar del Plata, Argentina. Anales de Geografía, vol. 35, núm. 2 http://dx.doi.org/10.5209/rev_AGUC.2015.v35.n2.50120.

ZULAICA, Laura y CELEMIN, Juan P. (2014): Condiciones de habitabilidad y crecimiento poblacional en el periurbano de la ciudad de Mar del Plata, Argentina. Editorial Universidade de Brasília. Departamento de Geografia. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Revista: Espaço e Geografia. Brasilia.

ZULAICA, Laura (2013): Crecimiento urbano y sustentabilidad en el periurbano costero e interior de la ciudad de Mar del Plata. Revista Entrevistas, 1-19.

http://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/1175/2013Crecimiento_urbano_y_sustentabilidad-Zulaica.pdf?sequence=1&isAllowed=y

ZULAICA, Laura (2013): Perspectivas para el abordaje de la interface rural-urbana: Un análisis aplicado al periurbano del sector sur de Mar del Plata, Argentina.

<https://es.slideshare.net/beruchis/abordaje-interface-rural-urbana-mar-del-plata>

ZULAICA, L. FERRARO, R. VÁZQUEZ, P. (2012): Transformaciones territoriales en el periurbano de Mar del Plata. En: Memoria Académica. FaHCE.

http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.5491/pr.5491.pdf

ZULAICA, Laura y FERRARO Rosana (2011): Aportes metodológicos para la gestión territorial del periurbano marplatense (Provincia de Buenos Aires, argentina):

Aplicaciones en el sector sur. Revista Geográfica de América Central. Número Especial EGAL, 2011- Costa Rica.

ZULAICA, Laura y FERRARO, Rosana (2010): “Crecimiento urbano y transformaciones territoriales en el sector sur del periurbano marplatense”. Revista Huellas, Número 14, pp. 53-77.

Fuentes documentales, otros

- Argentina.gob.ar Acerca del Inareps
<https://www.argentina.gob.ar/salud/inareps/institucional>
- Abasto Central de Mar del Plata
<http://www.abastocentralmdp.com/index.html>
- Código de Ordenamiento Territorial de General Pueyrredon. Ordenanza 13231
<https://www.concejomdp.gov.ar/biblioteca/docs/o13231.html>
<https://www.almenaweb.com/cot>
- Código de Zonificación Batán – Chapadmalal. ORDENANZA Nº 5295/1982
<http://www.concejo.mdp.gov.ar/biblioteca/legislacion/CODIGO%20DE%20ZONIFICACION%20BATAN%20CHAPADMALAL.pdf>
- Dirección Provincial de Estadística de la provincia de Buenos Aires (2015). Estudios de POBLACIÓN de la provincia de Buenos Aires. Publicación semestral de datos, análisis y estudios sociodemográficos. Año 1, Número 1. Junio 2015. La Plata, Buenos Aires.
- INDEC. Instituto Nacional de Estadística y Censos. Censo Nacional de Población y Viviendas 2010.
- Imagen:
www.google.com.ar/maps/@-37.9945188,57.6507179,7294m/data=!3m1!1e3
- Informe Ejecutivo SNEEP 2019. Sistema Nacional de Estadística sobre Ejecución de la Pena. Subsecretaría de Política Criminal Secretaría de Justicia Ministerio de Justicia y Derechos Humanos.
- Ley Nº 24.430. Constitución de la Nación Argentina. Texto oficial de la Constitución Nacional (sancionada en 1853 con las reformas de los años 1860, 1866, 1898, 1957 y 1994).

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/804/norma.htm>

- Ley 13744 Agrupamientos Industriales Poder Legislativo Provincial. Provincia de Buenos Aires. 2007.

- Imagen: www.google.com.ar/maps/place/Mar+del+Plata,+Buenos+Aires/ 2016

- LEY 11723 de protección del medio ambiente y recursos naturales. La Plata, 09 de noviembre de 1995

<https://www.argentina.gob.ar/normativa/provincial/ley-11723-123456789-0abc-defg-327-1100bvorpvel/actualizacion>

- MGP Mapa Digital. Barrios. En:

http://gis.mardelplata.gob.ar/app_mapa_interactivo/planodigital.php?subrubro=15

- Página Oficial del Municipio de General Pueyrredon

<https://www.mardelplata.gob.ar/Contenido/parque-industrial#mapa>

- Página Oficial del Servicio Penitenciario Bonaerense

<http://www.spb.gba.gov.ar/site/index.php/misiones-y-funciones/42-complejos>

- Plan Estratégico Mar del Plata-Batán 2013-2030

- Periódico Quédigital, 21 de marzo de 2015. Ruta 88: incumplimientos que se traducen en muertes. En:

<https://quedigital.com.ar/sociedad/ruta-88-cuando-los-incumplimientos-se-traducen-en-muertes/>

- Revista InterNos. “Lluvias y fuertes vientos dañaron invernaderos y caminos rurales en Mar del Plata”. 24 junio, 2019.

- Vialidad. Revista de la Dirección de Vialidad. Ministerio de Obras Públicas. Publicación trimestral, N°8. 1959. Talleres Gráficos De Oliva. La Plata, Bs. As.

- Vialidad. Revista de la Dirección de Vialidad. Ministerio de Obras Públicas. Publicación trimestral, N°18. 1962. Talleres Gráficos De Oliva. La Plata, Bs. As.

- Colegio Caraludme Batán. Ruta 88 en el año 1955. (Fotografía). Foto A

- Angelmdq23. (2011). Ruta 88. Senda peatonal y ciclística Mar del Plata – Batán. (Fotografía).

Recuperado de

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Senda peatonal y ciclistica Mar del Plata - Batan \(ruta 88\) - panoramio.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Senda_peatonal_y_ciclistica_Mar_del_Plata_-_Batan_(ruta_88)_-_panoramio.jpg)

Foto B

- Qué Digital, Anuario. (2015). Ruta 88: incumplimientos traducidos en muertes. (Fotografía).

Recuperado de

[http:// quedigital.com.ar/anuario2015/ruta-88-incumplimientos-traducidos-en-muertes/2015](http://quedigital.com.ar/anuario2015/ruta-88-incumplimientos-traducidos-en-muertes/2015)

- Lo que pasa.net (2020). Ruta 88. Corte de ruta. (Fotografía).

Recuperado de

<https://loquepasa.net/2020/04/30/organizaciones-sociales-realizan-un-corte-de-la-ruta-88/>

- https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/72/Ruta_88_en_el_a%C3%B1o_1955.jpg

Foto C

7. ANEXOS

7.1. INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

ENTREVISTA

ENTREVISTA A VECINOS/INFORMANTES QUE REALIZAN ACTIVIDADES O RESIDEN EN EL SECTOR

- Ubicación de la vivienda/actividad
Sector:
Identificación del entrevistado de acuerdo a la actividad
Comercio__ Industria__ Servicios__ Producción rural__ Otras actividades__
- Datos personales del entrevistado
Sexo
Edad
Nivel de instrucción
Lugar de residencia
Actividad que realiza
Antigüedad de residencia/actividad
- Identificación del rubro que caracteriza al entrevistado
Vecino residente
Comerciante
Productor rural
Servicios
Industrial
Empleado
Otros
- Antigüedad de la construcción y del establecimiento / actividad
Forma de tenencia del establecimiento: propietario __ inquilino __ empleado__
Forma de tenencia de la construcción: Propietario __ inquilino __ empleado__
- Motivos que llevaron a la selección de este barrio o área para fijar residencia o actividad
- Datos sobre conocimiento del barrio/área
¿Ha observado cambios o modificaciones en un área de 300 metros?
SI__ NO__
¿Ha observado cambios o modificaciones en todo el sector?
SI__ NO__
Enumere las cinco principales modificaciones que usted percibe en el barrio en los últimos 15 años
¿Cuál es su opinión sobre los cambios percibidos?
POSITIVOS__ NEGATIVOS __
- ¿Conoce acciones del municipio o de la provincia, que se hayan realizado en el barrio en los últimos 15 años? SI__ NO__ NO SABE__
¿Cuál/es?
¿Dónde?
¿Recuerda cuánto tiempo hace que se realizaron?
- ¿Conoce acciones del municipio que se hayan realizado en el sector ruta 88-Mar del Plata-Batán en los últimos 15 años?

SI__ NO__ NO SABE__

¿Cuánto tiempo aproximado?

¿Cuál/es?

¿Dónde?

- ¿Qué actividades considera que han tenido mayor crecimiento en el sector?

Comercios pequeños__ grandes comercios__ servicios __ industria__

uso residencial__ actividades rurales__ Otros__

- ¿Qué aspectos considera que se han modificado en su barrio en los últimos 15 años?

¿Cómo?

- ¿Ha notado cambios en la provisión de los siguientes servicios en los últimos 15 años?

Transporte__ salud__ educación__ bancos__ estaciones de servicio__
policía__ otros.

Los considera Negativos_1_ positivos_2_

Transporte__ salud__ educación__ bancos__ estaciones de servicio__
policía__ otros.

- ¿Ha notado cambios en el movimiento vehicular del sector? SI__ NO__

Aumento__ Disminución__

¿Qué tipo de vehículos?

Automóviles__ camiones__ micros urbanos__ micros de larga distancia__

todos__ otros__

- ¿Cuáles son los motivos que considera que influyen en el tránsito que tiene la ruta 88 desde Juan B. Justo hasta Batán?

¿Y más allá de Batán?

- ¿Cuáles son los problemas que UD. considera que tiene el barrio/sector?

Asfalto, veredas, desagües pluviales, cloacas, gas natural, agua corriente,
seguridad, señalización, semáforos, mantenimiento vial, espacios verdes,
plazas, tránsito peatonal, ruidos, movimiento vehicular, otros.

- ¿Reconoce en el sector problemas en el ambiente?

Aire

Agua

Suelo

En caso de reconocer algún/os ¿Podría explicar cuáles son esos problemas?

- ¿Ha habido alguna acción vecinal o municipal para mejorar condiciones de habitabilidad en el barrio o área cercana?

7.1.1. Síntesis de entrevistas realizadas

RESPUESTAS DE ALGUNOS ENTREVISTADOS	
CONSULTA	
Actividad del entrevistado, rubro y antigüedad en la actividad o residencia en sector de estudio	

Vecino residente	1. Empleada. Vive desde hace 20 años	
Comerciante		
Productor rural		
Servicios	2. Médica y docente en el INAREPS desde hace 27 años.	1. Docente de las UP desde hace 10 años.
Industrial		2. Empresario Metalúrgico en el PI hace 20 años 3. Empresario prod. de Inyectables en PI. 20 años
Empleado		
Otros	3. Pte. Soc. de Fomento Bo. Las Américas desde hace 7 años. Vive en el barrio desde hace 16 años.	4. Piloto de avión/Administrativo desde hace 4 años.

Motivos de elección de la actividad o residencia

Vecino residente	1. Le gusto la casita y el Bo. Las Américas	
Comerciante		
Productor rural		
Servicios	2. Por su especialidad (médica) y porque es docente en la institución (Inareps).	1. Por trabajo. Es docente en la UP de Batán
Industrial		2. Elabora productos en el Parque Industrial 3. Elabora productos en el Parque Industrial
Empleado		
Otros	3. Por su actividad barrial.	4. Es socio y piloto del Aeroclub y cumple una labor social allí.

Percepción de modificaciones en el barrio y en el sector de estudio desde hace 15 años

Vecino residente	1. Se rompen las calles y no las arreglan, son de tierra y se inundan/No vio cambios en el resto del sector.	
Comerciante		
Productor rural		
Servicios	2. Aumento de tránsito de autos y camiones colocaron semáforo, puestos de venta, iluminación, biciesenda, calles inundadas y en mal estado. Desorden de tránsito en la Ruta 88 y ruidos molestos/ No sabe de cambios en áreas más alejadas, no frecuente	1. No ha notado cambios en el área cercana. En general en los últimos 15 años se construyeron una biciesenda y la autovía entre Mar del Plata y Batán. 2. No vio modificaciones en el barrio.
Industrial		

3.No vio modificaciones en el área cercana al PI. En general en la ruta 88 colocaron semáforos, arreglaron baches y construyeron una bicisenda.

Empleado

Otros

3. Dejaron de pasar las máquinas para emparejar las calles sin asfaltar, hay 165 luminarias apagadas. Se inunda el barrio. Sobre la ruta 88 mayor movimiento vehicular y riesgo de accidentes

Ha aumentado la inseguridad cerca del aeroclub. No ha visto modificaciones en el resto del área.

Cambios en el movimiento vehicular en los últimos 15 años entre Mar del Plata y Batán

Los entrevistados coinciden en que en los últimos 15 años han notado un aumento importante en el movimiento vehicular de automóviles y camiones con riesgo en el cruce de la ruta. Los motivos que expresan son; la creciente actividad en el Parque Industrial, la instalación de grandes comercios, el traslado de personas entre las ciudades de Mar del Plata y Batán y la rotonda de la Av. Juan B. Justo y Ruta 88 que colecta y complica el tránsito general.

Actividades que han tenido mayor crecimiento en el sector de estudio

Vecino residente	1. Grandes comercios y pequeños	
Comerciante		
Productor rural		
Servicios	2. Grandes comercios	1. Grandes comercios, servicios, industria y logística 2. Grandes comercios, logística y almacenaje 3. Grandes comercios, logística y almacenaje
Industrial		
Empleado		
Otros	3. Grandes y pequeños comercios. Industria	4. No ha notado cambios. No recorre el sector

Problemas que tiene el barrio / sector

Vecino residente	1. El barrio se inunda, en las calles hay pozos. Cuando llueve es imposible transitar a pie o en vehículos ya que no hay asfalto, veredas o mantenimiento. Tampoco hay pluviales, cloacas, desagües ni seguridad. Hay movimiento importante vehicular.
------------------	--

7. 2. DATOS DEMOGRÁFICOS

7.2.1. General Pueyrredon y Argentina. Evolución de la población

Población del Partido de General Pueyrredon. Evolución Histórica.
Años 1881 – 2010

Año	Población Total	Variación absoluta	Tasa Intercensal
1881	4.030		
1895	8.175	4.145	50.70
1914	32.940	24.765	75.18
1947	123.811	90.871	73.39
1960	224.824	101.013	44.93
1970	323.350	98.526	30.47
1980	434.160	110.810	25.52
1991	532.845	98.526	18.52
2001	564.056	31.211	5.90
2010	618.989	54.933	9.70

Fuente: Municipalidad de General Pueyrredon. Datos del INDEC.

Tasa anual media de crecimiento poblacional. Argentina 1980 – 2010

Año	Población total	Tasa anual media de crecimiento (por mil)
1980	27.949.480	18,0
1991	32.615.528	14,7
2001	36.260.130	10,1
2010	40.117.096	11,4

Fuente: INDEC. Obtenido de:
https://sitioanterior.indec.gob.ar/nivel3_default.asp?id_tema_1=2&id_tema_2=41

7.2.2. Partido de General Pueyrredon. Poblaciones

Ciudades, localidades, parajes y barrios según eje vial

Mar del Plata	
Batán	Ruta 88
Barrio El Marquesado	Ruta 11 sur
Barrio Chapadmalal	Ruta 11 sur
Barrio Los Acantilados	Ruta 11 sur
Barrio San Eduardo	Ruta 11 sur
Barrio F.U. Camet	Ruta 11
Pje. Santa Isabel	Ruta 11 Km. 29,4
El Sosiego	Ruta 2 Km. 393
Barrio Estación Camet	Ruta 2 Km. 394
La Adela	Ruta 2, Km. 396
Barrio 2 de Abril	Ruta 2 Km. 396
Las Margaritas	Ruta 2 Km. 398
Las Quintas	Ruta 2 Km. 387
Los Zorzales	Ruta 2 pasando El Sosiego
Pje. Colonia Barragán	Ruta 2 Almacén de Cobo y 11 Km
Pje. El Tejado	Ruta 2 Km. 393
Santa Angela	Ruta 2 Km. 394
Barrio Estación Chapadmalal	Ruta 88 Km. 12
Pje. El Boquerón	Ruta 88 pasando Batán Km. 12
Pje. Los Ortiz	Ruta 88 pasando Batán Km. 12
Pje. Valle Hermoso	Ruta 88 Km. 9
El Dorado	Ruta 226 Km. 35,5
Colinas Verdes	Ruta 226 Km. 24
Gloria de la Peregrina	Ruta 226 Km. 20
Pje. Loma Alta	Ruta 226 Km. 16,5
El Coyunco	Ruta 226 Km. 16
Sierra de los Padres	Ruta 226 Km. 16
Laguna de los Padres	Ruta 226 Km. 14
Pje. San Francisco	Ruta 226 Km. 10 (izq) 5,5 Km.
Santa Paula	Ruta 226 Km. 10
Se resaltaron las poblaciones ubicadas sobre la Ruta provincial 88	

Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos de Página Municipalidad de General Pueyrredon

**7.3. MARCO LEGAL. DOCUMENTOS DESTACADOS.
PROVINCIA DE BUENOS AIRES**

Decreto-Ley 8912/77 de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo de Argentina

La ley rige el ordenamiento del territorio de la Provincia de Buenos Aires, y regula el uso, ocupación, subdivisión y equipamiento del suelo. Esta ley define: a. objetivos fundamentales del ordenamiento territorial; b. Los principios en materia de ordenamiento territorial; c. delimitación de territorios rurales y urbanos de los municipios; d. usos de suelo; e. el proceso de ocupación del territorio; f. uso, ocupación, subdivisión y equipamiento del suelo; g. intensidad de la ocupación; h. la definición de los instrumentos de aplicación de la ley; entre otras cosas.

7.3.1. Ley ambiental

LEY DE PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES

Ley 11723/1995

Texto actualizado

Vigente, de alcance general

1995-12-22

LEY DE PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES

LEY 11.723

LA PLATA, 09 de Noviembre de 1995

Boletín Oficial, 22 de Diciembre de 1995

Vigente, de alcance general

EL SENADO Y CAMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES SANCIONAN CON FUERZA DE LEY

Ver Texto En: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/provincial/ley-11723-123456789-0abc-defg-327-1100bvorpyel/actualizacion>

Modificaciones y Legislación complementaria

MODIFICACIONES

LEY 13516

Incorpora art. 69 bis. Sobre clausura total o parcial como medida preventiva.

LEY 15078

PRESUPUESTO GENERAL DE LA PROVINCIA - EJERCICIO 2019. (Art. 59) Incorpora art. 70 bis.

NORMAS QUE COMPLEMENTAN

DECRETO 4732/1996

Establece que será autoridad provincial de aplicación de las Leyes 11.720 y 11.723 la Secretaría de Política Ambiental.

DECRETO 90/2003

Declara de interés regulatorio la recolección y distribución de los residuos sólidos urbanos -domiciliarios y similares- que se realice en territorio bonaerense.

DECRETO 1027/2003

Designa autoridad de aplicación de las Leyes 11.459, 11.720, 11.723 y 12.605.

<u>DECRETO 2271/2003</u>	Crea en el ámbito de la Jefatura de Gabinete la Comisión Interministerial Proyecto FREPLATA, la que tendrá por objeto articular y viabilizar la participación del Gobierno de la provincia de Buenos Aires, en el proyecto protección ambiental del Río de La Plata y su frente marítimo.
<u>DECRETO 3202/2006</u>	Dispone que los organismos de la Provincia con competencia en la aplicación de las leyes de medio ambiente, código de aguas, código de ordenamiento urbano, forestación y otras normas aplicables, para la aprobación de los proyectos urbanísticos o de desarrollos específicos en la zona atlántica bonaerense, deberán verificar la adhesión municipal por ordenanza específica a los presupuestos mínimos establecidos en este decreto.
<u>DECRETO 1802/2008</u>	Crea en el ámbito del Ministerio de Jefatura de Gabinete y Gobierno la unidad de coordinación de manejo costero integrado de la provincia de Buenos Aires, la que tendrá por objeto coordinar, supervisar y ejecutar las acciones que demande la implementación del Plan Integral de Costa, como así también articular y viabilizar la participación de las distintas áreas de Gobierno de la provincia de Buenos Aires y de los municipios involucrados, en la gestión de la zona costera.
<u>LEY 13868/2008</u>	Prohíbe en todo el territorio de la provincia de Buenos Aires el uso de bolsas de polietileno y todo otro material plástico convencional, utilizadas y entregadas por supermercados, autoservicios, almacenes y comercios en general para transporte de productos o mercaderías. Dispone reemplazo progresivo. Establece sanciones.
<u>DECRETO 188/2011</u>	Crea el Programa de Urbanismo Social, que tendrá como finalidad generar las condiciones sociales, sanitarias y urbanas, que permitan mejorar la calidad de vida de la población en situación de vulnerabilidad, a partir de procesos progresivos de intervención.
<u>DECRETO 1072/2018</u>	Establece que los procedimientos para la convalidación de cambios de uso del suelo y aprobación de conjuntos inmobiliarios "etapa barrios cerrados y clubes de campo" se sustanciarán en forma electrónica e integrada a través de un portal web de la Pcia. de Bs. As.

Fuente: https://intranet.hcdiputadosba.gov.ar/includes/ley_completa.php?vnrole=11723

7.3.2. LEY DECLARACIÓN DE CIUDAD A LA LOCALIDAD DE BATÁN

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Fecha de sanción: 18/12/1996

Fecha de promulgación: 10/01/1997

LEY 11.919

EL SENADO Y CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES SANCIONAN
CON FUERZA DE

LEY

ARTICULO 1°: Declárase ciudad a la localidad de Batán, ubicada en el partido de General
Pueyrredon.

ARTICULO 2°: Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Fuente: <https://www.concejomdp.gov.ar/historia/LEY%20QUE%20%20DECLARA%20CIUDAD%20A%20BATAN.pdf>

7.3.3. Dirección de Vialidad. Principios generales

- **Condiciones legales y técnicas para el otorgamiento de permisos de tendidos paralelos y transversales en zona de camino de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires.**

.... PRINCIPIOS GENERALES:

Principio de subsidiariedad: La utilización de la zona de camino para la instalación de los tendidos siempre será de última ratio. No se otorgarán permisos para colocación de tendidos en zona de camino cuando existiere la posibilidad de su implantación fuera de la misma.

Principio de progresividad: Los tendidos preexistentes a la entrada en vigencia de la presente normativa, hayan sido autorizados o no, así como también todos los tendidos cuya autorización se encuentre en trámite, deberán adecuarse a las condiciones establecidas en la misma.

Principio de responsabilidad: El permisionario y/o ejecutor de los trabajos en zona de camino, sean estos autorizados o clandestinos, son conjuntamente responsables ante la D.V.B.A por todo daño y/o alteración que eventualmente se ocasionare, a terceros y/o a la calzada y/o a la zona de camino, que tenga como causa directa o indirecta la ejecución, instalación, permanencia o remoción de la obra, sin perjuicio de la vigencia de los sistemas de responsabilidad que correspondan.

Principio de precariedad: Los permisos o autorizaciones en TODOS los casos revisten carácter PRECARIO; quedando el permisionario obligado a realizar, por SU cuenta y cargo (del permisionario), toda remoción que la D.V.B.A considere necesaria.

Principio de progresividad técnica: Tanto en la presentación de los proyectos como en la ejecución de los trabajos deberán aplicarse las tecnologías más seguras e inocuas respecto de la seguridad vial, la integridad de la calzada y el medio ambiente.

Principio de circulabilidad: Todo proyecto deberá prever la libre circulación peatonal y vial minimizando las eventuales obstrucciones y resguardando la seguridad de usuarios y vecinos.

Principio de permanencia: Para la autorización de colocación de tendidos en la zona de camino, prevalecerá la normativa de la DVBA, en concurrencia con las normativas de los organismos competentes en cada materia.

7.4. MUNICIPALIDAD DE GENERAL PUEYRREDON. DEPARTAMENTO DE EVALUACIÓN Y CONTROL AMBIENTAL

El Departamento de Evaluación y Control Ambiental, dependiente de Servicios Urbanos emite los certificados de aptitud ambiental para los establecimientos industriales que buscan radicarse en el partido de General Pueyrredon que se encuentra dentro de las categorías primera y segunda, en el marco de la Ley provincial 11.459 y su Decreto Reglamentario.

Evaluación de Impacto Ambiental

Todos los proyectos consistentes en la realización de obras o actividades que produzcan o sean susceptibles de producir algún efecto negativo al ambiente de la Provincia de Buenos Aires y/o sus recursos naturales, deberán obtener una DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL expedida por la autoridad ambiental provincial o municipal según las categorías que establece la reglamentación de la Ley Provincial N° 11.723.

Desde la puesta en vigencia de la Ley Provincial N° 11.723, esta dependencia es la encargada de hacer cumplir la legislación antedicha, en el marco de aquellos emprendimientos que la reglamentación atribuye específicamente a los municipios. Así mismo en el marco de cumplimiento de la Ley Provincial, se encuadra el cumplimiento de la Ordenanza N° 21.598. Mediante este procedimiento se identifican los impactos asociados a las actividades previstas para los proyectos, permitiendo evaluar la incidencia de estos en el entorno y así permitir o denegar la realización del mismo desde las competencias de este departamento. Si el proyecto es aprobado también, de ser necesario se establecen acciones mitigadoras, correctoras, compensadoras y programas de monitoreo entre otras medidas que son de obligatorio cumplimiento para asegurar la aptitud ambiental del emprendimiento, buscando evitar la degradación del ambiente y en busca de encuadrar el emprendimiento en los principios desarrollo sostenible.

Fuente: <https://www.mardelplata.gob.ar/Contenido/departamento-de-evaluaci%C3%B3n-y-control-ambiental>

7.4.1. Legislación específica para los núcleos de Batán y Estación Chapadmalal ORDENANZA N° 5295

Municipalidad del Partido de General Pueyrredon
Departamento Deliberativo
ORDENANZA N° 5295 – Texto Actualizado 1
Fecha de sanción: 16/7/1982
Fecha de promulgación: 16/7/1982
Fecha de publicación: 30/8/1982
ORDENANZA N° 5295

Artículo 1º - Pónese en vigencia la Zonificación Según Usos para los núcleos de Batán y Estación Chapadmalal y su área de influencia, la que será instrumentada mediante los Anexos que se detallan a continuación

- 1.1. Anexo I: Código de Zonificación.
- 1.2. Anexo II: Plano de Delimitación de Áreas
- 1.3. Anexo III: Plano de Zonificación de los núcleos Batán y Estación Chapadmalal.
(Texto según Ord. 5636)

Artículo 2.- Deróganse todos aquellos aspectos de la Ordenanza Municipal N° 4514/79 que se relacionen con la delimitación de áreas cuyos límites se encuentran graficadas en el plano que obra como anexo II de esta Ordenanza, así como también toda otra norma que se oponga a la misma.

Ver texto completo en:

<https://www.concejomdp.gov.ar/biblioteca/legislacion/CODIGO%20DE%20ZONIFICACION%20BATAN%20CHAPADMALAL.pdf>

7.4.2. Código de Ordenamiento Territorial.

- CAPÍTULO 6. COT DE GENERAL PUEYRREDON

6. ÁREAS TERRITORIALES Y DISTRITOS URBANOS.

6.1 DELIMITACIÓN DE ÁREAS Y DISTRITOS

6.1.1 DOCUMENTOS GRÁFICOS.

Los planos, cuadros y gráficos que se mencionan en el texto del presente capítulo, se consideran parte integrante del mismo.

6.1.2 LOCALIZACIÓN DE ÁREAS.

La localización y deslinde de las áreas territoriales (urbanas, complementarias y rurales), están indicadas en el plano de delimitación de áreas, que en adelante se designa como Plano de Ordenamiento Territorial del Partido de General Pueyrredon.

6.1.3 UBICACIÓN DE DISTRITOS.

La ubicación y deslinde de los distritos especificados, están indicados en el plano de delimitación de distritos, que en adelante se designa como Plano de Zonificación de Distritos en Áreas Urbanas.

6.1.4 DELIMITACIÓN GRÁFICA DE DISTRITOS EN LOS PLANOS URBANÍSTICOS.

Los deslindes que corresponden a manzanas completas, deben ser interpretados como referidos al eje de calle.

Los deslindes que bordean una calle, graficados convencionalmente con una paralela a uno o a ambos límites de la misma, deben ser interpretados como correspondientes a las parcelas frentistas a dicha calle.

Los deslindes que comprenden a manzanas completas y concluyen con un trazo paralelo al borde exterior de una calle, están incluyendo también en el distrito a las parcelas de ambos frentes de la calle límite.

6.1.5 ANEXOS (ver planchetas urbanísticas intraejidales y extraejidales)

Se anexa al presente Código los planos con la delimitación de las áreas territoriales, de acuerdo a la nomenclatura catastral de las zonas comprendidas y la delimitación de los distritos urbanos de acuerdo a las calles eje o parcelas frentistas de una calle que ofician como límites de distrito o zona. Puede también limitarse un distrito o zona, mencionando los datos catastrales de los predios adyacentes.

6.1.6 LOCALIZACIÓN DE USOS DEL SUELO.

Las actividades clasificadas se localizan en las áreas y distritos previstos, de acuerdo a las tablas correspondientes y a las disposiciones incluidas en las normas particulares de cada distrito.

NOMENCLATURA Y DEFINICIÓN DE LAS ÁREAS TERRITORIALES.

A los efectos de cumplimentar los propósitos y previsiones contenidos en el presente Código, éste se divide en las siguientes áreas, por las cuales se define el carácter y se regula la subdivisión de la tierra, el tejido y los usos del suelo.

6.2.1 DISTRITOS ESPECIALES.

6.2.1.1 DISTRITOS DE RESERVA URBANA - RU.

Corresponden a áreas incluidas dentro de los límites del Ejido de Mar del Plata o del área de Batán ~ Chapadmalal, cuya incorporación o parcelamiento de tipo urbano no se considera necesaria a corto plazo, pero que constituyen zonas de previsión de futuras ampliaciones del área urbana, en función de intereses específicos orientados al bien común.

Su subdivisión está prohibida, sólo podrá ser autorizada mediante ordenanza y considerando motivos extraordinarios y plenamente justificados por el organismo competente.

Se admitirá la construcción de una vivienda unifamiliar de hasta ciento sesenta (160 m²) metros cuadrados de superficie cubierta máxima, con características, plano límite y retiros mínimos iguales a los del distrito R7.

6.2.1.2 DISTRITOS DE URBANIZACIÓN DETERMINADA - UD.

Corresponden a distritos que, con la finalidad de establecer o preservar conjuntos urbanos preferentemente habitacionales o de características diferenciadas, son objeto de regulación integral en materia de uso, ocupación, subdivisión del suelo y paisaje urbano. Sus indicadores específicos y localización se registrarán mediante un número ordinal acumulativo.

6.2.1.2.1 UD - URBANIZACIONES CERRADAS. (Ord. Nº 23007)

Las urbanizaciones cerradas serán afectadas como distritos de Urbanización Determinada (UD), en los cuales podrá autorizarse la radicación y construcción de viviendas unifamiliares y/o multifamiliares con su correspondiente equipamiento comunitario y comercial complementario destinado al aprovisionamiento y servicios de los mismos. A efectos de radicar tales actividades, los emprendimientos deberán cumplimentar con lo establecido en los Decretos Provinciales 27/98 y 9404/86, como así también con lo prescripto en la normativa específica que se dicte en cada caso.

6.2.1.3 DISTRITOS DE USO ESPECÍFICO - UE.

Corresponden a zonas o predios destinados a la localización de usos del transporte, de las comunicaciones, la regulación del combustible gaseoso, la producción o transmisión de energía y el agua potable, la defensa, la seguridad y otros usos afines a los mencionados y que requieren de indicadores específicos diversos a los del distrito a que pueden pertenecer. Se registrarán por un número ordinal.

6.2.1.4 DISTRITOS DE URBANIZACIÓN FUTURA - UF.

Corresponden a fracciones de terrenos de propiedad pública, de gran superficie, aún no urbanizados u ocupados por instalaciones y con usos susceptibles de remoción futura. Estos distritos están destinados a desarrollos urbanos integrales o específicos que exigen un plan de conjunto previo en base a normas y programas especiales.

6.2.1.5 DISTRITOS DE URBANIZACIÓN PARQUE - UP.

Corresponden a áreas destinadas a espacios verdes y parquización de uso público.

6.2.2 ÁREAS RURALES.

Destinadas a emplazamientos de uso relacionados con la producción agropecuaria, intensiva y extensiva, forestal, minera y otras actividades primarias e industrialización en el área, de los productos mencionados.

R. IN. Área rural de uso intensivo.

R. EX. Área rural de uso extensivo.

R. S. Área rural de uso limitado (Rural Serrano).

6.2.2.1 ÁREA RURAL INTENSIVA (R IN.).

Carácter: Área rural destinada a emplazamientos de usos relacionados con la producción agropecuaria intensiva.

Delimitación: Según plano de zonificación.

Subdivisión: De acuerdo al Artículo 2.4.5 del presente Código, unidad mínima de parcela: 5 Ha.

Usos permitidos: Uso rural intensivo: granjas, tambo, horticultura, floricultura, apicultura, cría de pequeños animales (porcinos, según Ordenanzas 6.480 y 11.157) y animales

silvestres, etc. En el caso de ganadería toda aquella que se basa en la alimentación artificial de los animales. Admite usos mixtos de los anteriores.

6.2.2.2 ÁREA RURAL EXTENSIVA (R EX.).

Carácter: Área rural destinada a emplazamientos de usos relacionados con la producción agropecuaria extensiva.

Delimitación: Según plano de zonificación.

Subdivisión: De acuerdo al Artículo 2.4.5 del presente Código, unidad mínima de parcela: 25 Ha.

Usos permitidos: Uso rural extensivo, cría de porcinos según Ordenanzas 6.480 y 11.157 y Cunicultura. (Ordenanza 15871)

Usos Agroindustriales: Serán admisibles en estas áreas todos los usos del suelo industriales vinculados con la producción rural que, por no ser contaminantes, sean compatibles con las restantes actividades agropecuarias. Se dictará indicadores urbanísticos.

Requisitos para el uso industrial: Se exigirá el tratamiento de los efluentes cloacales (en una planta alejada 100 m. de linderos) y la adecuación de las chimeneas de evacuación de gases y humos a la normativa sanitaria de la Provincia de Buenos Aires con intervención del Departamento de Saneamiento Ambiental.

Retiro de los edificios de vivienda internos a la parcela: cuarenta metros (40,00 m.).

Retiro de los linderos: cien metros (100 m.).

La Subsecretaría de Gestión Ambiental podrá exigir la forestación de protección que resulte como medida complementaria de defensa a los vecinos cuando el retiro de los edificios existentes no responda a lo normado.

6.2.2.3 ÁREA RURAL SERRANA (R S).

Carácter: Área rural destinada a emplazamientos de usos compatibles con las características serranas.

Delimitación: Según plano de zonificación.

Subdivisión: De acuerdo al Artículo 2.4.5 del presente Código, unidad mínima de parcela: 25 Ha.

Usos permitidos: Uso rural extensivo.

6.2.2.4 VIVIENDAS INDIVIDUALES EN ÁREAS RURALES.

En todas aquellas parcelas ubicadas en áreas rurales podrá autorizarse la construcción de hasta dos viviendas unifamiliares. No habrá límite por densidad mientras no se supere las dos viviendas. Por razones de parentesco comprobable, el Departamento Ejecutivo podrá, mediante decreto, autorizar otra unidad de vivienda familiar.

6.3 **ÁREAS URBANAS (FUERA DEL EJIDO).**

Destinadas a asentamientos humanos intensivos en la que se desarrollan usos vinculados con la residencia, las actividades terciarias y las de producción compatibles.

A los efectos de la aplicación de la Ley 8912 de Ordenamiento Territorial, se integran al C.O.T. las disposiciones relativas a áreas urbanas ubicadas fuera del Ejido. La adopción de las siguientes disposiciones, no excluye la realización futura de estudios tendientes a la formulación de planes particularizados para las diferentes áreas.

ULM - ÁREAS URBANAS DEL LITORAL MARÍTIMO.

ULM1a y ULM1b al sur de Mar del Plata.

ULM1e al sur de Mar del Plata, entre la Ruta N° 11 y playas.

ULM2a - ULM2b - ULM2c al norte de Mar del Plata.

UTI - ÁREAS URBANAS DEL TERRITORIO INTERIOR.

UTI1 al sur de Mar del Plata.

UTI2 al sur oeste de Mar del Plata.

UTI3 Batán	}	
UTI4 Chapadmalal	}	Normado por Ordenanza 5295/82 (Anexo II)
UTI5 Boquerón	}	

ÁREAS COMPLEMENTARIAS.

Zonas circundantes o adyacentes a Mar del Plata y a las restantes áreas urbanas, relacionadas funcionalmente.

Las áreas complementarias de Batán, Chapadmalal y Boquerón están normadas por Ordenanza 5295 / 82.

6.4.1 VIVIENDA INDIVIDUAL EN ÁREAS COMPLEMENTARIAS (Ord. N° 23007)

En todas aquellas parcelas ubicadas en áreas complementarias se autoriza la construcción de una vivienda unifamiliar, con el número de dormitorios que corresponda a las necesidades del núcleo familiar de su titular, encuadrada en los siguientes indicadores urbanísticos y disposiciones del tejido.

F.O.S y F.O.T. máximos: 0,6

Retiro mínimo de frente y fondo: 5,00 metros.

Retiro lateral en parcela con frente > 20 metros: 3,15 metros.

Plano límite: 7,00 metros.

6.4.2 ÁREA COMPLEMENTARIA Co LM (COMPLEMENTARIA DEL LITORAL MARÍTIMO).

Carácter: Área complementaria del área urbana ULM del litoral marítimo sur y norte de Mar del Plata, zona destinada a localización de actividades complementarias de su zona adyacente, de características turístico - recreativas en un entorno paisajístico de interés.

Subáreas: - CoLM1 al sur de Mar del Plata, complementaria de ULM1.

- Distrito costero comprendido entre Punta Cantera y Escuela de Infantería de Marina: consultar normas particulares en artículo 6.10.

- CoLM2 al norte de Mar del Plata, complementaria de ULM2.

Delimitación: Según plano de zonificación.

Subdivisión: No se permiten subdivisiones que impliquen la creación de áreas urbanas. La subdivisión destinada a uso específico complementario, podrá ser autorizada previa aprobación de la propuesta integral que lo justifique, de acuerdo a los requisitos planteados respecto de zonas específicas.

Unidad mínima de parcela: 02 Ha. en uso complementario.

05 Ha. en uso rural intensivo.

25 Ha. en uso rural extensivo.

Usos permitidos: de acuerdo a las prescripciones de los cuadros del Capítulo 5 y continuidad de uso rural intensivo y rural extensivo.

6.4.3 ÁREA COMPLEMENTARIA Co TI (COMPLEMENTARIA DEL TERRITORIO INTERIOR).

Caracter: Área complementaria en zona de transición urbano - rural, destinada a localización de actividades complementarias del uso urbano o rural inmediato adyacente.

Subáreas: Co TI 1 complementaria de UT11
Co TI 2 complementaria de UT12

Co TI 3 complementaria de Batán }
Co TI 4 complementaria de Chapadmalal } Normado por Ordenanza
Co TI 5 complementaria de Boquerón } 5295 (Anexo II)

Co TI 6 complementaria de UT6
Co TI 7 complementaria de UT7

Delimitación: Según plano de zonificación.

Subdivisión: No se permiten subdivisiones que impliquen creación de áreas urbanas. La subdivisión destinada a uso específico complementario, podrá ser autorizada previa aprobación de la propuesta integral que la justifique de acuerdo a los requisitos planteados respecto de zonas específicas.

Unidad mínima de parcela: 01 Ha. en uso complementario urbano.
05 Ha. en uso rural intensivo.
25 Ha. en uso rural extensivo.

Ocupación: Las características de ocupación de áreas desafectadas del uso rural para su afectación a usos permitidos, han de integrar la propuesta objeto de aprobación municipal.

Usos permitidos: De acuerdo a las prescripciones de los cuadros del Capítulo 5 y continuidad de uso rural intensivo y rural extensivo.

6.4.3.1 ZONA COMPLEMENTARIA URBANO RURAL UNO (ZoCUR 1)

El predio cuya nomenclatura catastral es: Circunscripción II Rural, Parcela 332 c (Sector B) se registrá por la normativa particularizada contenida en la Ordenanza N° 6813.

6.4.3.2 ZONA DE SERVICIOS INDUSTRIALES Y LOGÍSTICA POLO 226 (ZOSIL)

CARÁCTER: Zona destinada a la radicación de empresas dedicadas a transformar y/o fraccionar materias primas o productos industriales, así como aquellas relacionadas con depósito y transporte de insumos, productos intermedios y finales, incluyendo servicios complementarios a las actividades localizadas en dicha zona.

DELIMITACIÓN: Corresponde al predio, cuya denominación catastral es: CIRCUNSCRIPCION II – PARCELA 398 cx.

USO DEL SUELO: Se admiten los siguientes usos de suelo: industrial, comercial mayorista con depósito, de servicios y comercial minorista sin depósito. La identificación de actividades económicas permitidas se perfecciona con las siguientes regulaciones complementarias:

a) Aféctase a la ZOSIL como Zona C (industrial mixta) donde sólo podrán instalarse establecimientos industriales definidos como de 1° y 2° Categoría en el artículo 15° de la Ley provincial N° 11.459, de conformidad con lo establecido en el artículo 45° del Decreto reglamentario N° 1741/96 y en concordancia con la normativa específica que rige la ZOSIL.

b) Prohíbese la radicación de actividades residenciales y/o de urbanizaciones cerradas o abiertas, así como de aquellas actividades que incumplen con las condiciones de radicación enunciadas para la ZOSIL.

c) Prohíbese la radicación de actividades industriales y comerciales mayoristas con depósito, que generen efluentes líquidos en procesos productivos o en mantenimiento de insumos o productos elaborados, excepto las actividades auxiliares generadoras de efluentes aptos para ser vertidos en la red cloacal o de desagüe. También deberán desestimarse aquellas industrias o depósitos que incorporen sustancias explosivas, patogénicas o generadoras de contaminación ambiental (producción y fraccionamiento de agroquímicos, fabricación de sustancias químicas especiales, elaboración y fraccionamiento de drogas medicinales, etc.).

d) Admítense actividades de servicio destinadas a guarda y mantenimiento de vehículos para carga y transporte de productos vinculados con actividades económicas radicadas en la ZOSIL, así como prestaciones dedicadas a Salud, Educación, Gastronomía, Comercios minoristas destinados al consumo diario de productos, por parte y en forma exclusiva, de la población laboral que desarrolla sus tareas en la ZOSIL (Farmacia, Librería, Polirrubro, Quiosco de cigarrillos y golosinas, Quiosco de diarios y revistas, etc.), Recreación, Oficinas y Laboratorios, que resulten pertinentes a las empresas radicadas y a la población que desarrollan sus actividades en el conjunto inmobiliario considerado.

e) Prohíbese la radicación de actividades comerciales minoristas destinadas a consumo masivo de mercancías, por parte de la población rural o urbana de radicación inmediata o mediata al conjunto logístico considerado.

f) Facultase al Departamento Ejecutivo a efectos de autorizar la radicación de actividades industriales, comerciales mayoristas con depósito, de servicios y comerciales minoristas sin depósito previo análisis, evaluación y recomendación del organismo de aplicación pertinente, considerando lo especificado en incisos a), b), c), d) y e), así como su impacto ambiental y su adecuación al soporte infraestructural existente.

OCUPACIÓN DEL SUELO: Las superficies cubiertas y descubiertas deberán dar cumplimiento a las siguientes disposiciones reglamentarias:

a) Se establecen los siguientes indicadores urbanísticos:

a1.- Factor de Ocupación del Suelo máximo (F.O.S.): 0,50

a2.- Factor de Ocupación Total máximo (F.O.T.): 0,50

a3.- Altura máxima de la edificación (H): 15 metros

b) Se deberá disponer retiro mínimo de 5 metros de las edificaciones respecto al límite sureste del predio, lindante con la parcela cuya nomenclatura catastral es: Circunscripción II; Parcela 398 ct. El resto de las unidades edilicias deberán cumplimentar un retiro mínimo perimetral de 15 metros, respecto de los límites de la unidad parcelaria y de la línea municipal. Las superficies correspondientes a tales retiros deberán ser parquizadas y forestadas.

c) No regirán las disposiciones destinadas a franja perimetral edificable y a centro libre de manzana, establecidas en el artículo 3.2.6 del COT. Tampoco podrá incrementarse el FOT, aplicando los estímulos previstos en el artículo 3.2.2.7 del COT. La superficie edificada podrá utilizarse bajo cota de nivel de parcela.

d) Las superficies libres de ocupación edilicia estarán destinadas a red vial circulatoria vehicular y peatonal, a estacionamiento vehicular cubierto y descubierto, a infraestructura de servicios urbanos, a equipamientos comunes y/o recreativos, según plano obrante en fojas 316 del expediente 15373/6/16 cuerpo 2 del Departamento Ejecutivo (Exp. 2395-D-2018 H.C.D)

7.4.3. Referencias de Planchetas urbanísticas del Partido de General Pueyrredon

Plancheta A 11 intraejidal

01 - Plaza "Martín Fierro".
02 - Plaza "Bosque Alegre".
03 - Asociación de Fomento "El Gaucho".
04 - Asociación de Fomento "Bosque Grande".
05 - Asociación de Fomento "San Antonio".
06 - Asociación de Fomento "Bosque Alegre".
E.e. (Equipamiento específico)
01 - Club Atlético River Plate.
02 - Club Atlético Kimberley - Villa Deportiva.
03 - Club Atlético Colegiales Sarmiento.
(las parcelas de nomenclatura: VI-H-19z -16, VI-H-19x-7 y VI-H-19x-16 por Ordenanza 16.948, 17.026 y 17.764 respectivamente, están afectadas al Distrito R6)
04 - Club Atlético Racing.
U.E. (Uso Específico)
01 - I.N.A.R.E.P.S. (Instituto Nacional de Rehabilitación Psicosfísica del Sur) - Ordenanza 11.654.
02 - EDEA.
03 - Distribuidora de Gas Pampeana.
U.D. (Urbanización Determinada)
U.D. Asociación de Viajantes de Mar del Plata - Ordenanza 4.714.
U.D. 26 - FORMA S.A. - Ordenanza 9.391.
U.D. 45 - Plan de Viviendas Polonia 745 - Ordenanza 8.343.

Plancheta B 27 extraejidal

R.U.B.A. (Zona de Reconstrucción Urbana Barrio Autódromo) Ordenanza 11.067.
R.B.A. - (Distrito Residencial Barrio Autódromo).
E.e.B.A.1 - (Distrito de Equipamiento específico Barrio Autódromo uno)
Usos de educación, salud y seguridad.
E.e.B.A.2 - (Distrito de Equipamiento específico Barrio Autódromo dos)
Usos de culto.
E.e.B.A.3 - (Distrito de Equipamiento específico Barrio Autódromo tres)
Sede de la Asociación Vecinal de Fomento.
E.e.B.A.4 - (Distrito de Equipamiento específico Barrio Autódromo cuatro)
Parque forestal de uso Deportivo y Recreativo.
E.e. (Equipamiento específico)
E.e. - Autódromo, autocine, quinchos, autocamping, stand de exposiciones, juegos infantiles, shows musicales, espectáculos campestres, kartódromo, pista moto-cross, pista auto-cross y escenario para otras categorías de disciplinas deportivas motorizadas diversas - Ordenanza 12.534.

Plancheta B 10 extraejidal

U.D. (Urbanización Determinada)

U.D. 7 Unión del Comercio, la Industria y la Producción (UCIP) - Ordenanza 7.369.

U.D. 24 Asociación Mutual Gastronómica entre empleados, técnicos y profesionales afiliados al Sindicato Gastronómico - Ordenanza 6.892.

U.D. 37 Asociación Mutual Trabajadores de la República Argentina (A.M.T.R.A.) - Ordenanza 6.849.

U.D. 48b IMDUR (Consolidación Barrio General Belgrano) - Ordenanza 12.735, promulgada por Decreto Municipal n° 1.559/99.

U.D. 65a Plan 1.500 viviendas Barrio General Belgrano - Ordenanza 10.103.

E.e. (Equipamiento específico)

01 - San Luis S.A. (Complejo recreativo) - Ordenanza 5.329.

02 - PROCOFRU S.A. - Ordenanza 8.571.

03 - Club Atlético San Lorenzo.

04 - Estación de servicio de G.N.C. - Ordenanza 8.182.

05 - Enseñanza E.G.B. e inicial - Ordenanza 12.874.

U.E. (Uso Específico)

01 - I.N.A.R.E.P.S. (Instituto Nacional de Rehabilitación Psicosfísico del Sur). Ordenanza 11.654.

02 - Empresa Distribuidora de Energía Atlántica S.A. - Ordenanza 12.248.

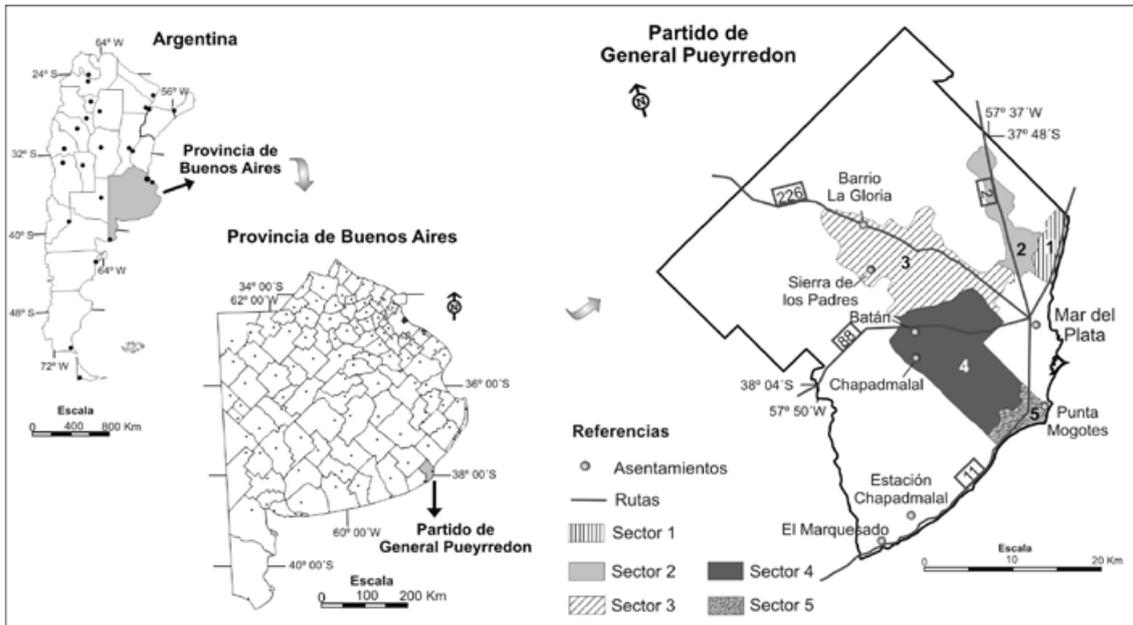
R.U. (RESERVA URBANA)

01 - Parcela 1c destinada para localización de Equipamiento Comunitario e Industrial, según plano 45-204-92

7.5. PERIURBANO DE MAR DEL PLATA.

Esquema A

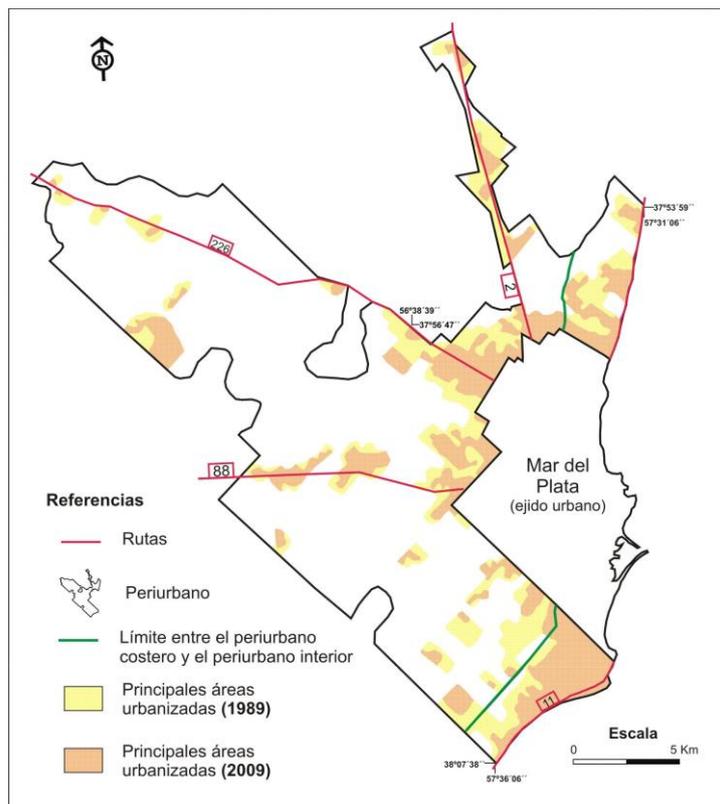
Periurbano de Mar del Plata. Ubicación de los cinco sectores identificados



Fuente: Zulaica, Ferraro y Vázquez (2012)

Esquema B

Periurbano costero y periurbano interior de la ciudad de Mar del Plata: expansión urbana entre 1989 y 2009



Fuente: Zulaica, L. (2013).

7.6. INFORMACIÓN PERIODÍSTICA

Periódico electrónico Que Digital

Informes Multimedia Policiales Política Sociedad Video
01/03/2015

- Imprimir

Ruta 88: incumplimientos que se traducen en muertes

En 15 años, casi 60 personas perdieron la vida en la denominada "Ruta de la muerte". Los reclamos se registran desde los años '70. El 66% de las muertes se produjo en choques de frente, pero la Autovía sigue siendo una promesa.

(Fotos: Lucho Gargiulo)

Desde hace más de 30 años, los 125 kilómetros que tiene la Ruta 88 registran uno de los niveles más altos de siniestralidad del país. En los últimos 15 años, al menos 56 personas perdieron la vida en este camino pavimentado que une a Mar del Plata con Necochea, pero pese a los proyectos para convertirla en autovía, las miles de firmas reunidas, las cinco audiencias públicas realizadas y varios amparos presentados, las reparaciones no llegan. Mientras tanto, se calcula que unos 10 mil autos atraviesan por día la denominada "Ruta de la muerte". A diario, cada conductor y pasajero pone en serio riesgo su vida y espera llegar a destino sin ser una víctima más.

Atravesar una ruta como la 88, que desde hace décadas debería ser autovía -por el tránsito pesado y la circulación de maquinarias que la caracteriza-, es un fiel reflejo de cómo no debería ser una ruta: es extremadamente angosta (6.70 metros), tiene un asfalto obsoleto, gruesos baches y desniveles en prácticamente todos sus kilómetros, se inunda, carece de carteles de señalización vial, cuenta con peligrosas subidas y bajadas, las banquetas están descalzadas, los extremos no están demarcados y las líneas que separan a un carril del otro no existen.

La consecuencia de estas fallencias, además de la rotura de cubiertas y llantas, y averías en el tren delantero de los vehículos, son los accidentes, que en lo que va del 2015 ya se cobraron siete víctimas fatales.

Pero como si hiciera falta aclarar, no se trata simplemente de un número: la vida de casi 60 familias quedó destruida en estos últimos 15 años y para ellos ya no hay reparación vial o justicia que valga.

Fuente: <https://quedigital.com.ar/sociedad/ruta-88-cuando-los-incumplimientos-se-traducen-en-muertes>

La Capital. Electrónico. Mar del Plata

1 de mayo de 2018

Motociclista murió tras un choque frontal en la ruta 88



- accidente
- ruta 88

Un joven de 26 años murió en la noche de este martes al chocar su motocicleta contra una camioneta cuando viajaba desde Mar del Plata hacia Necochea por la ruta 88.

El hecho ocurrió a la altura del kilómetro 82, cuando la víctima regresaba a la ciudad de la que era oriunda. El impacto frontal contra el otro vehículo, que se dirigía hacia esta ciudad, se registró pasadas las 21.

Si bien las causas del accidente son materia de investigación, trascendió que la colisión se produjo que cuando el conductor de la camioneta realizó una maniobra para pasar a un automóvil. Como consecuencia del impacto frontal contra la motocicleta, que se dirigía en sentido contrario, el joven salió despedido y cayó al asfalto.

Rápidamente, concurren al lugar efectivos policiales provenientes de Quequén, quienes constataron que el motociclista había fallecido en el acto, debido a las severas lesiones que sufrió. El tránsito estuvo parcialmente interrumpido hasta que finalizaron los peritajes de rigor y se inició una causa caratulada como “homicidio culposo”, a cargo de la Fiscalía de Delitos Culposos, por la que quedó imputado el conductor de la camioneta.

Fuente: <https://www.lacapitalmdp.com/motociclista-murio-tras-un-choque-frontal-en-la-ruta-88/>

Periódico electrónico Que Digital

Sociedad

09/06/2018

Las Américas: se rompió un caño y una cuadra quedó bajo el agua

Ocurrió en 12 de octubre y Juan N. Fernández, frente a la Primaria N°6, donde se realiza una obra de cordón cuneta. Los vecinos piden que OSSE lo repare cuanto antes para evitar que se inunden las casas.



(Foto ilustrativa: archivo/QUÉ Digital)

La rotura de un caño de la empresa Obras Sanitarias en el barrio Las Américas derivó en la inundación de buena parte del sector en donde hace unos dos meses se viene desarrollando **una obra de cordón cuneta**. Los vecinos advierten el peligro de la pérdida que no cesa y exigen que sea reparada lo antes posible para **evitar que el agua ingrese a las casas**.

El problema se suscita en la esquina de **12 de octubre y Juan N. Fernández**, exactamente frente al edificio en el que funcionan la **Primaria Municipal N° 6 “Centenario”** y la **Secundaria N° 205 “Cecilia Grierson”**, epicentro educativo cercano al Hospital Interzonal.

Ese sector del barrio Las Américas se encuentra en obra desde hace unos dos meses. Presuntamente **a partir de un error cometido por la empresa que lleva adelante la obra de cordón cuneta**, un caño de Obras Sanitarias se rompió y comenzó a perder una importante cantidad de agua.

Rápidamente **el agua se acumuló y se esparció a lo largo de toda la cuadra**, sobre buena parte de 12 de octubre que quedó imposible de transitar y también por la transversal Juan N. Fernández, en una zona intensamente concurrida.

Luego de advertir la rotura, la empresa que realiza la obra habría llevado un camión para colocar tierra sobre el sector inundado, lo que terminó agravando aún más el panorama.

Los vecinos del barrio advierten el peligro del agua que brotó el caño a lo largo de todo este sábado y **reclaman la urgente presencia de una cuadrilla de la empresa Obras Sanitarias** para que realice la reparación correspondiente.

“Esto empezó este sábado a la mañana y al comunicarnos con OSSE nos dijeron que ya estaba solucionado, pero **acá no vino nadie, el agua sigue saliendo y es un peligro; tenemos miedo de que si sigue así va a entrar a las casas** y no podemos esperar hasta el lunes a que vengan a arreglarlo”, explicó a *QUÉ Digital* una vecina de esa cuadra, que además grabó un video que expone cómo se inundó el lugar.

“**Es un peligro para los nenes y para toda la gente que no puede cruzar.** Acá hay una cámara de seguridad de la Municipalidad, así que pueden ver que es un desastre lo que está pasando con este caño”, agregó la vecina a la espera de una solución de la empresa Obras Sanitarias.

Fuente electrónica:

<https://quedigital.com.ar/sociedad/las-americas-se-rompio-un-cano-y-una-cuadra-queda-bajo-el-agua/>

Periódico electrónico Que Digital

Policiales. Sociedad

09/01/2018

- Imprimir

Agroquímicos: avanzan dos causas por contaminación

Una investiga aplicaciones en la zona del Paraje San Francisco y otra en un campo lindero a viviendas en el barrio Colinalegre. En las últimas semanas se hicieron 13 allanamientos. Se determinó que el agua no es apta para consumo.



(Foto: Asamblea de Vecinos Colinalegre)

El barrio **Colinalegre está ubicado en el kilómetro 9,5 de la Ruta 88**: tiene alrededor de 70 hectáreas y se constituyó, gracias a su importante vegetación, como una reserva ecológica. Sin embargo, el barrio lindero a la ruta también alberga un importante campo en el que desde hace años se siembra tanto soja como trigo, de forma alternada. Su comunidad está atravesada por la **problemática de los agroquímicos: las fumigaciones** se concretan con total impunidad y a plena luz del día.

En el **Paraje San Francisco** la realidad es similar y que se repite también en otros barrios: hay permanentes denuncias de **aplicación de agroquímicos** en torno a instituciones como el Jardín de Infantes 932, la Escuela Primaria 51 y la Escuela Secundaria 39.

En este marco, **dos causas judiciales**, a cargo de la fiscal federal Laura Mazzaferri, **registran avances** por estas semanas: días atrás se realizaron **13 allanamientos en distintos puntos** de la zona de Batán, en inmediaciones al Paraje San Francisco, el barrio Colinalegre y el Complejo Penitenciario de Batán en los que se tomaron **muestras de agua, cultivos y suelo**, entre otras, a fin de establecer si existe daño ambiental y para la salud pública, a causa de fumigaciones con agroquímicos por parte de los productores agropecuarios.

La información fue dada a conocer por el sitio oficial *Fiscales.gob.ar* y se detalló que en septiembre pasado, la fiscal, además de dictaminar en favor de la competencia federal para investigar el presunto ilícito, había sugerido la **acumulación de la dos causas** que se tramitaban en la Justicia Federal -con intervención del juez Santiago Inchausti- dado que ambas tenían un mismo objeto y estaban enfocadas a una misma zona geográfica.

En concreto, la investigación busca determinar si entre los días 3 y 28 de octubre de 2011 y hasta la actualidad, se habrían efectuado **aplicaciones terrestres con agroquímicos** que podrían haber afectado en su salud a los niños, jóvenes y adultos del Jardín 932, la Escuela 51 y la 39, como así también, al medio ambiente. A su vez, de acuerdo a la segunda causa acumulada, se busca establecer si en el campo lindero a las viviendas edificadas en Colinalegre se están llevando a cabo **fumigaciones con productos agroquímicos** por parte de los productores o terceras personas.

“Estamos frente a un fenómeno del que aún hoy no se conocen las verdaderas dimensiones, sin perjuicio de que las imputaciones puedan luego dirigirse contra diversos productores o personas jurídicas que operen en la zona”, sostuvo la fiscal Mazzaferri. De acuerdo a su dictamen, las conductas investigadas encuadrarían en el marco del artículo 55 de la ley 24.051 de residuos peligrosos y en el artículo 200 del **Código Penal**, que reprime con prisión de tres a diez años y multa de 10 mil a 200 mil pesos a quien “envenenare, adulterare o falsificare de un modo peligroso para la salud, aguas potables o sustancias alimenticias o medicinales destinadas al uso público o al consumo de una colectividad de personas”.

En este marco, la fiscal requirió que se cite a prestar **declaración testimonial a los profesionales médicos** que integran el Programa de Salud y Agroquímicos de la Secretaría de Salud del Municipio con la finalidad de que relaten las actividades realizadas, y los posibles relevamientos y estudios sobre la población.

La causa, que cuenta con parte querellante en representación de los vecinos afectados, continúa en investigación y se aguarda, por lo pronto, los **resultados de los análisis de las muestras** tomadas en los allanamientos, que están a cargo del Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA) y la Autoridad del Agua de la Provincia de Buenos Aires.

EL AGUA CONTAMIDADA

En el marco del avance de las dos causas, la Justicia dispuso la realización de estudios de contaminación en las instituciones educativas del Paraje San Francisco y en el barrio Colina Alegre, las cuales arrojaron como resultado que **el agua no es apta para consumo humano**.

“Puede suceder que el daño ambiental se haya extendido, abarcando toda la zona, en atención a que allí se ubican numerosos terrenos destinados a la producción agrícola para la que se utiliza la aplicación de agroquímicos, herbicidas, productos fitosanitarios, fungicidas, que en muchas ocasiones poseen como componente activo al glifosato o sales derivadas del mismo como **glufosinato de amonio, endosulfan, 2-4D**, entre otros, los que penetran en los suelos, contaminando aguas superficiales y en el peor de los casos las subterráneas”, advirtió la fiscal.

Fuente: <https://quedigital.com.ar/sociedad/agroquimicos-avanzan-dos-causas-por-contaminacion/>

Periódico electrónico EXPRESO JUDICIAL.com.ar

Mar del Plata: Ordenan allanamientos ante una posible contaminación por agroquímicos

Judiciales 10 de enero de 2018 Por ESTEBAN GONZALEZ

Determinan que el agua no es apta para el consumo humano en campos y quintas de Batán e investigan si se cometieron delitos contra el medio ambiente.

La Fiscalía Federal N°1 de Mar del Plata, a cargo de la fiscal Laura Mazzaferri emitió un dictamen que derivó en 13 allanamientos en varios puntos de la zona de Batán, en inmediaciones al Paraje San Francisco, el barrio Colina Alegre y el Complejo Penitenciario.

Se tomaron muestras de agua, cultivos y suelo, para determinar si existe daño ambiental y para la salud pública, a raíz de las fumigaciones con agroquímicos realizadas por productores agropecuarios.

La funcionaria al referirse a este tema, sostuvo que no se conocen las verdaderas dimensiones de lo ocurrido a la vez que destacó que el Partido de General Pueyrredón, que integran Batán y Mar del Plata, es el segundo cordón frutihortícola del país.

Lo que la justicia intenta dilucidar es si desde octubre de 2011 hasta la actualidad, se efectuaron aplicaciones terrestres con agroquímicos que podrían haber afectado en su salud a niños, jóvenes y adultos del Jardín de Infantes 932, la Escuela Primaria 51, la Escuela Secundaria 39 y al medio ambiente.

En una segunda causa, acumulada con la anterior a pedido de la propia fiscal, se busca establecer si se están llevando a cabo fumigaciones con productos agroquímicos en un campo lindero a las viviendas edificadas en el barrio Colina Alegre, situado en el kilómetro 9.5 de la Ruta N°88, en inmediaciones del Paraje San Francisco.

Según el dictamen fiscal, las conductas objeto de investigación estarían encuadradas prima facie, en el artículo 55 de la ley 24.051 de residuos peligrosos y en el artículo 200 del Código Penal que establece penas de prisión de 3 a 10 años y multas entre 10 mil y 200 mil pesos a quien “envenenare, adulterare o falsificare de un modo peligroso para la salud, aguas potables o sustancias alimenticias o medicinales destinadas al uso público o al consumo de una colectividad de personas”.

De los estudios de contaminación dispuestos en las instituciones educativas del Paraje San Francisco como en el barrio Colina Alegre, dio como resultado que el agua no es apta para consumo humano.

Esto llevó a Mazzaferri a señalar que el daño ambiental puede haberse extendido a toda la zona debido a los numerosos terrenos que allí se encuentran y que están dedicados a la producción agrícola.

E indicó que la aplicación de agroquímicos, herbicidas, productos fitosanitarios, fungicidas, entre otros, en muchas ocasiones poseen como componente activo al glifosato o sales derivadas del mismo como glufosinato de amonio, endosulfan, 2-4D, que penetran los suelos y contaminan no solo las aguas superficiales sino que pueden llegar a las subterráneas.

Asimismo consideró que la investigación debe extenderse al complejo penitenciario de Batán - que comprende la Unidad Penal 15, la Unidad Penal 50 y la alcaidía 44- y por otra parte el complejo cerrado destinado como dispositivo de encierro para jóvenes de entre 16 y 18 años, sometidos al Fuero de Responsabilidad Penal Juvenil, según ley provincial 13.634.

Requirió además que se cite a los profesionales médicos que integran el Programa de Salud y Agroquímicos de la Secretaría de Salud del Municipio de General Pueyrredón para que presten declaración testimonial, para que relaten las actividades realizadas, y los posibles relevamientos y estudios sobre la población de Mar del Plata y Batán.

Se aguarda los resultados de los análisis de las muestras tomadas en los allanamientos, que están a cargo del Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA) y la Autoridad del Agua de la Provincia de Buenos Aires.

Fuente: Artículo de prensa publicado en la web fiscales.gob.ar

Periódico electrónico 0223.

6 de Febrero de 2020 11:03

En 36 horas de temporal cayeron más de 100 milímetros de agua

Hay gran cantidad de calles anegadas en la zona oeste y puerto. Un árbol cayó sobre la ruta 11 y tiró abajo un tendido eléctrico. El agua no da tregua en algunas zonas de la ciudad.

La lluvia sigue generando numerosos inconvenientes a distintos barrios de Mar del Plata: las zonas oeste y sur siguen siendo las históricamente, más afectados según el relato de numerosos vecinos, que continúan enviando a **0223**, fotos y videos con calles anegadas.

A unas 36 horas de comenzado el período de mal tiempo, desde **Defensa Civil** informaron "que cayeron 110 milímetros de agua, según datos extraoficiales", aunque según el **Servicio Meteorológico Nacional** son 96 milímetros.



Esta mañana el barrio **Don Emilio** y General Belgrano el panorama era preocupante en algunas calles: la avenida **Carlos Gardel** y la intersección con **Azopardo** estaba bajo el agua. “Esto no de ahora, sino que cada vez que llueve un poco, esta calle se inunda. Estamos cansados de reclamar a distintos gobiernos pero nadie hace nada”, reclamó un vecino.