

Posibles abordajes metodológicos de la geografía portuaria en la ordenación del territorio: el puerto de Mar del Plata

Possible Methodological Approaches to the Port Geography in the Land Management: the Port of Mar del Plata

María Marcela Eraso*

Introducción

La relación Ciudad-Puerto y el impacto de las infraestructuras portuarias sobre los litorales y las ciudades han generado en nuestro país una magra producción académica particularmente desde la integración del enfoque geográfico y de la ordenación territorial. Como antecedentes precursores en la temática se pueden reconocer los trabajos de Luis Domínguez Roca,¹ quien ha destinado una especial dedicación al puerto de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Otros trabajos vinculados a los puertos trazan sus objetivos sobre el análisis de los flujos portuarios, el tráfico de buques y mercaderías, los impactos ambientales en diferentes obras e investigaciones finalizadas o en curso, volcándose hacia aspectos relacionados con la geografía económica y del ambiente.

En la búsqueda de un enfoque integrado en torno a la determinación de la incidencia real que las obras portuarias tienen sobre la ciudad y los espacios litorales, el objetivo del presente trabajo es *definir los posibles abordajes al estudio de la Geografía Portuaria en la Ordenación Territorial*, alcanzando su aplicación teórica al puerto de Mar del Plata.

Metodología

Para abordar esta aproximación la metodología del trabajo incluyó un relevamiento bibliográfico y el análisis de trabajos anteriores, la búsqueda de fuentes documentales y archivos fotográficos y cartográficos existentes.

Antecedentes

La construcción de un puerto genera impactos en el medio natural, en el sistema urbano-regional y en la ciudad de su emplazamiento. El medio natural se ve interferido por una obra de infraestructura de enormes proporciones generándose procesos de erosión-acumulación, refracción de olas, sedimentación, mortalidad de especies, desaparición de la pradera subacuática, entre otros fenómenos. El sistema urbano regional recibe impactos en general deseados desde la instalación del puerto como resultan los beneficios de los flujos de mercaderías, ideas y personas, aunque existen casos donde el soporte de redes tangibles e intangibles de un sistema urbano-regional-portuario no tiene la capacidad suficiente para absorber todas las transformaciones que el emplazamiento del puerto propone.

* La autora es Profesora y Licenciada en Geografía. Magister en Gestión Ambiental de Desarrollo Urbano. Docente-Investigador de la UNMDP. Es integrante del Grupo de Estudios Sociales Marítimos (GESMar). También es miembro de la *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*.
mmeraso@mdp.edu.ar

¹ Domínguez Roca, L. J. "Contenedores y turistas: reflexiones sobre la relación entre ciudad y puerto a inicios del siglo XXI", en *Geografías, Espacios y Sociedades*, Las Palmas de Gran Canaria, 2006, Vol. 1, N° 1.



Finalmente la ciudad de emplazamiento del puerto sufre impactos severos en su ordenación territorial, viéndose afectada, su circulación y sus condiciones ambientales, en la transformación de su litoral y en la inaccesibilidad de sus pobladores a sectores de la costa, entre otros. Se aprecian entonces, aspectos de interés para profundizar en el estudio de modelos de intervención de las infraestructuras portuarias, sobre el entramado urbano y el soporte físico de su emplazamiento. Este constituye el objeto de estudio para el presente trabajo. Expresado el objetivo propuesto, corresponde establecer la escala de estudio que nos proponemos, que es la local y que queda expresada en el emplazamiento del Puerto Mar del Plata.

Desde el punto de vista funcional y más allá de las unidades de gestión que participen en su gobierno, el análisis del presente trabajo no se cierne a las actividades comerciales o a las regidas por el Consorcio Portuario Regional Mar del Plata.

El puerto de Mar del Plata formó parte hasta 1989 de la composición de los más de 100 puertos que llegó a poseer la Administración General de Puertos. S.E. (AGP). Luego de la promulgación de la Ley 23.696 –conocida como de Reforma del Estado- la AGP fue una de las empresas liquidadas. Un año más tarde, en 1990; el Decreto 2074/90 dispone diferentes acciones entre las cuales para puertos como el de Mar del Plata se dispone que *puedan ser transferidos a las provincias respectivas que así lo soliciten, mediante convenio Nación-Provincia, en un plazo de ciento ochenta (180) días*. Esta normativa fue el paso previo a discutir qué modelo de gestión se le otorgaría a Mar del Plata, una vez transferido a la provincia.

En una primera instancia el puerto funcionó bajo el dominio de la Provincia de Buenos Aires con la figura de un Consejo Asesor. Este consejo asesor finalmente a mediados de la década del '90 decidió crear el Consorcio Portuario Regional Mar del Plata. Este consorcio es una figura oficial no Estatal con participación del Estado provincial de emergencia, autofinanciado y con una mesa de directores que representan diferentes subsectores portuarios (comerciantes, estibadores, frigoríficos, propietarios de buques, despachantes de aduanas, gremios, municipalidades de la zona, etc.).

En este sentido el abordaje de este trabajo abarca a toda función portuaria –actividad marítima que requiere infraestructura portuaria- que se desarrolla en el Puerto de Mar del Plata. Cabe señalar que este puerto ha sido calificado como multipropósito, en este sentido a la relación histórica comercial-industrial-militar desarrollada en él desde su origen, se fueron incorporando otras funciones posteriormente, como la náutica-deportiva y la de plataforma logística de transporte de contenedores, para finalmente vislumbrarse otras funciones potenciales como es el turismo de cruceros.

La concepción de un puerto en el litoral de la “muy galana costa” despertó la imaginación de los primeros hombres blancos que arribaron –por tierra o por mar- a la misma. Hacia 1786 se realizó por pedido del Cabildo

de Buenos Aires, un estudio acerca de la conveniencia de crear un puerto en la zona del Volcán (estribaciones de las serranías de los Padres) dada la distancia que separaba a la capital del Virreinato con el Puerto de San José de la Patagonia. Este estudio fue elaborado por Don Custodio Sá y Farías,² quien señalaba que

“por esta misma razón, sobre lo que llevo expuesto, me parece importante la conservación del establecimiento del Río Negro, que da la mano al de San José y queda mas próximo a esta capital, así fuera posible formar a lo menos otro [puerto], en la punta este de la Sierra del Vuulcan [Volcán = abra o abertura entre montañas, topónimo del área de las Sierras de los Padres/Balcarce], que podría ser el sitio donde los jesuitas habían dado principio a una reducción de indios pampas, llamada nuestra Señora del Pilar, que se abandonó...”³

Posteriormente, la construcción de un puerto en el área desveló el esfuerzo de los pioneros residentes del pueblo de Mar del Plata hacia las postrimerías del Siglo XIX. De este modo el primer intento fue el “puerto” que estuvo instalado al pie de la loma norte (Santa Cecilia), justamente al lado del saladero, teniendo un precario muelle en donde se dio origen a las primeras actividades de intercambio marítimo, propias de un puerto. Allí, en Punta Iglesia, se sucedieron los embarques durante varias décadas, continuando la labor de Coelho de Meyrelles, luego el fundador de la ciudad Patricio Peralta Ramos desde 1860; posteriormente Pedro Luro a partir de 1878; a su vez los señores Spiro Monterisi y Fermín Benemert en 1896 y 1897; luego Ángel Gardella y Cia., en 1889 y posteriormente, en 1909, el Lloyd Comercial Mar del Plata. Ese era un puerto muy precario y poco a poco se fue haciendo más fuerte la idea de construir uno nuevo.

Paralelamente en otra locación, hacia 1886 a instancias de los Sres. Fernández, Francesconi y Denicoli se presentó un proyecto de Puerto en el Torreón. La concesión fue otorgada por Ley Nacional de fecha 25 de Octubre de ese mismo año. Incluso se abrió una suscripción de acciones para integrar el capital necesario de 1.800.000 pesos, pero al no prosperar el proyecto los planes y estudios fueron donados al Gobierno.

Los muelles de cabotaje construidos hasta 1909, fueron los esfuerzos más destacados que se hicieron, para habilitar un puerto en las costas de Mar del Plata. Los primeros trabajos se llevaron a cabo, por iniciativa de los señores Taglioni Hnos., quienes solicitaron y obtuvieron una concesión para construir y explotar un puerto de ultramar en la “playa sur de Mar del Plata”. La concesión de Taglioni Hnos. fue declarada caduca el 11 de octubre de 1909, en virtud que los concesionarios fracasaron en su plan de financiación del proyecto, no obstante haber

² Extraído de Don Custodio Sá y Farías “Segundo informe presentado... sobre el puerto de San José, citado por Pedro de Angelis, en *Colección de Obras y Documentos relativos a la Historia Antigua y Moderna de los pineros del Río de la Plata*. Buenos Aires, s/e, 1836.

³ Se respeta la gramática original.



dado comienzo a las obras, arrojando algunas toneladas de piedra al mar en Cabo Corrientes, desde donde arrancaba la escollera sur del ante-puerto, en su proyecto, lugar éste donde primeramente se deseaba construir el puerto. La empresa Taglioni Hnos. desistió de las obras, mediante una indemnización y el Gobierno de la Nación lo acordó por ley n° 6499.

Finalmente el proyecto del puerto definitivo de Mar del Plata, tuvo un emplazamiento que dio la espalda a todas las propuestas del siglo XIX, que sostenían la necesidad de aprovechar el abrigo de la bahía conformada entre la Punta Piedras (Torreón del Monje) y Punta Iglesias, es decir la hoy conocida como bahía Bristol. Dicho emplazamiento, a vistas del inicio del siglo XX, resultaría incompatible con el carácter de villa balnearia de la élite porteña que emplazó sus residencias veraniegas en la “balconada” natural que ofrecía la Bahía Bristol, esto había ya generado a finales del Siglo XIX varias reacciones de los residentes estivales y permanentes contra las actividades de pesca realizadas artesanalmente en el sector, sumados así a la incomodidad de los veraneantes a los intereses de los vecinos residentes más encumbrados, se concibe que la construcción de un puerto deberá realizarse fuera del ejido del pueblo.

Este emplazamiento al sur de la ciudad representaba resguardar los intereses de la “gente de buena sociedad” y separarlas de las “gentes pobres del puerto” como se identificó tempranamente a esta conjunción socioeconómica extranjera que comenzaba a establecerse en las orillas del Arroyo del Barco del hoy Barrio Puerto.

El Puerto de Mar del Plata se construiría entonces en el extremo norte de una amplia bahía delimitada al sur por Punta Canteras y al norte por Cabo Corrientes. El 11 de octubre de 1909, el Congreso sanciona la ley n° 6499, autorizando al Poder Ejecutivo de la Nación a contratar la construcción del “Puerto de ultramar de Mar del Plata”, con empresas particulares de reconocida capacidad financiera, mediante un concurso de competencia, manifestando que “el desarrollo de la producción exportable, impone la necesidad de aumentar el número de puertos de aguas hondas, que permitan la reducción de los fletes con el aumento de tonelaje y calado de los buques entre los cuales, el de Mar del Plata, tiene señalado un puesto de favor respecto al turno de la construcción”.

Por decreto del Poder Ejecutivo del 26 de noviembre de 1910, fue aceptado el pliego de los señores Allard, Dolfus, Sillard y Wiriot, de París, que habían construido el puerto de Montevideo, Uruguay. La iniciación de los trabajos, debió ser demorada por dificultades surgidas en la expropiación de los terrenos necesarios, pero zanjadas las mismas, las obras se iniciaron a mediados de junio de 1911.

Dicho emplazamiento presentaba una serie de ventajas oceánicas, ya que en la latitud de la ciudad de Mar del Plata, la plataforma continental presenta su menor desarrollo, acompañado este fenómeno con las mayores profundidades que pueden encontrarse cerca de la costa, aunque no todas las ventajas litorales, pues el sector seleccionado

para la construcción del puerto no posee abrigos naturales (golfos, bahías, puntas) a punto tal que el espacio de abrigo indispensable para concebir cualquier puerto era inexistente en el sector y debió ser creado artificialmente a través de la construcción de dos escolleras de gran extensión.

El emplazamiento del puerto, a 7 kilómetros de la ciudad, sin comunicación por vía férrea, obligaba al transporte de todos los materiales de construcción, en carros, por caminos en mal estado. En abril de 1912 se recibía y montaba la gran grúa “Titán-Sur” con la que se debía construir la escollera sur, construyéndose un perfil mínimo de observación. En diciembre de 1912, se inició la fabricación de bloques artificiales, los que comenzaron a colocarse en obra, en febrero de 1913, continuándose la construcción de la escollera normalmente hasta agosto de 1914, fecha en que, a causa de la primera guerra mundial, los trabajos sufrieron una paralización casi completa, reanudándose a principios de 1915. Se construyeron además dos espigones, de la escollera Sur, que encierran una superficie de agua de 3 hectáreas, destinada a puerto de pescadores, conocido hoy como el sector de las lanchitas amarillas. Paralelamente se comenzó el arraigamiento de la escollera Norte en agosto de 1912, con la preparación de una plataforma para el montaje de la grúa “Titán-Norte” y en abril del año siguiente, se dio principio a la obra, continuándose los trabajos sin interrupción, hasta agosto de 1914, fecha en que se suspendieron.

En la dársena de pescadores, se construyó un muelle de mampostería y bloques, de 70 metros de longitud, fundado a -5 metros y se hizo la construcción del talud Norte, en una extensión de 200 metros, con un revestimiento de piedra a juntas tomadas y provisto de escaleras y anillos de amarre. Se ejecutaron además, terraplenes generales empleando 450.000 metros cúbicos de tierra, procedente de la descubierta en las canteras donde sacaban las piedras.

La hipótesis que se esboza en este punto del análisis es que la construcción del puerto de Mar del Plata ha sido el principal elemento disparador de la transformación natural y funcional del litoral marplatense en la última centuria.

La geografía portuaria en la ordenación del territorio: puerto Mar del Plata

Los litorales constituyen los territorios que soportan mayor presión desde lo demográfico, desde las actividades económicas y desde lo ambiental. La accesibilidad tierra-mar-tierra está condicionada por el soporte físico natural de los mismos tanto en la tierra como en el mar. Entre los numerosos artefactos construidos en los litorales, los puertos son las obras de infraestructura por excelencia, aunque su planificación ha estado más bien regida por los principios ingenieriles propios del Siglo XIX y principios del XX, que por los lineamientos de la ordenación territorial, enfoque desarrollado hacia la segunda mitad del siglo XX. De esta manera en el emplazamiento de los principales puertos del mundo se ha ignorado los



principios de la Ordenación Territorial que hubiera estado más atenta a los efectos que la infraestructura portuaria pudiera producir y de los enlaces e interrelaciones de los diferentes elementos (infraestructura, flujos y accesibilidad) sobre el territorio.

Esta falta de relación mutua entre la Planificación Portuaria y la Ordenación Territorial fue característica hasta ya avanzada la 2da. Mitad del siglo XX pues al parecer con los grandes cambios en el tránsito naviero, el aumento en los volúmenes de carga, el tamaño de los buques, la especialización, la automatización y la reciente contenerización, se hizo imprescindible planificar o remodelar los puertos bajo las premisas de la Ordenación Territorial. Esta relación resultaría relativamente fructífera en el diseño de nuevas terminales portuarias, pero sumamente conflictiva en aquellas consolidadas durante décadas en el entramado urbano, donde la falta de espacio y la obsolescencia de las construcciones, enquistada desde varias décadas, hace de cualquier intento de reordenación territorial una tarea ciclópea.

Siguiendo a Barragán Muñoz cuando expresa que “las obras portuarias presentan una serie de características que deben ser tenidas muy en cuenta por la Planificación Territorial” es posible trasladar las mismas al análisis del Puerto de Mar del Plata. Se indica así que las infraestructuras portuarias, “prescindiendo del tamaño suelen estar bien definidas espacialmente” no siendo frecuente que generen procesos expansivos rápidos.⁴ En este orden de cosas el Puerto de Mar del Plata, desde su plano de construcción, daría una idea acabada de la magnitud e importancia excepcional de este puerto de “aguas hondas” y del emporio comercial en que se iba a constituir una vez terminado y cuando convergieran en él, las líneas férreas proyectadas. El monto de las obras contratadas con el gobierno argentino alcanzaba un total de doce millones de pesos moneda nacional oro sellado y comprendía las siguientes construcciones:

- Dos escolleras (rompeolas) de abrigo que partiendo de la costa llegan hasta las profundidades de unos once metros bajo cero (-11 m) y forman una rada abrigada en la que se establecerán las instalaciones del puerto.
- Dragado del antepuesto y de las dársenas de ultramar a treinta pies (-9.15 m) y de la dársena de cabotaje de veinte pies (-6.05 m).
- Construcción de los muelles de ultramar con un desarrollo de 2234 m.
- Construcción de los muelles de cabotaje con un desarrollo de 700 m.
- Revestimiento de taludes.
- Dos muelles para embarcaciones pescadoras.
- Terraplenamientos a (+5 m.) de los terrenos ganados al

mar.

- Construcción de hangares y depósitos.
- Edificios para aduana, suprefectura y servicio del puerto.
- Pabellones para W:C: y mingitorios.
- Usina eléctrica para luz y fuerza motriz.
- Usina frigorífica e instalación para preparación del pescado.
- Instalación de grúas de pórtico y de pared, flotantes, cabrestantes, básculas y correas transportadoras de cereales.
- Vías férreas para el servicio del puerto.
- Pavimentación con adoquines.
- Servicios sanitarios y provisión de agua potable.
- Alumbrado, faros y balizas.

Como puede verse en lo expresado en el proyecto original, se habían tomado todas las previsiones para la construcción de un puerto de aguas profundas, capaz de recibir a los buques del mayor calado de entonces, tanto de pasajeros como de transporte, y se habían tomado disposiciones particulares para hacer de él un puerto cerealero, pero también se había tenido en cuenta, con gran visión de futuro, la expansión de la industria pesquera y hasta su elaboración posterior del producto de la pesca en el mismo puerto.

Otra característica que señala en su clasificación el especialista español es que las obras portuarias “tienen una enorme capacidad estructurante”.⁵ En este sentido el diseño del Puerto de Mar del Plata ha llevado a la conformación de estructuras fijas (arterias, vías férreas, accesibilidad y circulación, usos de suelo industrial, central de producción eléctrica, etc.) que fueron diseñadas en principio para ordenar la funcionalidad del mismo y que, con el paso del tiempo, algunas de ellas muestran marcados signos de obsolescencia. Continuando con el análisis de los aspectos que se le adjudica a las obras portuarias puede señalarse que ellas “se derivan en forma directa hasta casi todos los subsistemas territoriales”.⁶ Entre estos aspectos se considera los efectos sobre lo físico-ambiental, lo económico-productivo y lo urbano-relacional. Estos aspectos serán desarrollados en el próximo apartado para el puerto de Mar del Plata.

Las obras portuarias a su vez se destacan por su trascendencia en la economía del país, destacándose entre las funciones más destacadas el comercio y la industria. Esta afirmación puede resultar dudosa cuando se trata de aplicar a un puerto multipropósito como lo es el de Mar del Plata, pero si se intenta analizar de cuál de todas las funciones podría prescindir el puerto marplatense entre sus numerosas funciones (comercial, industrial, granele-

⁴ Barragán Muñoz, J. M. “Las infraestructuras portuarias en la ordenación, planificación y gestión del espacio litoral”, en *Boletín de la A.G.E.* N° 19, 1994, pp. 5-16.

⁵ *Ibidem.*

⁶ *Ibidem.*



ro, militar, posta de inflamables, investigación, náutico-deportivo y potencialmente turismo de cruceros) queda claro que la única función que no puede desaparecer, pues le da sustento y vida es la comercial.

Finalmente pueden indicarse que para las obras portuarias, “el desarrollo de sus funciones dependen en gran medida de circunstancias ajenas al propio puerto”⁷ aspecto recurrente en la estación portuaria marplatense, ya que si bien en la faz administrativa funciona como un Consorcio de Gestión, muchos de los organismos e instituciones públicas y privadas ubicadas en el área portuaria marplatense tienen sus sedes centrales, directorios, comandos o gerencias en Capital Federal. Por ejemplo, entre las instituciones públicas, se destacan los organismos de defensa apostados en el puerto (Prefectura Naval Argentina y Armada Argentina) tienen sus comandos superiores en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Una Ley Nacional de septiembre de 1926, dio origen a la Base Naval de nuestra ciudad. En febrero de 1928 se inauguraron en el Puerto y las obras en la dársena naval. En aquella oportunidad, fondearon frente a Mar del Plata el crucero Buenos Aires y el aviso Golondrina. En 1933 llegaron los primeros submarinos. Siguiendo en la órbita pública, pero en el caso de instituciones dedicadas a la investigación se destaca el INIDEP (Instituto de Investigación y Desarrollo Pesquero) depende de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentos del Ministerio de Economía y Producción de la Nación. En el ámbito privado, de los cuatro clubes náuticos apostados en la marina del puerto, dos de ellos –el Centro Naval y el Yacht Club Argentino) tienen sus sedes principales en Buenos Aires donde residen los presidentes. En marzo de 1925 se constituyó el “Club Náutico Mar del Plata”, siendo su primer presidente Eduardo Peralta Ramos. En diciembre de ese año, el Ministerio de Obras Públicas de la Nación le otorgó un espacio para los botes, construyendo un galpón en el interior del Puerto.

Como queda señalado en los párrafos precedentes, además del conjunto de intereses que conviven en el puerto marplatense, algunos de los cuales son contrapuestos entre sí, muchos de los mismos se localizan muy lejos del puerto propiamente dicho.

Posibles abordajes metodológicos en el estudio del puerto de Mar del Plata

Entre los posibles abordajes metodológicos que permite la Geografía Portuaria a la luz de la Ordenación Territorial es posible asumir dos dimensiones complementarias:

- analizar el puerto como unidad en sí y
- analizar el puerto en el marco de los subsistemas territoriales.

A su vez, en esta línea de pensamiento podemos abordar las siguientes categorías de análisis:

- Análisis de la clasificación funcional.
- Aspectos morfológicos-estructurales

- Delimitación funcional-administrativa

El puerto marplatense -como se indicó más arriba- es un puerto multipropósito, que reúne una gran cantidad de funciones complementarias y competitivas entre sí, algunas tradicionales desde sus primeros años de funcionamiento, otras incipientes y otras potenciales no desarrolladas aún.

En los aspectos morfológicos del Puerto de Mar del Plata se deben analizar los resultados de la integración formal y funcional del puerto, ya que se condicionan mutuamente. Para comprender esta relación es necesario analizar la cartografía histórica y actual a fin de poder analizar la planta y el perfil del espacio litoral donde fue emplazado el puerto. A partir de estas fuentes de información se puede determinar cómo fueron ocupados los espacios, el relleno de terrenos y los espacios ganados al mar. El análisis de esta planimetría permite analizar la conformación de las Zonas de servicios y la Zona Marítima Operativa. Los estudios de los perfiles litorales tienen una destacada importancia en relación al acceso de los buques a puerto y sobre todo en el análisis de los procesos litorales. Un puerto como el de Mar del Plata que requirió desde su misma concepción un dragado constante sumado al porte de los buques genera un impacto indirecto en la dinámica litoral.

En los puertos pueden diferenciarse espacios funcional-administrativos en la interfaz mar-tierra, entre las que pueden identificarse:

- Zona Marítima de Acceso, Refugio y Fondeo (con necesidad de algún abrigo pero sobre todo de calado)
- Zona Marítima Operativa (dársenas interiores completamente abrigadas para facilitar el amarre y operaciones portuarias)
- Zonas Terrestre o Zona de Servicios (muelles, arterias, almacenes navales, áreas industriales, plataformas logísticas)

Por otra parte si se busca analizar el puerto en el marco de los subsistemas territoriales, será necesario involucrar en el mismo la relación del puerto con el subsistema físico-ambiental, el subsistema económico-productivo y el subsistema urbano-relacional. Los efectos de la construcción del puerto Mar del Plata sobre los subsistemas indicados son contundentes.

Entre los efectos más controversiales se encuentra el generado en el subsistema físico-ambiental. El litoral bonaerense presenta una corriente de deriva en sentido sur-norte que es la encargada de proveer de arena a las playas del Sudeste bonaerense. Todas las obras que el hombre construye en sentido oblicuo o perpendicular a la costa, como escolleras de cemento o piedra, generan acumulación de arena sobre el norte de la obra de infraestructura.

Por su parte el efecto sobre la hidrodinámica marina hace que las costas ubicadas al norte de las obras vean especialmente socavadas sus litorales. De este modo el emplazamiento y diseño del Puerto de Mar del Plata ge-

⁷ *Ibidem*.



neró desde sus inicios consecuencias sobre el litoral marplatense. La Bahía de Punta Mogotes ubicada al sur del puerto marplatense hasta punta Canteras vio aumentado su aporte de arenas, mientras que las playas al norte del puerto han sufrido la pérdida del aporte correspondiente.

Asimismo la construcción del puerto marplatense demandó la explotación a cielo abierto de las canteras adyacentes, generando erosión de los relieves. Las canteras de arenisca ortocuarcítica estaban ubicadas sobre el mismo puerto. Los frentes de atraque se extendían en más de un kilómetro y fueron explotados intensivamente alcanzando a producir hasta 2500 toneladas de piedra diariamente. La perforación de los barrenos se efectuaba mecánicamente al aire comprimido y la destrucción de la cantera con explosivos químicos.

Al analizar los efectos de la construcción del puerto en el subsistema económico-productivo, la primera referencia que surge es la producción de su *hinterland* (terrestre-producción primaria e industrial) y la de su *foreland* (acuático-pesca) y el peso relativo del puerto Mar del Plata en la economía del sudeste bonaerense.

Como señala José Mateo,⁸

...a principios del siglo XX, se conjugaron en Mar del Plata, por razones ajenas a la pesca, varios elementos que la promovían indirectamente: el ferrocarril, un puerto de excelencia, una demanda local estacional pero importante y el asentamiento de una comunidad de pescadores única –hasta nuestros días– en el país. Mar del Plata se encaminaba a ser la terminal pesquera que hegemonizaría la pesca comercial en Argentina por muchos años, pero por entonces no era la principal fuente de abastecimiento de pescado del país.

La llegada del ferrocarril tuvo en sus inicios dos perspectivas de desarrollo económico muy importantes, la primera de ellas el transporte de pasajeros hacia la villa balnearia y la segunda constituirse en salida de los productos de la campaña hacia la estación portuaria local que se estaba gestando. Sin embargo muy pronto el ferrocarril jugaría en contra del puerto, desarrollando una actividad competitiva y no complementaria como debería haberse producido.⁹

La presencia del ferrocarril Sur en las costas bonaerenses destruyó todo intento de montar industrias locales, aún cuando el *hinterland* del puerto Mar del Plata indicaba riqueza suficiente como para la exportación de abundantes mercaderías provenientes de la agricultura, la ganadería, la minería y la pesca, al punto de mantener ramales totalmente improductivos en la región, entre los que podemos destacar el que llegaba a Mar del Plata.

Ya hacia 1890 el Ferrocarril del Sud alcanzaba Bahía Blanca por el ramal de Azul, proyectando hacia el Puerto de Ingeniero White -un muelle de acero- mercaderías de esta región y, a su vez, por el ramal Tandil y Tres Arroyos

comenzó a drenar la rica zona de las sierras. El Ferrocarril comenzó a competir a través de la tarifa, resultando su potencial superior al del propio Estado que no pudo, no supo o no quiso gestionar a favor del puerto y abogar por la complementariedad de ambos modos de transporte, en la búsqueda de un desarrollo regional más allá de la explotación de los recursos naturales.

Cuando, en 1889, don Ángel Gardella estableció una línea de navegación al sur de la provincia para operar desde el muelle existente en área céntrica, el ferrocarril rebaja las tarifas en competencia desleal hasta que la sofoca. En 1929 –ya con el puerto nuevo en su emplazamiento actual– el director de Puertos y Canales declaraba que “el ferrocarril Sur que atiende la provincia de Buenos Aires, ha desviado toda la producción hacia los puertos de Bahía Blanca y Buenos Aires”, no recibiendo carga de dicha empresa, ni el puerto de Mar del Plata que había costado 27 millones de pesos, ni el de Necochea que costó 14 millones. Lo poco que esos puertos han recibido fue conducido por carros.

El ferrocarril inglés tenía carga de ida, con los artículos manufacturados que el interior necesita y carga de vuelta con los productos primarios generados en la campaña. Esta situación comenzará a distorsionar tempranamente la idea de *hinterland* de la estación portuaria marplatense, perdiéndose las potenciales cargas de la región del sudeste bonaerense y desviándose hacia Buenos Aires y Bahía Blanca, a través de salidas alternativas ferroviarias y viales.

En la relación puerto-subsistema urbano relacional se generan otros efectos de microescala sobre la arquitectura urbano-portuaria entre los que se distinguen a) los “efectos barreras” que se producen cuando el puerto dificulta o impide el acceso al mar, también, b) los “efectos corredor” que se producen cuando el puerto obliga a un determinado trazado de ejes viarios urbanos y finalmente c) los “efecto pantalla” cuando el puerto impide el disfrute visual o la contemplación del mar.¹⁰

Ejemplos de los tres tipos de efectos que dificultan o entorpecen la relación puerto-subsistema urbano relacional pueden identificarse en la Ciudad-Puerto Mar del Plata como, a modo de caracterización primaria, se detalla a continuación.

a) Efectos Barreras (que se producen cuando el puerto dificulta o impide el acceso al mar). Este efecto queda evidenciado en la estación portuaria marplatense en los sectores comprendidos los silos graneleros, el varadero del espigón 3 y las áreas custodiadas para la defensa, la Prefectura Naval Argentina en el área reservada establecida a partir de los sucesos del S-11 (ha dentro del puerto comercial propiamente dicho) y la Armada Argentina en el frente destinado a la Base Naval Mar del Plata.

⁸ Mateo, J. “Gringos que montaban olas”, en *Nexos*, N° 15, Mar del Plata, UNMDP, 2002, pp. 21 a 26.

⁹ Scalabrini Ortíz, R. *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*, Buenos Aires, Ed. Plus Ultra, 1995, 10° edición.

¹⁰ Sánchez Pavón, B. “La ordenación de los espacios portuarios y los efectos barrera puerto-ciudad.” http://www.udc.es/iuem/documentos/doc_xornadas/espacioslitorais/b.sanchez.pdf, 2000.



b) Efecto Corredor (que se producen cuando el puerto obliga a un determinado trazado de ejes viarios urbanos). Este efecto se evidencia en el puerto marplatense en la traza de la arteria 12 de Octubre, la Av. Martínez de Hoz y la Av. Juan B. Justo.

c) Efecto Pantalla (cuando el puerto impide el disfrute visual o la contemplación del mar). Este caso se observa en el frente costero ocupado por los clubes deportivos y náuticos, que no tienen sectores de acceso público y se halla restringido únicamente a los socios.

Conclusiones

El abordaje del Ordenamiento Territorial, desde la perspectiva de la geografía portuaria, requiere un análisis retrospectivo de la evolución del espacio litoral que alberga el puerto en cuestión. Conocer e identificar la historia del emplazamiento (sitio) y de su ubicación en el marco regional y/o nacional, como asimismo sus vinculaciones con el modelo socio-económico al que sirve y su posición en la red de circulación local y global, permiten alcanzar explicaciones de su funcionamiento actual.

El emplazamiento y el desarrollo de las actividades propias de un puerto, complejizan las múltiples relaciones entre la infraestructura creada y el territorio. De este modo pueden identificarse problemáticas del emplazamiento del puerto en sí, del mismo en el entorno litoral y del puerto en relación a su hinterland regional y su *foreland* marítimo.

La identificación de los múltiples puntos de vista y perspectivas de análisis que ofrece la Geografía Portuaria permite reconocer que el abordaje metodológico de futuras investigaciones de estaciones portuarias requerirán visiones holísticas a fin de alcanzar adecuados diagnósticos conducentes a posteriores diseños de políticas de ordenación territorial.