

Aportes para la valoración del hábitat conservero del puerto marplatense y su incorporación al turismo

Mariana Fernández Olivera¹

Lorena Marina Sánchez²

Resumen

La noción de paisaje cultural y en particular de paisaje urbano histórico, ha propiciado debates y progresos en relación con el patrimonio portuario. El presente artículo propone reflexionar sobre estrategias para la salvaguarda de este legado, en Mar del Plata, desde una mirada centrada en la industria conservera, sus fábricas y viviendas de chapa y madera, y los aspectos intangibles propios de este tipo de hábitat. En función de este objetivo, se presentan lineamientos de revitalización asociados al turismo, actividad de vital importancia en la historia marplatense. La relación entre el turismo y las diferentes vertientes que integran el patrimonio industrial se ha manifestado internacionalmente como un avance factible y propicio para potenciar un resguardo dinámico a más largo plazo. Sin embargo, este tipo de enfoque ha implicado un cúmulo de desafíos inconclusos dentro del ámbito nacional y local. Mediante una investigación principalmente cualitativa, se han interpretado archivos escritos y gráficos junto con relevamientos *in situ* y entrevistas a actores clave, para articular aspectos urbanos, arquitectónicos y simbólicos, pasados y presentes, hacia proposiciones que propendan a la inauguración de un ciclo de revitalización del paisaje portuario.

Palabras clave

paisaje portuario – patrimonio industrial – conserveras – turismo – revitalización

¹ Doctoranda del Doctorado en Arquitectura (UM, Universidad de Mendoza), Arquitecta (UNMdP, Universidad Nacional de Mar del Plata), docente-investigadora del IEHPAC (Instituto de Estudios de Historia, Patrimonio y Cultura Material, UNMdP), Argentina. E-mail: arqmfo@yahoo.com.ar

² Doctora en Arquitectura (UM), Magíster en Intervención del Patrimonio Arquitectónico y Urbano (UNMdP), Arquitecta (UNMdP), investigadora del CONICET (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas) y docente-investigadora del IEHPAC (UNMdP), Argentina. E-mail: lorenasanchezarq@yahoo.com.ar

Contributions to the appreciation of the fish canning industry habitat of the Marplatense port and its incorporation into tourism

Abstract

The notion of cultural landscape and, in particular, of historic urban landscape, has brought about discussions and advances, but there is still a long way to go in relation to port heritage. This article proposes to reflect on strategies for the safeguarding of the port landscape of Mar del Plata from a perspective focused on the fish canning industry, its factories and houses of veneer and wood, and on the intangible aspects of this type of habitat. Depending on the objective, revitalization guidelines associated with tourism are presented. Tourism is an activity of vital importance in the history of Mar del Plata. The relationship between tourism and the different aspects that make up the industrial heritage, has been internationally recognized as a feasible and favourable development to promote a dynamic protection in the longer term. However, this type of approach has implied an amount of unfinished challenges within the national and local level. Written and graphic archives, together with *in situ* surveys and interviews with central actors, have been interpreted through mainly qualitative research in order to articulate urban, architectural and symbolic aspects from past and present, towards proposals that put forward the inauguration of a cycle of revitalization of the port landscape.

Key words

port landscape – industrial heritage – fish canneries – tourism – revitalization

Un acercamiento a las dinámicas entre el paisaje industrial portuario y el turismo

El legado industrial, reconocido desde mediados del siglo XX en un marco de ampliación valorativa patrimonial, alcanzó progresivamente un destacado posicionamiento dentro del debate preservacionista. El concepto de patrimonio, en este camino, superó su condición como poseedor de atributos forjados desde el pasado hacia el presente y el futuro, para repositionarse como una noción activa resultante de las interacciones entre las sociedades, sus prácticas, las selecciones de valores y la capacidad de representar diversas identidades en el tiempo. Ni preexistente ni estático, la noción de patrimonio imbricó así construcciones e invenciones socioculturales, intereses y poderes diversos y territorios concretos [Prats 2004; Valcárcel 1998; Bertoncetto 2006]. Ya desde 1997, Prats planteaba el ocaso de los criterios de obsolescencia, escasez y nobleza para determinar la activación y la consecuente inclusión de los bienes dentro del ámbito patrimonial, como "...meras excrecencias de la interacción de los criterios básicos (naturaleza, historia e inspiración creativa) y los cambiantes valores hegemónicos..." [2004: 27]. Desde esta mirada, cualquier artefacto inscripto en el triángulo de los tres criterios básicos, constituiría un bien factible de ser patrimonializado que, al ser activado, se integraría a la esfera patrimonial. La activación implicaría una selección intencionada de determinados artefactos para "exponerlos", "...articular un discurso que quedará avalado por la sacralidad de los referentes..." [Prats 2004: 32], practicada por los agentes sociales interesados que principalmente requerirían, para la consumación de este proceso, del poder político.

En este marco, a partir de 1978 The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) fue uno de los principales entes corporativos que se encargó de activar el llamado patrimonio industrial. En particular, dentro de los progresos desarrollados en España, la *Carta de Sevilla del Patrimonio Industrial* de 2018 expresa la actual significancia y complejidad que implica comprender e intervenir este legado. En este escrito,

Se entiende por patrimonio industrial el conjunto de los bienes muebles, inmuebles y sistemas de sociabilidad relacionados con la cultura del trabajo que han sido generados por las actividades de extracción, de transformación, de transporte, de distribución y de gestión generados por el sistema económico surgido de la "revolución industrial". Estos bienes se deben entender como un todo compuesto por el paisaje en el que se integran, las relaciones industriales en que se estructuran, las

arquitecturas que los caracterizan, las técnicas utilizadas en sus procedimientos, los archivos generados durante su actividad y sus prácticas de carácter simbólico [Sobrino Simal y Sanz Carlos 2019: 13].

Esta concepción se imbrica con las renovadas perspectivas sobre los alcances de los paisajes culturales y las particularidades que atañen a los paisajes históricos urbanos. El paisaje de la industria, enmarcado en una perspectiva del territorio como espacio socialmente construido, consolida las complementariedades integrativas de aspectos naturales y antrópicos, con énfasis en un tratamiento histórico-contemporáneo enlazado con los usos, las percepciones y las valoraciones, hacia el fomento de renovadas acciones proteccionistas en un marco de sostenibilidad múltiple [Valcárcel 1998; Nogué y De San Eugenio Vela 2011; Feria Toribio 2013; Bandarín y Van Oers 2014; Conti 2016]. En un mismo sentido, se afirma que el paisaje industrial correlaciona

...las distintas construcciones y formaciones artificiales de un territorio, la interacción de los hechos técnicos con los elementos naturales en los procesos de extracción, la transformación de materias primas y producción de bienes de consumo, la construcción de infraestructuras de transporte, comercio, comunicaciones, conducciones de agua y energías. Esos paisajes se impregnan de la memoria del trabajo y la historia de la sociedad industrial que también han de preservarse como legado cultural. El concepto de “paisaje industrial” nos proporciona una comprensión amplia y totalizadora de los conjuntos a distintos niveles de su articulación, de manera que todos sus elementos se subordinen a sistemas coherentes aunque no haya continuidad de ellos en el espacio [Trachana 2011: 195].

Esta conceptualización paisajística comienza a formar parte de la discusión nacional a fines del siglo XX en relación con las distintas regiones industriales. En consonancia, en 2005 se forma el Comité Argentino TICCIH junto con la promoción de un Plan Nacional de Patrimonio Industrial generado por la entonces Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos. Este plan, en proceso de desarrollo, postula la necesidad de inventariar los distintos elementos industriales nacionales a fin de establecer prioridades de protección y difundir sus características y valores.

En la particularidad de las áreas portuarias, las primeras intervenciones surgen a partir del proceso de transformación de los puertos producido hacia mediados del siglo XX, donde los nuevos medios de producción, transporte y almacenamiento provocaron la obsolescencia de las industrias asociadas y la consecuente degradación de sus contextos

urbanos. Estos espacios abandonados fueron redescubiertos y las infraestructuras desatendidas se convirtieron en fuente de oportunidades [Grindlay Moreno 2008].

Diversos organismos públicos y privados, frente a esta situación, se articularon para la generación de proyectos e intervenciones a nivel internacional y motivaron la generación de asociaciones y redes que promovieron diferentes avances.³ En especial a través del movimiento Waterfront Revitalization, esta tendencia se difundió primero en Estados Unidos y luego en Europa.⁴ Desde una etapa inicial basada en una reestructuración de estos sectores a partir del desplazamiento de las funciones portuarias, se transitó hacia una etapa donde se maduró paulatinamente la idea de mantener los usos tradicionales y la identidad local. Así, las perspectivas preservacionistas adquirieron importancia y las acciones de revitalización fueron enfatizadas como una forma de conservación orientada a la vivificación de los legados y las áreas conformadas, mediante acciones directas e indirectas entrelazadas, enfocadas en la calidad ambiental, paisajística y sociocultural.

En América Latina, las ciudades marítimas que se desarrollaron gracias a la actividad portuaria también sufrieron cambios en sus funciones que provocaron el abandono de

³ Se destaca la Asociación Waterfront Center con sede en Washington, en funcionamiento desde 1981, y la Asociación Internacional de Villes et Ports (AIVP) con sede en Le Havre, en funcionamiento desde 1990. Paralelamente, resulta relevante el trabajo de documentación y estudios de casos del Centro Internazionale Città d'Acqua con sede en Venecia, que funcionó entre 1989 y 2013. Asimismo, y desde el 2004, en una línea de investigación con mayor apertura al ámbito latinoamericano, es notable la labor de la Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades (RETE), de origen italiano, español y portugués, a través de la revista Portus.

⁴ Las primeras intervenciones en ciudades portuarias estadounidenses surgen desde la década del '70 con la valoración del potencial de estos sectores. A partir del desplazamiento de la actividad portuaria y la asignación de nuevos usos, se generó un desmantelamiento de antiguas construcciones y una reestructuración al margen de las actividades originales. Este modelo se trasladó en la década del '80 a las ciudades portuarias británicas, destacándose la intervención en los Docklands de Londres, ampliamente criticada por promover la especulación privada en detrimento de las funciones tradicionales y del contexto social local. Posteriormente, este movimiento llegó al resto de las ciudades portuarias europeas con una visión más crítica de aquellas primeras actuaciones. Así, se procuraron articular las características socioculturales, medioambientales e identitarias, junto con una búsqueda de equilibrio entre los intereses privados y públicos. Se destacan en esta línea la recuperación de los frentes marítimos de Barcelona, Rotterdam, Hamburgo, Lisboa y Génova, entre otros; y la intervención Escher Park de Alemania [Boubacha 1997; Grindlay Moreno 2008; Fedele 2009].

infraestructuras y derivaron en distintas experiencias de revitalización. Las intervenciones de Puerto Madero en Buenos Aires, Malecón 2000 en Guayaquil, Muelle Barón en Valparaíso y Porto Maravilha en Río de Janeiro, son casos orientados a reconvertir la relación puerto-ciudad y los espacios asociados a los bordes costeros. Paralelamente, diversas propuestas para los barrios portuarios como los de Montevideo o La Boca, apuntaron a optimizar los entornos socioedilicios junto con las demandas locales y de los visitantes. En la mayor parte de estas experiencias los esfuerzos promovieron una dinamización de los entornos inmediatos, aunque recibieron importantes críticas en relación con las diferentes estrategias e implementaciones efectuadas, en especial referidas a los procesos de especulación inmobiliaria y turística [Alemany 2015; González Bracco y Kotschack 2017].

En relación con este último aspecto, el avance del turismo cultural y su vertiente industrial resultó clave en la mayor parte de las iniciativas de revitalización portuaria. Al igual que lo sucedido en la noción patrimonial, la concepción del turismo fue transformándose a través de la historia, en especial después de la segunda guerra mundial [Urry 1996; Bertonecello 2002; Almirón 2011]. Sin realizar una historización de esta noción ya que excede el sentido del artículo, hoy es posible comprender al turismo como un derecho que forma parte de nuestra cotidianeidad y que ha formalizado diversas vertientes, como la cultural, donde el espectro patrimonial ocupa un lugar destacado [Bertonecello 2002]. Su aporte, así, se enuncia a través de la articulación turístico-patrimonial asociada al desarrollo local. Las perspectivas más negativas de esta fusión, interpretadas desde las reflexiones de Prats, se centran en las activaciones patrimoniales abiertamente comerciales que redibujan o anulan las condiciones identitarias, incluso hacia la *espectacularización* de los bienes [Prats 2004]. En relación, la actividad económica desmedida se reconoce como uno de los eslabones que han destruido gran parte de los bienes valorados y que, en paralelo, han colaborado con la acentuación de desigualdades territoriales y sociales [Pardo Abad 2004; Conti y Cravero Igarza 2010; Troitiño Vinuesa y Troitiño Torralba 2016]. En esta disyuntiva, las principales directrices temáticas expusieron la necesidad de equilibrar las rentabilidades económicas con la conservación de los valores patrimoniales y la calidad de vida de las comunidades implicadas (como se postuló desde la *Carta Mundial del Turismo Sostenible* de 1995 y la *Carta Internacional sobre Turismo Cultural* de 1999). En este sentido, se instó a repensar la condición de

atractividad “...recurriendo en parte a los atributos inherentes al lugar de destino, pero en parte también a otras cuestiones, tales como los intereses específicos de los actores sociales involucrados, los hábitos y costumbres...” [Almirón *et ál.* 2006: 106]. En síntesis, la transformación y selección del patrimonio -artefectos, componentes o lugares- en recursos y productos turísticos, ha implicado -e implica- un avance significativo a partir de una relación virtuosa entre las prácticas y la experimentación, la valorización turística, la lógica económica y el ejercicio del poder local [Almirón *et ál.* 2006: 114; González Bracco y Kotschack 2017].

De esta forma, las tensiones y los conflictos, a la par de las oportunidades, han signado - y signan- las históricas relaciones entre turismo y patrimonio. Esta puja turístico-patrimonial resulta paradigmática en la ciudad costera de Mar del Plata, ya que, desde su fundación en 1874, las actividades balnearias y portuarias rivalizaron sus roles y jerarquías. Desde una convivencia inicial entre lo productivo y lo ocioso en torno al mar, prontamente se inclinaron los principales incentivos y desarrollos en relación con la actividad balnearia, en especial el turismo de sol y playas. Estas dinámicas promovieron disímiles formas de hábitats y habitares y, en consonancia, produjeron contrastados territorios y bienes urbanos que, progresivamente, se reconocieron como parte del acervo patrimonial local.

Figura 1. Puerto marplatense en la provincia de Buenos Aires (con imágenes del primitivo asentamiento de los pescadores hacia 1900) y principales puertos actuales del litoral marítimo argentino.



Fuentes: Consejo Portuario Argentino, Fundación Histamar -Historia y Arqueología Marítima- y Archivo General de la Nación.

En este marco se propone analizar el patrimonio paisajístico industrial-portuario marplatense, enfocado en la labor conservera, desde una investigación principalmente cualitativa que articula aspectos urbano-arquitectónicos, sociales y turísticos, pasados y presentes. El estudio de este legado mediante la indagación de archivos escritos y gráficos junto con relevamientos *in situ* y entrevistas a actores clave, propone aportar lineamientos para propender a la revitalización del paisaje industrial conservero comprendido como un recurso turístico de interés.

El pasado “presente” de la industria conservera marplatense

La original convivencia balnearia-portuaria, tempranamente se evidenció como un inconveniente para el desarrollo de la villa turística a fines del siglo XIX. Las casillas donde vivían los pescadores, entonces ubicadas en la franja costera central, se percibieron como un escenario negativo tanto desde la higiene como desde aspectos estéticos, en

estrecha relación con los intereses económicos ligados a la esfera balnearia, por lo que las reglamentaciones tendieron a limitar su construcción y lograron alejarlas hacia el sur.

La obra del Puerto de Ultramar determinó el asentamiento definitivo de los pescadores en lo que se conoció como *Pueblo de Pescadores*. Este fragmento de tierras ideado como ensanche urbano, propiedad de uno de los hijos del fundador de la ciudad, recién en 1948 se incorporó al ejido urbano del cual, incluso, se distinguió por el giro de su traza. Desde entonces, y a diferencia de otras ciudades portuarias en que su crecimiento se concentró en torno a esta actividad, Mar del Plata se caracterizó por una escisión espacial; por un lado, las actividades principalmente estivales vinculadas al turismo, y por el otro, las asociadas a la pesca y sus derivados [Mateo 2003].

Figura 2. Área puerto en relación al centro de la ciudad y paisaje urbano a principios del siglo XX.



Fuentes: Google Earth (2019) y Archivo y Museo Histórico Municipal Roberto T. Barili.

Dentro de este fragmento diferenciado, en 1909 comenzó la licitación para la construcción del Puerto de Ultramar, obtenida por la Société Nationale de Travaux Publics, y a partir de 1911 se inició la obra. En relación, este sector convocó a diferentes grupos de pescadores de la zona, principalmente inmigrantes italianos, algunos de los cuales tenían experiencia en la actividad pesquera y ostentaban una singular religiosidad católica

[Castro 1996; Mateo 2005]. Esta religiosidad, en gran medida explicada por el temor al naufragio y la consecuente búsqueda de amparo y protección, conllevó a la expansión de múltiples instituciones y templos asociados. Así, el desarrollo de la pesca y la religiosidad comunitaria, propició la consolidación de un grupo social con una fuerte identidad. Los dialectos, las celebraciones de los santos patronos y la práctica de actividades tradicionales, entre otros aspectos, promovieron un sentimiento de pertenencia común [Favero 2005; Portela 2016].

En la actividad de este puerto, la producción de conservas de pescados ocupó un rol central en su desarrollo económico. Los actores así lo rememoran;

En el año 1918 mi papá puso un pequeño bolichito, para venderle a los que iban a trabajar al puerto y al lado puso un saladero chiquito donde hacíamos diez, doce cajones de anchoíta. Ese saladero se fue agrandando. La firma era Julio Spina. Después, de diez cajones se hicieron veinte, treinta, cincuenta... [Favero y Portela 2005: 22. Testimonio de Julio Spina del Archivo Oral del Museo del Hombre del Puerto Cleto Ciochini].

En 1919 una familia de italianos instaló la primera fábrica de conservas, denominada La Marplatense, en la escollera sur del Puerto. En esta primera etapa, prevalecieron las instalaciones donde la actividad se inició a partir de emprendimientos de salazón familiares establecidos por los mismos pescadores, destacándose la precariedad de las construcciones de madera y chapa que oficiaban como espacios de trabajo, depósitos y viviendas. Así lo evocan sus protagonistas; “La primera casa que hicimos era de 4 por 4, el boliche, y después, atrás fuimos haciendo pieza, pieza, pieza y tuvimos 7 u ocho piezas. Con eso fuimos haciendo adelante una casa de madera de dos pisos, donde comenzamos el saladero” [Portela 2016: 78. Testimonio de Julio Spina del Archivo Oral del Museo del Hombre del Puerto Cleto Ciochini].

Figura 3. Saladero Spina en la década del '30: casilla, salazón y puesto de venta.



Fuentes: Museo del Hombre del Puerto Cleto Ciochini y Fotos de Familia del Diario La Capital de Mar del Plata (<http://www.lacapitalmdp.com/contenidos/fotosfamilia>).

Las casillas constituyeron una alternativa para responder al problema de la vivienda en el período de prosperidad de las ciudades portuarias argentinas.⁵ Mar del Plata no fue ajena a ese contexto y, particularmente en el barrio aledaño al puerto, hubo un despliegue significativo de casillas según los modelos estandarizados de ese momento.⁶

Hacia 1930 las fábricas conserveras se expandieron en el sector y tanto hombres como mujeres encontraron allí una gran posibilidad laboral. Algunos relatos recuerdan los progresos alcanzados,

...hicimos un pequeño galpón donde salamos un poco de anchoa que la vendimos después a otras fábricas más importantes que había. La vendíamos a ellos hasta que después pasando el tiempo dijimos por qué no lo podemos hacer nosotros este trabajo. Y así empezó la actividad y hoy contamos ya con un establecimiento de los mejorcitos que hay... [Favero y Portela 2005: 40. Entrevista realizada a Angelo M. del Archivo de la Palabra del Inmigrante Europeo en Mar del Plata-UNMdP].

En ese momento se desarrollaron la mayoría de las fábricas que dieron empuje al puerto marplatense y que lo convirtieron en centro de la industria de la conserva. Este rubro, cuyos productos hasta ese entonces se importaban, fue favorecido por el aumento del gravamen de aduanas a la importación de pescado en 1931, lo que impulsó su crecimiento [Molinari 1999]. En este marco, algunos de los primeros saladeros se transformaron en fábricas: Panebianco, Cascabel, La Campagnola Giacomo S.A., Pulgar Hnos., Macchiavello y Cia., Mares del Sud, Marbella, Taboas y La Molfeta son algunas de las grandes empresas que se destacaron [Mateo 2003]. La instalación de factorías, en especial las orientadas al tratamiento de la anchoíta, alcanzaron su máximo apogeo. El puerto marplatense se transformó en el más importante centro pesquero del país y la industria conservera en una de las principales de la provincia de Buenos Aires [Molinari 1999; Portela 2005].

Este despliegue fomentó el crecimiento del área urbana como polo de atracción laboral y residencial, situación que permitió a muchos de los pescadores comprar una embarcación

⁵ Variados ejemplos de asentamientos se expandieron con este tipo construcciones. Entre ellos, cabe destacar los puertos de Buenos Aires, La Plata, Bahía Blanca y Rosario.

⁶ En el marco del proceso de industrialización del país, la arquitectura de ferrocarriles, puertos y mercados tuvo notable influencia en la incorporación y estandarización de materiales constructivos, trasladándose a la construcción de casillas (en particular la chapa acanalada y la madera).

o acceder a la vivienda propia. En términos de Portela [2016], tres son los factores más relevantes de la industria conservera en el marco de las interrelaciones sociourbanas: el volumen de materia prima entonces demandado, la ubicación de la infraestructura extractiva y de procesamiento en el entorno portuario (vías, calles, instalaciones y viviendas), y el consecuente incentivo económico-comercial comunitario. Así, esta industria no solo sentaría las bases de la expansión socioeconómica del sector sino que conformaría un hábitat conservero singular como parte del patrimonio industrial marplatense.

Sobre la década del '60 comienza el ocaso de la actividad conservera y del paisaje urbano conformado por las casillas. Nuevas tendencias definidas dentro de la modernidad, sumadas al progreso de la producción de frescos y congelados, modificaron la fisonomía del área [Fernández Olivera 2007]. La materia prima principal (la anchoíta) fue reemplazada por la merluza y se modificó la estructura fabril junto con las formas de trabajo. Con una dinámica que alteró el proceso productivo tanto en tierra como en mar, la organización laboral en las fábricas transitó por una profunda transformación [Mateo *et ál.* 2010]. Sobre fines de siglo, los puertos de la Patagonia comenzaron a adquirir importancia y los cambios enunciados, sumados a la incorporación de buques fresqueros y factorías, implicaron una pérdida del control de la extracción por parte de los pescadores locales. Asimismo, y en relación con las políticas neoliberales implementadas en los '90, la concentración de grandes empresas extranjeras con el consecuente cierre de muchos establecimientos de pequeña y mediana escala, agregaron factores que determinaron profundas alteraciones sociourbanas. El sector pesquero atravesó una profunda crisis, evidenciada en el cierre de numerosos establecimientos, el alto índice de desocupación laboral y las consecuentes repercusiones sobre las actividades asociadas [Fernández 1999]. Este proceso originó el quebranto de la vitalidad portuaria, la proliferación de sectores abandonados y la catalización de fragmentos degradados.

Del escenario de cambios del área Puerto, todavía perviven edificios singulares que signaron su evolución junto con bienes contextuales residenciales y conserveros, en estrecha relación con prácticas culturales como fiestas patronales y procesiones religiosas. En esta amalgama tangible e intangible, las fábricas de conservas de diversas escalas y las casillas de madera y chapa supervivientes, continúan expresando valores urbano-arquitectónicos en tanto tipologías austeras en las que se funden desarrollos

tecnológicos, estructurales y funcionales. En paralelo, los valores histórico-sociales permanecen en la capacidad representativa del área como expresión de un período de auge y ocaso económico-productivo, junto con su condición testimonial inmigratoria, principalmente italiana, referida a las formas de habitar, trabajar y festejar.

La industria conservera marplatense y su desvinculación con el turismo

Las experiencias practicadas desde la vertiente turística-patrimonial en sectores portuarios son diversas y han abarcado desde la reconversión de sitios en museos, la generación de plazas del patrimonio industrial, el despliegue de ferias temáticas y la incorporación de este legado en rutas e itinerarios de más amplio alcance, junto con complejos programas asociados a otros bienes industriales (como las terminales ferroporcuarias). En particular, el legado conservero ha sido objeto de destacadas experimentaciones en el ámbito español. Un claro ejemplo lo constituye la promoción desarrollada por la comunidad autónoma de Galicia mediante la creación de la Ruta de la Construcción Naval y de la Ruta Conservera. Otras prácticas complementarias asociadas a conserveras de menor escala, en paralelo, también se han sumado a la corriente turística-conservera. En 2013 un diario español titulaba esta tendencia como “Lo último en turismo industrial: visitar una conservera” en tanto “La oferta turística no termina con el verano, ni muere en la arena de las playas...”.⁷

En un mismo sentido, resulta de interés diversificar el turismo de sol y playas que perdura como marca de Mar del Plata. Como se subrayó, en su zona portuaria perviven diversos legados entre los que se destacan los componentes conserveros. En particular, en el fragmento delimitado por las calles Lanzilota, Gaboto, Acha y Ortiz de Zárate, se inscribe la mayor concentración de industrias conserveras y de casillas de madera y chapa supervivientes. Asimismo, este conjunto de valor, heterogéneo, atesora componentes patrimoniales singulares (como se detalla más adelante) e instituciones culturales tradicionales (como la Casa D’Italia o el Museo del Hombre del Puerto Cleto Ciochini), es sede de eventos y actividades de trascendencia nacional (como la Fiesta de los Pescadores) y se sitúa cerca del Centro Comercial del Puerto (con servicios

⁷ 07/10/2013, *La Voz de Galicia*.

gastronómicos característicos). En este marco y para trabajar turísticamente el legado portuario-conservero resulta necesario sopesar, al menos, dos problemáticas iniciales.

En primer lugar, que la tendencia del turismo cultural que aboga por una diversificación de ofertas, no ha alcanzado en Mar del Plata la maduración requerida para potenciar las perspectivas más optimistas de la relación turismo-patrimonio. Más aún en lo referido al turismo portuario, ya que son escasas las iniciativas generales y nulas en lo que al patrimonio conservero atañe. En el marco de la planificación municipal, se ha planteado la renovación portuaria en el desarrollo del Plan Estratégico de la ciudad, mediante un proyecto dirigido a la mejora de las condiciones del puerto de ultramar junto con la optimización del sector urbano aledaño (a) y la generación de circuitos turístico-culturales (b):

En cuanto al sector urbano (a), en este Plan se proponen una serie de lineamientos que incluyen la recuperación del acceso ferroviario al puerto mediante la reubicación de la población asentada en su trazado (Villa Vértiz) y la puesta en valor del edificio de la Usina Vieja enlazada a una nueva sede de la delegación puerto y la mejora urbana de la principal calle comercial (12 de Octubre). De todas estas proposiciones, sólo se ha avanzado en la concreción de las oficinas estatales (Distrito Descentralizado Puerto), la realización del concurso para la refuncionalización de la Usina Vieja como centro cultural y la incorporación de una plaza pública aledaña a estos edificios.

En cuanto a lo turístico (b), en el mencionado Plan se enuncian posibles circuitos para la difusión y sensibilización de la población, como un Circuito productivo por la Banquina, un Circuito arquitectónico patrimonial por edificaciones singulares y un Circuito Religioso, entre otros. De estas propuestas, actualmente sólo se ha incluido en la página web del Ente Municipal de Turismo (EMTUR) una audioguía informativa para realizar un paseo portuario peatonal o en automóvil.

En segundo lugar, es necesario repensar estrategias que superen las posibles negatividades surgidas de la interacción entre patrimonio y turismo. Al procurar transformar el recurso del paisaje conservero en producto turístico, es relevante sostener la búsqueda del equilibrio entre estas esferas, como se enunció previamente. En este sentido,

Los bienes se protegen cuando garantizamos que las sociedades que los han creado pueden seguir existiendo, cuando dichas sociedades tienen la suficiente potencialidad política, económica, educativa (...) como para seguir evolucionando desde su propia singularidad; cuando el turismo se convierte en un medio y no en un fin [Valcuende del Río 2003: 107].

El ofrecimiento del recurso (no del producto) al mercado puede ocasionar múltiples impactos indeseados en donde la población residente y los bienes en cuestión suelen ser los más afectados. Por ello, no sólo el tratamiento del recurso como producto debe ser planificado como complemento o contrapartida de otros recursos en vigencia, sino que la participación de los actores interesados es esencial para su sostenibilidad [Cacciutto y Barbini 2011; González Bracco y Kotschack 2017]. En esta conversión de recurso a producto (ligada a actividades como visitar, asistir, comer y comprar) y de productos a ofertas del mercado (mediante planes de marketing y publicidad, entre otras posibilidades), es crítico comprender y nutrir los valores que sustentan el legado [Bertoncello 2006; Conti y Cravero Igarza 2010].

El futuro de la industria conservera marplatense: avances propositivos

Desde el análisis previo, resulta posible precisar productos turísticos que integren los componentes del legado industrial conservero, en relación con los bienes singulares característicos y la identidad intangible, conjunta, forjada en el sector. Para ello y a través de los diferentes gradientes de valores urbano-arquitectónicos e histórico-sociales de los bienes analizados, se realizó una selección inicial de los componentes clave del paisaje portuario indagado.

En relación con los bienes *con valores individuales*, inscriptos en el *Código de Preservación Patrimonial* (Ordenanza N° 10.075 y sus modificatorias), se consideraron la Iglesia y el Colegio Sagrada Familia, el Instituto Inmaculada Concepción, la Gruta de Lourdes y Hogar de ancianos, uno de los Barrios Obreros Elisa Alvear de Bosch (Bermejo 235), las antiguas Oficinas de la Empresa Constructora del Puerto, la Usina 9 de Julio y la mencionada Usina Vieja del Puerto (que posee además declaratoria provincial). Asimismo, se han sumado otros legados con valores destacados, aunque sin declaratorias oficiales, como el otro Barrio Obrero Elisa Alvear de Bosch (Rondeau 550), la Plaza Italia y los Silos del Puerto.

En relación con los bienes *con valores contextuales*, se consideraron las fábricas conserveras de escalas pequeñas (naves industriales de un lote) y medianas (naves industriales que superan un lote), debido a su relevante rol en la conformación del barrio y su paisaje urbano-industrial. Ambas escalas fabriles seleccionadas presentan rasgos tipológicos similares en sus resoluciones formales, funcionales y tecnológicas, con una alta significación para la memoria colectiva ligada al auge de los procesos de trabajo del sector. En esta misma valoración *contextual*, resultaron de interés las casillas de madera y chapa, cuya tipología es característica del habitar popular de la primera mitad del siglo XX a nivel local y nacional, con rasgos socioespaciales y tecnológicos propios de ese período.

Para esta selección de bienes se concibieron recorridos y circuitos patrimoniales con el objetivo de promover la difusión de sus valores a partir de su conocimiento *in situ*. En consonancia con las experiencias existentes a nivel internacional, resulta atrayente y eficaz la combinación del patrimonio industrial en sus diversas escalas, activo y no activo, dentro de propuestas integradoras. Para ello se proyectaron los tiempos de implementación (corto, mediano y largo plazo), los posibles actores a involucrar en el proceso y los diversos servicios que serán requeridos para la ejecución de cada propuesta.

En primera instancia se diagramó una propuesta de implementación inmediata a través de la reformulación de la actual audioguía sobre el Puerto de la página web del EMTUR, mediante la incorporación de contenidos sobre el patrimonio industrial conservero. El objetivo de esta inclusión consistiría en ampliar el conocimiento del legado industrial portuario. Así, la audioguía integraría nuevos saberes sobre el devenir conservero y los bienes individuales y contextuales que han perdurado, junto con material complementario (folletería) que estaría disponible en el EMTUR y en la Delegación Puerto.

En segunda instancia y como propuestas de implementación progresivas, dirigidas a grupos de interesados locales y/o visitantes, se ideó un recorrido peatonal y un circuito vehicular, en ambos casos guiados mediante especialistas, por componentes industriales conserveros y casillas de madera y chapa, edificios singulares, dársena y escollera (A y B). Estos paseos iniciarían en la Plaza frente a la Usina Vieja, en cuyo edificio se realizaría una difusión introductoria de contenidos con material audiovisual.

El *recorrido a pie* (A) se implementaría a mediano plazo, y su objetivo principal consistiría en promover el conocimiento y la valoración del patrimonio industrial productivo y residencial conservero, dentro de un fragmento característico. A lo largo de medio día y orientado a un público interesado/especializado en el patrimonio y en particular, en el legado portuario, se recorrería la Usina Vieja, fábricas abandonadas y/o refuncionalizadas, edificios singulares patrimoniales, galpones y conserveras medianas y pequeñas junto con casillas de madera y chapa. Se visitaría una casilla típica y se culminaría el recorrido en una de las más importantes y antiguas fábricas de conservas en actividad, con las explicaciones pertinentes sobre las instalaciones y el proceso de producción.

Figura 4. Propuesta A.



Fuente: elaboración y archivos fotográficos de las autoras.

El *circuito en ómnibus* (B) se implementaría en un mediano-largo plazo, debido a la complejidad de su diagramación y ejecución, y su objetivo principal aportaría a la promoción y valoración de la totalidad de los componentes del área portuaria. Así, a lo

largo de un día y orientado a un público general, se explicarían, y en ciertos casos se visitarían, edificios singulares como la Iglesia y el Colegio Sagrada Familia, el Barrio Obrero Elisa Alvear de Bosch, el Instituto Inmaculada Concepción, la Gruta y la Plaza Italia, conserveras de pequeña y mediana escala y casillas de madera y chapa seleccionadas. Asimismo, se incluiría el Monumento al Pescador, la Banquina, sus lanchas amarillas y el mercado de pescado fresco (visita que se enriquecería durante la Fiesta de los Pescadores realizada en Enero de cada año). A continuación se organizaría una visita a la Escollera Sur, junto con explicaciones sobre los Silos y las Oficinas de la Constructora del Puerto.

Figura 5. Propuesta B.



Fuente: elaboración y archivo fotográficos de las autoras.

Estos productos, a su vez, requerirán ser trabajados con los actores interesados dentro de un proceso de gestión para su definición y posterior evolución hacia una oferta turística. Entre los actores, será de interés convocar a los propietarios de las industrias conserveras

y las casillas, organismos públicos municipales, provinciales y nacionales, organismos privados, entidades de carácter mixto y tercer sector.⁸

De esta forma se propone iniciar un camino de revitalización dinámico, progresivo e integral de los bienes portuarios y el consecuente paisaje forjado a través del tiempo, mediante una interrelación virtuosa entre patrimonio y turismo. En este sentido, en paralelo, se insta a fortalecer una perspectiva más amplia sobre los recursos locales a partir de la generación de nuevas ofertas para los habitantes y los visitantes interesados por la esfera cultural.

Reflexiones finales

La incorporación del legado industrial al ámbito proteccionista ha abierto nuevas perspectivas y renovadas prácticas. La complejidad para su preservación activa implica fusionar y equilibrar aspectos urbanos, arquitectónicos y sociales detenidos entre el pasado, el presente y las proyecciones futuras.

En Mar del Plata, esta complejidad resulta paradigmática, sumada a la casi nula existencia de miradas patrimoniales-turísticas orientadas hacia una revitalización del paisaje industrial portuario, menos aún en su vertiente conservera y la diversidad de bienes y escalas que amalgama.

En este vacío se reflexionó sobre propuestas tendientes a la revitalización de un sector portuario a modo de inauguración de un proceso mayor. Desde este acercamiento se procuró explorar los recursos ofrecidos por el legado conservero junto con su posible transformación en productos turísticos mediante recorridos y circuitos centrados en la articulación de valores urbano-arquitectónicos y sociales. Proceso que, de ser concretado,

⁸ A modo de enunciación abierta; EMTUR, Secretaría de Cultura, Planeamiento, Delegación Puerto, Universidad Nacional de Mar del Plata, entes de turismo provinciales y nacionales, Sociedad de Patrones de Pescadores, Centro Gastronómico y Comercial del Puerto, Cámara Empresaria de la Recreación, Museo del Hombre del Puerto, Agencia de Desarrollo Estratégico y Consorcio Portuario Regional, Sociedad de Fomento del barrio Puerto, Agrupación de defensa de Lanchas Amarillas, Asociación Amigos de la calle 12 de Octubre, Congregación Hermanas de la Divina Providencia, Comisión Organizadora de Actos Culturales José Ibáñez, Casa D'italia, Unión Regional Siciliana, Commissione per la Cultura Italiana, Fundación Reserva Natural del Puerto y Asociación Marplatenses Defensores del Patrimonio.

demandará una acción acordada entre los diversos actores involucrados, mediante una gestión abierta y dinámica, hacia la concreción de la oferta.

En síntesis, la relación turismo y patrimonio industrial-conservero, como se ha abordado, implica un cúmulo de desafíos entre la investigación, la gestión y la intervención en el marco de acuerdos públicos y privados que articulen las demandas de la comunidad. Es en ese encuentro donde se han situado las reflexiones y los avances en pos de catalizar acciones dentro de este campo poco explorado.

Bibliografía

ALEMANY LLOVERA, JOAN

2015 Incidencia del puerto en la ciudad. La experiencia latinoamericana de renovación de los waterfronts. *Revista Transporte y Territorio*, 12, enero-junio: 70-86.

ALMIRÓN, ANALÍA; RODOLFO BERTONCELLO Y CLAUDIA TRONCOSO

2006 Turismo, patrimonio y territorio. Una discusión de sus relaciones a partir de casos de Argentina. *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 15 (2): 101-124.

ALMIRÓN, ANALÍA

2011 La dimensión espacial del turismo: hacia una comprensión del turismo desde la espacialidad como construcción social de lugares, en *Espacio espacialidad y multidisciplinariedad*, Marta Kollmann (Coord.). Eudeba, Buenos Aires: 117-154.

BANDARÍN, FRANCESCO Y RON VAN OERS

2014 *El Paisaje Urbano Histórico. La Gestión del Patrimonio en un Siglo Urbano*. Ábada, Madrid.

BERTONCELLO, RODOLFO

2002 Turismo y territorio: otras prácticas, otras miradas. *Aportes y Transferencias*, 6 (2): 29-50.

BERTONCELLO, RODOLFO

2006 Turismo, territorio y sociedad. El 'mapa turístico de la Argentina', en *América Latina: cidade, campo e turismo*, Amalia Inés Geraiges de Lemos, Mónica Arroyo y María Laura Silveira. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO), San Pablo: 317-335.

BOUBACHA EMMANUEL

1997 *Ciudad y Puerto*, Association internationale Villes et Ports (AIVP)-Les Editions Villes & Territoires, Paris.

CACCIUTTO, MARIANGEL Y BERNARDA BARBINI

2011 Actores Organizacionales Estratégicos: su papel en los procesos de gobernanza turística. Análisis del caso zona puerto de la ciudad de Mar del Plata. Comunicación presentada en el *Encuentro Internacional de Turismo*, Mar del Plata, septiembre, 13 pp.

CASTRO, MARTÍN OMAR

1996 La iglesia católica y la religiosidad popular de los italianos del Mezzogiorno en el puerto de Mar del Plata entre las décadas de 1920 y 1940. *Estudios Migratorios Latinoamericanos*, 34: 569-589.

CONTI, ALFREDO

2016 Paisajes históricos urbanos: nuevos paradigmas en conservación urbana. *Patrimonio: economía cultural y educación para la paz (MEC-EDUPAZ)*, v. 2, 10 (5): 1-12.

CONTI, ALFREDO Y SANTIAGO CRAVERO IGARZA

2010 Patrimonio, comunidad local y turismo: la necesidad de planificación para el desarrollo sostenible. *Notas en Turismo y Economía*, I (I): 8-31.

FAVERO, BETTINA

2005 La influencia de las redes de relación en los mecanismos de asentamiento espacial: pautas de residencia de tres grupos migratorios italianos en la ciudad de Mar del Plata, 1945-1960. Comunicación presentada en *VII Jornadas de estudios de población*, Tandil, octubre, 20 pp.

FAVERO, BETTINA Y GERARDO PORTELA

2005 *Mas allá de la Avenida Cincuentenario: el barrio del Puerto (1920-1960)*. Suárez, Mar del Plata.

FEDELE, JAVIER

2009 Ciudades, puertos, costas: enfoques y perspectivas históricas, en *La construcción histórica de un paisaje (Santa Fe 1886-1952)*. Tesis de Doctorado. Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona.

FERIA TORIBIO, JOSÉ

2013 El patrimonio territorial: algunas aportaciones para su entendimiento y puesta en valor. *E-rph: Revista electrónica de Patrimonio Histórico*, 12, junio: 200-224. Disponible en <https://revistadepatrimonio.es/index.php/erph/article/view/146>.

FERNÁNDEZ, ROBERTO (COORD.)

1999 *El observatorio ambiental. Estudios sobre información y problemática ambiental en Mar del Plata*. Universidad Nacional-Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño-Centro de Investigaciones Ambientales, Mar del Plata.

FERNÁNDEZ OLIVERA, MARIANA

2007 Producción y transformación de la vivienda portuaria marplatense en la primera mitad del siglo XX. *Cuaderno Urbano*, 6: 89-107.

GONZÁLEZ BRACCO, MERCEDES Y LINDA KOTSCHACK

2017 El espacio turístico, entre el enclave y el derrame: estudio en dos barrios de Buenos Aires. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 26 (2): 373-397.

GRINDLAY MORENO, ALEJANDRO

2008 Ciudades y Puertos. *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, 11: 53-80.

MATEO, JOSÉ

2005 El arte de vivir con fe. Pesca, religión y religiosidad en el puerto de Mar del Plata (1920-1950), en *Pasado y Presente de la Mar del Plata Social*, Norberto Álvarez, Cecilia Rustoyburu y Graciela Zuppa (comp.). EUEM, Mar del Plata: 171-183.

2003 *De espaldas al mar. La pesca en el Atlántico sur (siglos XIX y XX)*. Tesis de Doctorado. Universitat Rompeu Fabra, Institut Universitari d'Història, Jaume Vicens i Vives, Barcelona.

MATEO, JOSÉ; AGUSTÍN NIETO Y GUILLERMO COLOMBO

2010 Precarización y fraude laboral en la industria pesquera marplatense. El caso de las cooperativas de fileteado de pescado. Estado actual de la situación y evolución histórica de la rama. 1989-2010. *Concurso Bicentenario de la Patria: Premio Juan Bialett Massé*.

MOLINARI, IRENE

1999 *Género y trabajo: el caso de las trabajadoras de la industria, los servicios y el comercio en Mar del Plata, 1940/1970*. Tesis de Maestría. Universidad Nacional, Mar del Plata.

NOGUÉ, JOAN Y JORDI DE SAN EUGENIO VELA

2011 La dimensión comunicativa del paisaje. Una propuesta teórica y aplicada. *Revista de Geografía Norte Grande*, 49: 25-43.

PARDO ABAD, CARLOS

2004 La reutilización del patrimonio industrial como recurso turístico. Aproximación geográfica al turismo industrial. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 57: 7-32.

PORTELA, GERARDO

2016 *El puerto marplatense: desarrollo y conflictos Mutaciones urbanísticas y demográficas en el Puerto de Mar del Plata (1920-1950) Sociabilidad y religión en la transformación urbana del barrio del Puerto. Instituciones y prácticas.* Tesis de Maestría. Universidad Nacional, Mar del Plata.

PRATS, LLORENÇ

2004 *Antropología y Patrimonio.* Ariel, Barcelona.

SOBRINO SIMAL, JULIÁN Y MARINA SANZ CARLOS (EDS.)

2019 *Carta de Sevilla de Patrimonio Industrial 2018. Los retos del siglo XXI.* Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces-Junta de Andalucía, Sevilla.

TRACHANA, ANGELIQUE

2011 La recuperación de los paisajes industriales como paisajes culturales. *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, 14: 189-212.

TROITIÑO VINUESA, MIGUEL ANGEL Y LIBERTAD TROITIÑO TORRALBA

2016 Patrimonio y turismo: reflexión teórico conceptual y una propuesta metodológica integradora aplicada al municipio de Carmona (Sevilla, España). *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 20: 45 pp.

URRY, JOHN

1996 *O olhar do turista. Lazer e viagens nas sociedades contemporâneas.* SESC y Studio Nobel, San Pablo.

VALCÁRCEL, JOSÉ ORTEGA

1998 El patrimonio territorial: el territorio como recurso cultural y económico. *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, 4: 33-48.

VALCUENDE DEL RÍO, JOSÉ MARÍA

2003 Algunas paradojas en torno a la vinculación entre patrimonio cultural y turismo. *Cuadernos Técnicos del IAPH*, 7: 96-109.

1995 *Código de Preservación Patrimonial* (Ordenanza N° 10.075 y sus modificatorias)

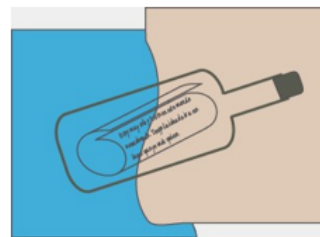
1995 *Carta Mundial del Turismo Sostenible*

1999 *Carta internacional sobre Turismo Cultural*



Revista de Estudios Marítimos y Sociales

ISSN impresa 1852-0669
ISSN en línea 2545-6237
Latindex 20340



Mar del Plata, 12 de junio 2020

A los efectos de ser presentado ante quien corresponda:

por la presente confirmo que el artículo titulado

Aportes para la valoración del hábitat conservero del puerto marplatense y su incorporación al turismo

presentado por Mariana Fernández Olivera y Lorena Marina Sánchez, habiendo pasado por el referato del comité de la revista y dos evaluadores externos, fue aprobado para ser publicado en el N° 18 de la *REMS*. El artículo se encuentra en proceso de edición y si bien la difusión corresponde a enero 2021, se encontrará disponible en la página de la revista desde el mes de julio de 2020.

Muy atentamente

Dra. Romina Casali

Directora de la

Revista de Estudios Marítimos y Sociales