

AREA

agenda de reflexión en arquitectura,
diseño y urbanismo

*agenda of reflection on architecture,
design and urbanism*

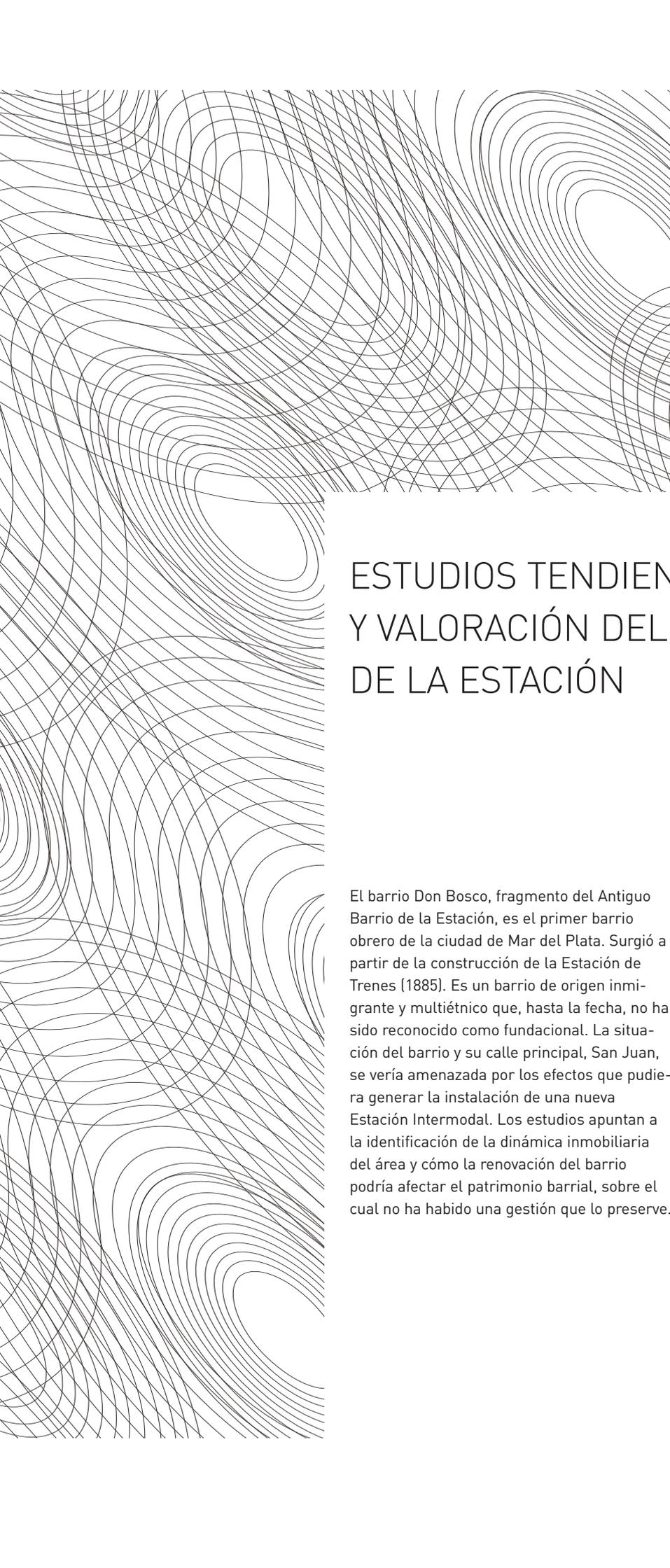
Nº 15 | OCTUBRE DE 2009

REVISTA ANUAL

Universidad de Buenos Aires
Facultad de Arquitectura,
Diseño y Urbanismo

CONTENIDOS | CONTENTS

- | | |
|---|---|
| 7 Editorial | 55 Ultramarinos y coloniales. Urbanos y territoriales
JORGE RAMOS |
| 9 El patio en la arquitectura escolar. Impacto de las protecciones solares en las condiciones térmicas de verano
MARÍA ALICIA CANTÓN CAROLINA GANEM JORGE FERNÁNDEZ LLANO | 65 Buscando a Palermo en el Sur: imaginación simbólica de los rumbos urbanos
MARIO SABUGO |
| 21 Estudios tendientes al rescate y valoración del Antiguo Barrio de la Estación
HÉCTOR DE SCHANT AGUSTINA JEWKES MARÍA CECILIA TOMLJENOVIC | 79 La precarización de sí en el diseño gráfico
PAULA SIGANEVICH |
| 39 Sobre arquitectos y arquitectura moderna en Mendoza, 1930-1960
CECILIA RAFFA | 88 Reseña de libro |



patrimonio no institucionalizado
dinámica inmobiliaria
desempeño comercial y barrial
valor simbólico

*not institutionalized patrimony
real-estate dynamics
commercial and mire performance
symbolic value*

> HÉCTOR DE SCHANT | AGUSTINA JEWKES |
MARÍA CECILIA TOMLJENOVIC
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas
y Técnicas CONICET
Universidad Nacional de Mar del Plata UNMDP

ESTUDIOS TENDIENTES AL RESCATE Y VALORACIÓN DEL ANTIGUO BARRIO DE LA ESTACIÓN

El barrio Don Bosco, fragmento del Antiguo Barrio de la Estación, es el primer barrio obrero de la ciudad de Mar del Plata. Surgió a partir de la construcción de la Estación de Trenes (1885). Es un barrio de origen inmigrante y multiétnico que, hasta la fecha, no ha sido reconocido como fundacional. La situación del barrio y su calle principal, San Juan, se vería amenazada por los efectos que podría generar la instalación de una nueva Estación Intermodal. Los estudios apuntan a la identificación de la dinámica inmobiliaria del área y cómo la renovación del barrio podría afectar el patrimonio barrial, sobre el cual no ha habido una gestión que lo preserve.

Tending studies to the rescue and valuation of the Former Neighborhood of the Station Don Bosco neighborhood, fragment of the Former Neighborhood of the Station, is the first labour neighborhood of Mar del Plata city. It arose from the construction of the Train Station (1885). It is an immigrant and multiethnic neighborhood that up to date, has not been recognized as such. The situation of the neighborhood and its main street, San Juan, is threatened by the effects that could generate the installation of the new Intermodal Station. The studies point to the identification of the real-estate dynamics and how the renovation of the neighborhood could affect the district patrimony, which there has not been a management to preserve it.

Para lograr la afirmación de nuestra identidad cultural, la primera barrera a vencer son nuestros propios prejuicios.

Es necesario reconocernos aun en los componentes más modestos de nuestra historia y valorarlos desde nuestra propia realidad.

Lejos de pretender imponer una identidad ideal, es necesario asumirnos múltiples y heterogéneos rescatando las raíces más profundas de nuestra pertenencia.

(Lolich 1995)

Introducción

El barrio Don Bosco, fragmento del *Antiguo Barrio de la Estación*, es el primer barrio obrero de la ciudad de Mar del Plata. Surgió a partir de la construcción de la Estación de Trenes en el año 1885. Su evolución y desarrollo estuvo íntimamente ligado al del tren como medio de transporte y equipamiento originante del barrio.

Cuenta con un rico patrimonio modesto no institucionalizado, el cual se ve amenazado por las consecuencias de la futura instalación —en el actual predio del ferrocarril— de la Estación Ferroautomotor de Mar del Plata. El área es vulnerable, en su aspecto físico, por su antiguo parque edilicio, y obsoleta, desde lo económico, por su nivel de uso del suelo, frente a la posibilidad de renovación que acarrea la instalación de tal equipamiento, lo cual constituye una amenaza para el parque edilicio envejecido de la zona que pudiera perderse, pero también una posibilidad para la rehabilitación de edificios antiguos y su readaptación a otras funciones además de vivienda.

Los estudios apuntan al reconocimiento del patrimonio simbólico barrial a través de la gestión cultural del barrio para su conservación, y a la identificación de las zonas con mayor dinámica inmobiliaria dentro del área del barrio Don Bosco y de San Juan —su centro comercial—, siendo que las zonas con menor dinámica inmobiliaria son las que tienen mayor posibilidad de conservarse.

A tales efectos, se han efectuado estudios específicos que orientan la investigación a los fines expuestos. Una parte de éstos son desarrollados en este artículo.

Breve reseña histórica del barrio

El *Barrio de la Estación* es uno de los más antiguos de la ciudad de Mar del Plata, por la fecha de origen de los asentamientos, la temprana organización, el sentido de pertenencia de los vecinos y de disyunción que manifiesta con el casco histórico y sus habitantes.

Surgió a partir de la construcción de la Estación del Ferrocarril,¹ sobre la avenida Luro,² que conectaba a la ciudad con la región. Originalmente estuvo destinada al transporte de pasajeros y carga. Se implantó sobre el borde amanzanado donde comenzaba la zona de quintas en un área de ocupación preexistente (en la zona norte) vinculada a actividades de transporte. En torno a ella se fueron concentrando industrias, servicios y viviendas. Su localización y la interrupción de la trama urbana que provocaron las manzanas del ferrocarril generaron una situación especial sobre la calle San Juan (antiguamente denominada “Patagones”) ya que concentró los flujos y aglutinó servicios. Fue conocida como la calle de los prostíbulos y manifiestamente estigmatizada. Toda esta impronta signaría al barrio por mucho tiempo.

Fue un barrio obrero, de inmigrantes y multiétnico, según lo testimonian las familias fundadoras y la literatura existente.

Respondió espontáneamente a un patrón mixto de asentamiento, ya que en el área convivía lo residencial con actividades de todo tipo.

En 1911, se inaugura la Estación Sud más próxima a la zona turística y, en 1913, el ramal al Puerto y la Estación de Cargas; ambos impactarían sobre la zona de la primitiva estación. El barrio se adaptó a la pérdida de funciones correspondientes a las de la Estación, conservando las actividades más consolidadas e incorporando otras, vinculadas a las nuevas demandas generadas por el crecimiento y la expansión de la ciudad. El *Antiguo Barrio de la Estación* se fue fragmentando dando surgimiento a los barrios Don Bosco, Estación Norte y Pompeya, ubicados a ambos lados de la estación.

La acción de los salesianos de la obra de Don Bosco contribuyó notablemente a la consolidación del barrio. En 1928 se instala

1. Se comienza a construir en 1885 y el primer tren arribó en septiembre de 1886.

2. Por la que circulaba el tranvía, canalizó la mayoría de los movimientos y tuvo un desarrollo creciente, atrajo también algunas funciones barriales.

la parroquia en el barrio, se construye la primera iglesia de madera y posteriormente la escuela y la iglesia de material.³

La calle San Juan comenzó a nuclear servicios de todo tipo. En 1935 es pavimentada y en ese año se consolida comercialmente. Era utilizada por los vecinos del barrio y por mucha población rural próxima a Mar del Plata.

La construcción de la ruta 2 en el año 1938 y el protagonismo que le cupo al automóvil generaron condiciones muy favorables para la ciudad. Teniendo en cuenta que el surgimiento del barrio y su evolución estuvieron ligados al del tren, el Barrio de la Estación y la avenida Luro reflejaron parcialmente las cambiantes etapas por las que ha atravesado el ferrocarril. La progresiva decadencia de éste ha impactado negativamente en dicha avenida perdiendo el esplendor que tuviera en los años cincuenta. En esa misma década, la ciudad burguesa se transformó en ciudad de masas⁴ como consecuencia de las políticas sociales de la época, dando lugar a nuevos actores representados por los sectores populares, el turismo masivo y el paraestatal. Posteriormente, el crecimiento de éste y la expansión de la ciudad han modificado la ubicación relativa del Barrio de la Estación. De su original emplazamiento suburbano ha pasado a ser pericentral.

Entre los factores que promovieron el desarrollo de la ciudad deben citarse las políticas vinculadas al turismo del *conservadorismo nacional* materializadas en la construcción de los grandes equipamientos turísticos como el Casino, el Gran Hotel Provincial y Playa Grande. El desarrollo de una incipiente industria nacional, la conformación de una *burguesía* y de sectores populares que se sintieron atraídos por Mar del Plata, la política del *estado de bienestar social* instalada en las décadas posteriores, incluidas las políticas de turismo social y de la vivienda, impulsaron a través del sistema de Propiedad Horizontal (1948), un desarrollo de la actividad inmobiliaria en el país, y en particular en esta ciudad.

Un conjunto de medidas socioeconómicas: vacaciones pagas, aguinaldo, una alta distribución del ingreso y una incipiente inflación, favorecieron la construcción de la vivienda secundaria, la que se multiplicó en

Mar del Plata destinándola a veraneo y renta. Esta situación fue aprovechada por la especulación inmobiliaria, generándose la renovación del casco central. El crecimiento en vertical trajo aparejado la renovación del área central y un desarrollo de las industrias turística, textil e indumentaria.

Estos hechos correspondientes a la década del cincuenta le permitieron a Mar del Plata transformarse en un icono del turismo social y también de las nuevas formas y estilos de vida. Este fenómeno se manifestó en la aparición de zonas comerciales especializadas en la recreación y el consumo, dando origen a calles emblemáticas.⁵ En esta década, el barrio toma su toponimia y, a partir de entonces, se llamaría Don Bosco.

En los años setenta, la ciudad cambió su jerarquía debido a la presencia de instituciones de nivel regional y nacional, tales como Tribunales, el Obispado, la Zona Sanitaria VIII, la Universidad Nacional, entre otras. Además, cambió de rango debido al incremento en la cantidad de habitantes y a la nueva infraestructura. San Juan se consolidó como centro barrial y compitió favorablemente con el tramo de Luro frente a la estación y otras calles comerciales.

Las políticas neoliberales siguientes y sus consecuencias sobre la estructura social y la composición del turismo derivaron en la aparición de centralidades vinculadas a los nuevos sectores promovidos, dando surgimiento a centros comerciales elitizados como Alem en la década del ochenta, Güemes y equipamientos como el *shopping* Los Gallegos y el Paseo Diagonal a fines de los noventa. Estos dos últimos constituyeron un polo intraurbano que modificó el área central, reestructurándola no solo a lo largo de la peatonal, como lo era hasta el momento, sino en torno a dichos equipamientos.

En esta época, la centralidad incorpora lugares que se diferencian no ya por la especialización de la oferta sino además por una estrategia de segmentación del mercado basada en la selectividad del consumidor, dirigiendo la oferta a turistas y marplatenses de alta renta.

Acompañando todo este proceso, la ciudad creció y se expandió y algunos antiguos barrios se consolidaron y dieron origen a

3. En el año 1939, la calle Chubut toma el nombre de "Don Bosco".

4. "Oligarquía pampeana", "ciudad burguesa" y "ciudad de masas" son términos que se han generalizado para definir la composición social del turismo de la época.

5. Constitución como "La Avenida del Ruido" y Juan B. Justo como "La Avenida del Pulóver".

subcentralidades. La ciudad se transformó en una ciudad multicéntrica. El antiguo centro ha dispersado algunas de sus funciones y, junto a sus barrios centrales, está sufriendo un proceso de tercerización; como el de la zona de plaza Mitre o Hipólito Irigoyen, donde han surgido nuevas aglomeraciones de servicios especializados en la recreación y el encuentro social, acordes con la aptitud del medio y nuevas modalidades culturales (De Schant y Tomljenovic 2007).

El nodo Luro-San Juan

El equipamiento de la Estación y el nodo conformado por la intersección del eje fundacional —avenida Luro— y el eje comercial —calle San Juan— tienen, en el proceso de consolidación urbana del área, un alto protagonismo. En el plano catastral del año 1935 (Figura 1), se observa que la consolidación del área comienza a producirse mayormente a lo largo de ambos ejes. Cabe aclarar

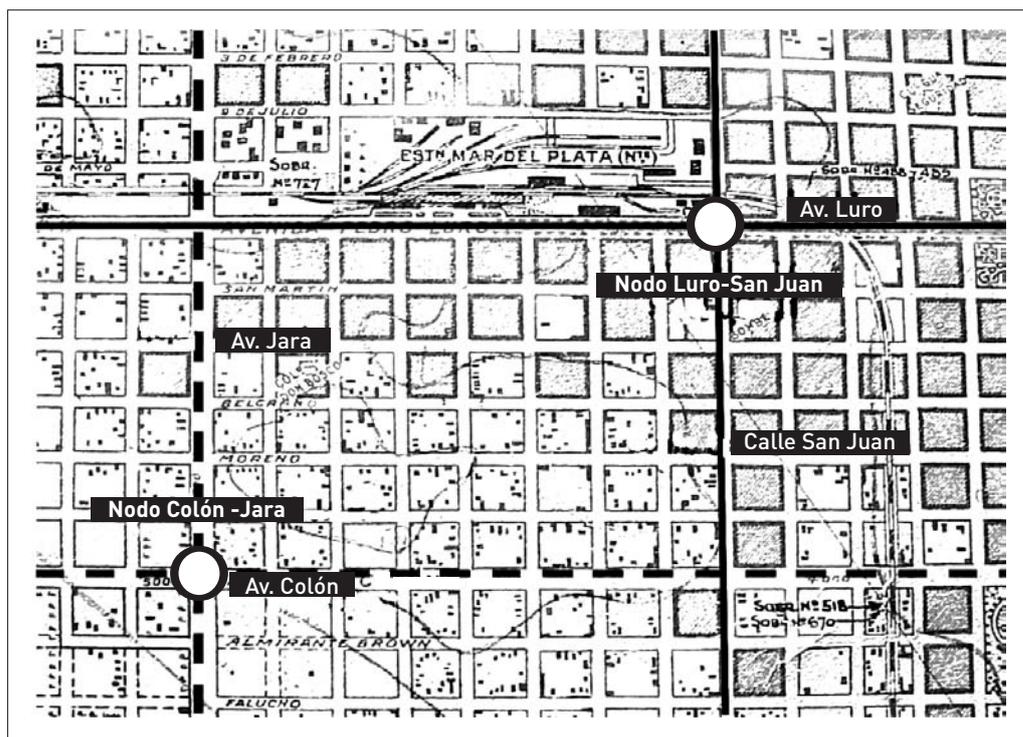
que el crecimiento de la zona que va desde el área central hacia la calle San Juan, se reprodujo por simple expansión de las actividades del centro. Por otra parte, la plaza Rocha fue un lugar típico de Mar del Plata que promovió el crecimiento de la zona en cuestión.

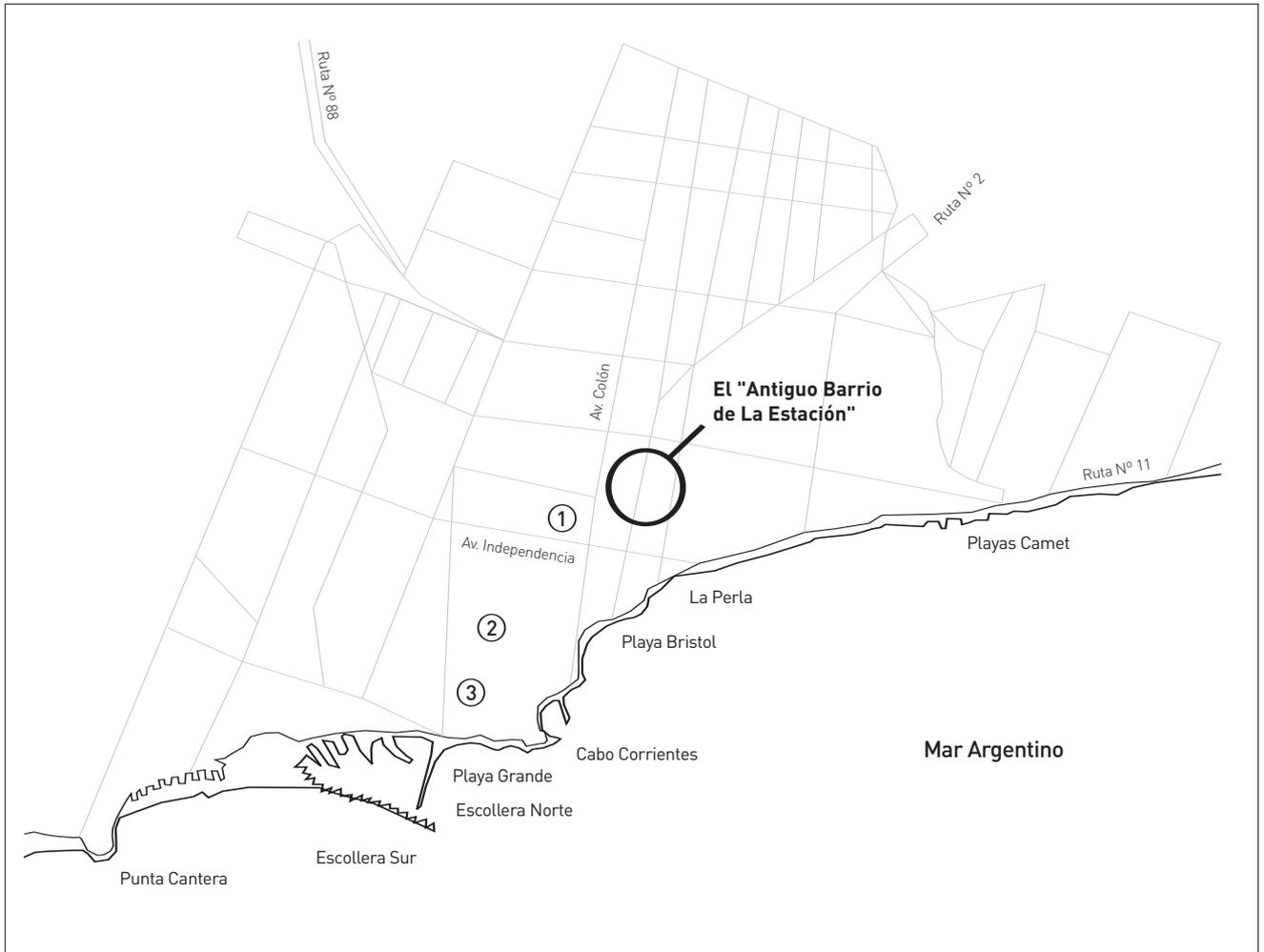
El polígono que constituye este fragmento tiene un ángulo inverso de menor consolidación, hacia las avenidas Colón y Jara, debido a que no atravesó el mismo proceso y ritmo que el nodo Luro-San Juan.

Esta lógica del espacio genera dos cuestiones: un ángulo más renovado que es el de Luro-San Juan, con las edificaciones de mayor valor histórico, y uno que preserva el carácter barrial y vecinal, que es el ángulo de las avenidas Colón y Jara.

Estos ejes viarios principales influyen en las manzanas lindantes o transversales, lo que se verifica a través de la dinámica inmobiliaria, de usos, la valorización y revalorización del suelo y en la pérdida residencial en función de otros usos.

Figura 1
Plano de la ciudad de Mar del Plata del año 1935.





Caracterización del barrio ante la posibilidad de renovación

La zona de la Estación (Figura 2) no ha resultado atractiva frente a otras ofertas de la ciudad, pues se trata de una área residencial permanente con un parque edilicio envejecido, cuya historia y rico capital no están lo suficientemente instalados en el imaginario del marplatense como para poder iniciar acciones de protección frente a la posible renovación indiscriminada que acarrearía el futuro equipamiento.

Es un barrio de gente de trabajo, de clase media con escaso poder adquisitivo y responde a las condiciones de vida actuales de esos segmentos. Presenta una importante cohesión social con la conservación de ciertos hábitos barriales. La zona tiene una pirámide poblacional envejecida con alta proporción de adultos mayores y hogares unipersonales. En los últimos años ha perdido población y vivienda.⁶

La dinámica del área se centra en su espacio comercial y de servicios ubicados sobre la

calle San Juan (Figuras 3 y 4). Los comercios que allí se instalan no son solo comercios diarios, sino servicios tales como indumentaria, bazar, perfumería, entre otros, que marcan el grado de centralidad que tiene la calle, ya que no solo abastece a los vecinos del lugar, sino a gente de otros barrios de la ciudad.

San Juan se transformó en un paseo de compras competitivo, atractivo e inclusivo en lo social para un público heterogéneo, mientras que la avenida Luro (vía de acceso a la región con funciones dadas por esa característica) (Figura 5) pasa a ser de servicios generales, la avenida Colón (Figura 6) ofrece servicios especializados para el automotor y el hogar y la avenida Jara⁷ abastece servicios generales para la ciudad.

San Juan es una calle comercial de servicios y se convirtió en uno de los principales distritos centrales de Mar del Plata, aunque sigue siendo utilizada por sus vecinos para las compras diarias (centro barrial) (Figuras 7 y 8).

La conformación de su mix de actividades y su mercado se extiende más allá de su entorno residencial, atrayendo a usuarios tanto del

Figura 2
Plano de la ciudad de Mar del Plata con la identificación del Antiguo Barrio de la Estación.

6. Según estudios de comparación de los tres últimos censos. Fuente: Equipo Recursos Urbanos, grupo de investigación interdisciplinario constituido en el año 1998, dirigido por el arquitecto Héctor De Schant. Perteneció al Centro de Estudios de Tecnología y Vivienda de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMDP).

7. Hacia el nodo de Colón y Jara se localiza la comunidad gitana.

Figura 3
Fotografía de la calle San Juan a escala peatonal.



3

Figura 4
Fotografía panorámica de la calle San Juan.



4

Figura 5
Vista del nodo San Juan-Luro.

Figura 6
Vista del nodo San Juan-Colón.

Figura 7
Estación Norte de trenes declarada patrimonio municipal. Fuente: archivo de la autora.



5

Figura 8
Vista del barrio con la fuerte presencia de la aguja de la iglesia Don Bosco.

Figura 9
Vivienda en venta típica de la zona. Fuente: archivo de la autora.

Figura 10
Futura Estación intermodal de pasajeros. Hito del barrio. Imagen resultante si no se preserva el tejido perimetral de la Estación para conservar el carácter histórico del barrio.



7



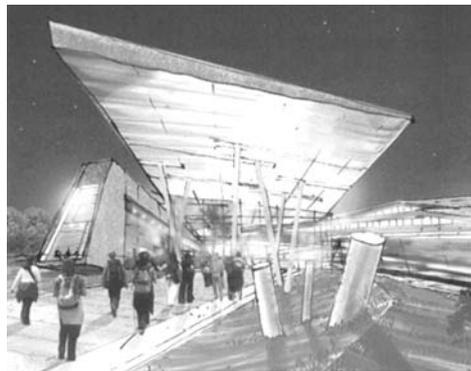
6



8



9



10

centro como de barrios alejados; amalgama adecuadamente comercios tradicionales propios del lugar y firmas pertenecientes a cadenas locales y franquicias.⁸

Con alto valor del suelo comercial y una clientela con alta fidelidad, su mayor fortaleza radica en la diversidad de la oferta comercial, los precios, la atención al público y la accesibilidad.⁹ Sin embargo, no cuenta con suficientes servicios gastronómicos, lugares para el consumo del ocio y para la sociabilización, lo que afecta la vitalidad de la calle fuera de los días y horarios comerciales.

La potencialidad del área está dada por su ubicación respecto a la estructura urbana ya que está próxima al macrocentro, en su carácter fundacional —porque constituye uno de los primeros barrios obreros de Mar del Plata— y en su herencia arquitectónica. El hecho de que no se haya comenzado a construir la nueva estación permitió, hasta el momento, la conservación del parque y del capital cultural, debido a que la suerte del barrio siempre estuvo sujeta a la construcción o no de la Estación (Figuras 9 y 10).

Enunciación de los estudios realizados

Los estudios efectuados estuvieron orientados a los fines de los proyectos de investigación (denominados “Efectos de la futura Estación Ferroautomotor en el barrio Don Bosco y la calle San Juan, 2007-2009” y “Estudio de un distrito comercial de la ciudad de Mar del Plata. Calle San Juan, caracterización y tendencia, 2004-2006”, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Mar del Plata) al cual se vinculan.

A partir de una de las hipótesis del proyecto que plantea que el barrio Don Bosco ha ido absorbiendo funciones centrales que encuentran una mejor localización aquí por su proximidad al macrocentro y que la calle San Juan se transformó en un distrito central, se estudió la dinámica inmobiliaria del área y las habilitaciones comerciales para observar cómo esta tendencia se refleja en el valor de los inmuebles.

Se registraron las actividades inmobiliarias a

través de encuestas, entrevistas y por medio de la observación directa. Se estudió la tendencia, la variación del valor del suelo y la dinámica inmobiliaria que estaba inmersa en la zona, pudiendo observar la fuerte valorización de la calle San Juan por su auge comercial.

El estudio histórico se orientó en función de que es un barrio antiguo que demuestra signos de obsolescencia física, funcional, económica y simbólica. Lo antiguo podría asimilarse a la obsolescencia física, pero adquiere en muchos de estos casos valor simbólico, por lo que la aplicación del concepto de “obsolescencia” en forma generalizada es impropio.

El valor simbólico es un valor agregado que tiene influencia sobre el valor inmobiliario. Según este principio, hay elementos que pasan a constituir un capital cultural tangible que se incrementa cuando su densidad simbólica es mayor. A tal fin se seleccionó del parque edilicio aquellos edificios con cierta antigüedad, pudiendo reconocer cuáles serían los más vulnerables frente a una acción renovadora. Se elaboró un plano de antigüedad de construcción en el lote, registrando también los lotes disponibles, las obras en construcción y en venta. A partir de ello se identificó el parque fundacional, se volcó la información en planillas síntesis (según ubicación, datos catastrales, tipo, uso, superficie del lote y cubierta, estado y valor económico estimado al 2007) y se entrevistó a cada propietario y/o responsable del inmueble.

Se elaboraron estudios para conocer cuál ha sido la lógica de construcción y reproducción del espacio, de la que se destaca la importancia del nodo Luro-San Juan.

Desarrollo de los estudios

Se han efectuado dos relevamientos, uno en junio-julio de 2006 y otro en septiembre-octubre de 2007, de aquellos inmuebles y lotes que poseen en sus frentes carteles de venta o alquiler, con el fin de observar la dinámica y evolución de la zona en el transcurso de un año (luego de los anuncios de la construcción de la Estación Ferroautomotor). La zona en cuestión está delimitada por la

8. En el año 1930 se instala la sucursal de la Tienda Los Gallegos y en el 2007 se moderniza adoptando formato similar al de un centro comercial.

9. Según encuestas efectuadas por el Equipo Recursos Urbanos a 50 vecinos del área comprendida entre las avenidas Colón, Luro, J. H. Jara y la calle Dorrego en enero de 2004. Procesamiento arquitecta Jewkes.

avenida Jara, Colón, Luro y la calle Olazábal. De la comparación de ambos relevamientos, surge que la mayor cantidad de propiedades en venta o alquiler están concentradas hacia el eje que constituye la avenida Luro y la calle San Juan.

En el transcurso del 2006 al 2007 continúa en venta un inmueble ubicado en la esquina de Chaco y San Martín (vereda par), otro en la esquina de Pampa y San Martín (vereda par), otro sobre la avenida Luro entre Italia y Neuquén, y una propiedad en alquiler en la avenida Luro entre Francia y avenida Jara. Además, se advierte una obra nueva sobre la calle San Juan entre Moreno y Belgrano. Solo seis propiedades no continúan estando en venta o alquiler.

Esto puede obedecer a diferentes causas. Puede ser que efectivamente se hayan vendido o alquilado o puede ser que solo se haya retirado el cartel y continúe estando a la venta. Se percibe que la dinámica en cuanto a las transacciones, demoliciones, obras nuevas, remodelaciones o ampliaciones no se vio aparentemente afectada por los anuncios de la nueva Estación sino que corresponde a la propia del área que en lo comercial se muestra en ascenso.

A través del procesamiento de la base de datos de las habilitaciones comerciales de la ciudad de Mar del Plata, se obtuvo informa-

ción que refleja la dinámica comercial de la zona. Se trabajó con el segmento San Juan entre la calle Alberti y la avenida Libertad, por ser éstas dos vías que determinan los límites del sector en estudio; este último comprendido por la calle San Juan entre avenida Luro y avenida Colón.

Los datos obtenidos para el periodo 2000-2007 reflejan una tendencia positiva y una evolución favorable para el segmento San Juan-Alberti-Libertad (Figura 12), no obstante cabe destacar que el primer semestre del año 2000 registra la menor cantidad de habilitaciones, produciéndose un alza significativa en el mismo semestre del año 2001. Por otra parte, la crisis producida a nivel nacional en el año 2001 tuvo sus repercusiones en los centros comerciales de la ciudad, por ser éstos zonas sensibles a factores externos. Se percibe, tal como indica el gráfico (Figura 12), un periodo de declive que comienza luego del primer semestre del 2001 hasta el primer semestre del 2002. En los semestres posteriores (segundo del 2002 al primero del 2007) las fluctuaciones son mínimas y, en general, la cantidad media de habilitaciones es superior a la registrada con anterioridad al período.

A modo de síntesis, puede afirmarse que la tendencia para el segmento es positiva. Asimismo se presenta como una constante

Evolución de habilitaciones 2000-2007

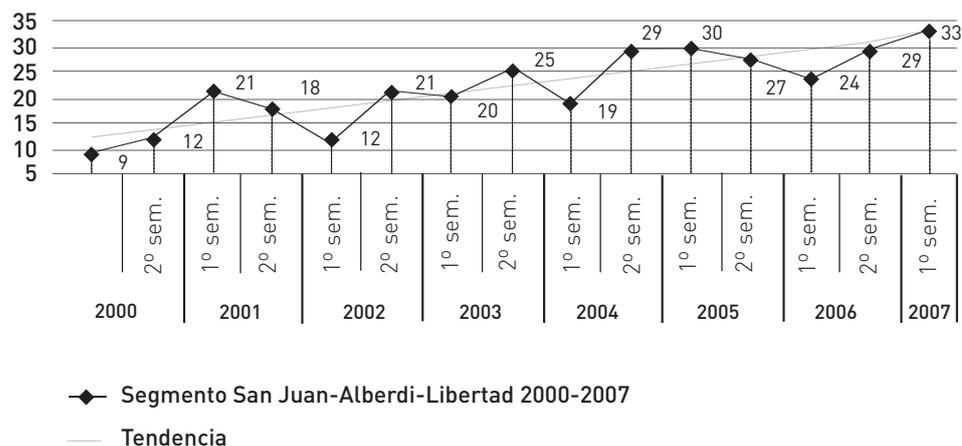


Figura 12
Gráfico que representa la evolución de las habilitaciones en el periodo 2000-2007 para el segmento San Juan entre Alberti y Libertad.

que la mayor cantidad de habilitaciones se produzca en los segundos semestres de cada año, con excepción del 2001 (por motivos expuestos). Esto se puede atribuir al carácter turístico de la ciudad, el cual genera —principalmente en la temporada estival— mayor demanda de comercios y servicios.

Para obtener una visión más general se recurrió al procesamiento de diferentes bases de datos como el de Pimas Ordenador Inmobiliario¹⁰ (octubre de 2005), la cual provee de los valores de venta de los inmuebles de Mar del Plata. A tal fin se ha trabajado sobre las zonas más relevantes de la ciudad, pudiendo concluir en el valor promedio de venta de los inmuebles para poder ser comparados entre sí.

El estudio demuestra que tanto para las viviendas de tres y cuatro ambientes (107m² y 183m² promedio respectivamente) la zona Don Bosco es una de las que registra menor valor promedio de venta respecto a las restan-

tes. Respecto a las viviendas de tres ambientes (Figura 13), particulariza los valores promedio concluyendo en que el mayor valor lo registran las zonas de La Perla, plaza Colón y Chauvin, con un valor de 600 a 700 u\$/m², luego en orden decreciente le siguen:

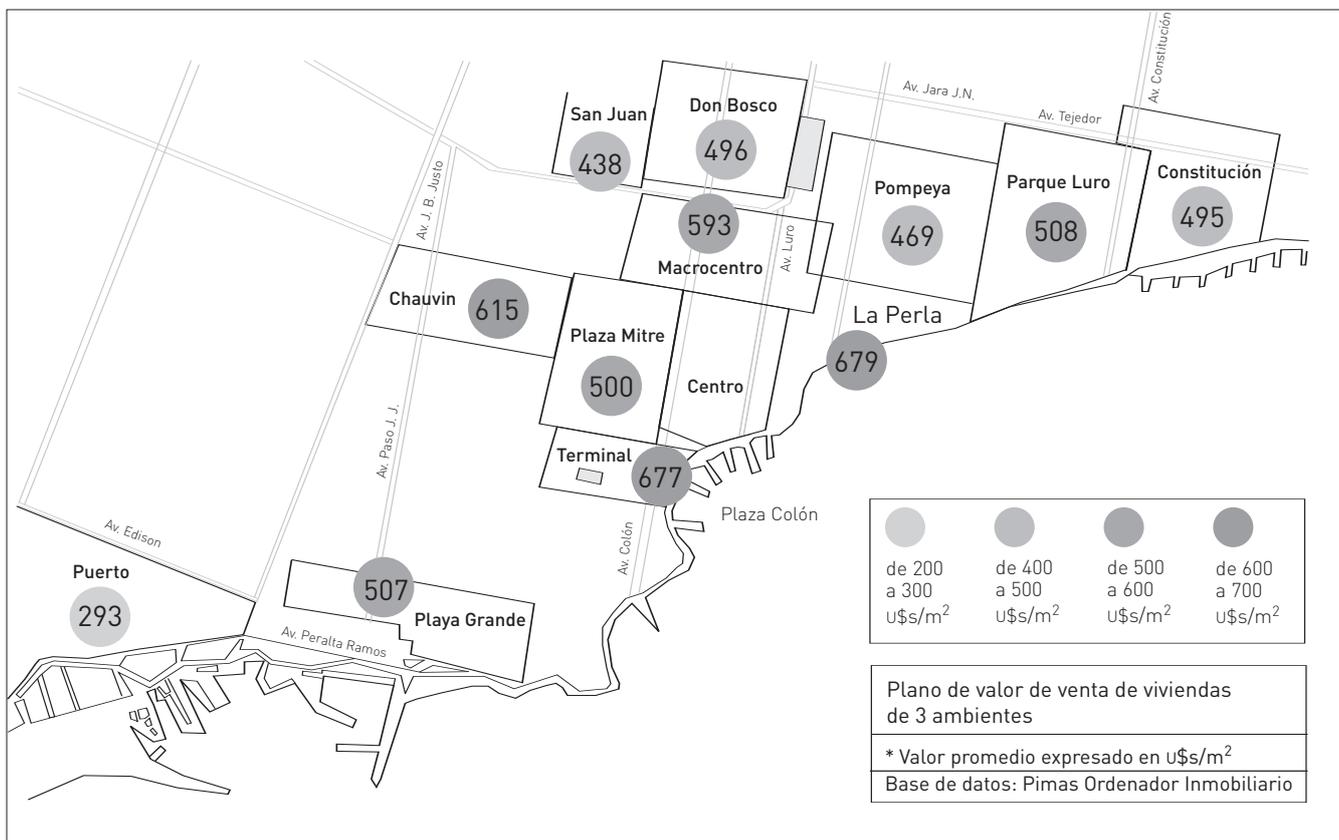
- > Macrocentro, Parque Luro, Playa Grande y plaza Mitre con valores de 500 a 600 u\$/m²,
- > Don Bosco, Constitución, Pompeya y San Juan con valores de 400 a 500 u\$/m²,
- > Puerto de 200 a 300 u\$/m².

Con respecto a las viviendas de cuatro ambientes (Figura 14), la zona que registra el mayor valor de venta es plaza Mitre con 700 u\$/m², luego le sigue:

- > Chauvin, de 600 a 700 u\$/m²,
- > Parque Luro, Playa Grande, Centro y La Perla, de 500 a 600 u\$/m²,

10. Es una red de más de 60 inmobiliarias de la ciudad de Mar del Plata que concentra la oferta y demanda de bienes en venta o alquiler. A través de su página web www.pimas.com.ar se puede acceder a dicha información. En este caso, se han bajado una serie de datos que fueron procesados de acuerdo a las diferentes categorías de análisis. En esta publicación se exponen algunos resultados.

Figura 13
Plano de la ciudad de Mar del Plata donde se visualizan las zonas estudiadas y los valores de venta promedio para las viviendas de 3 ambientes.



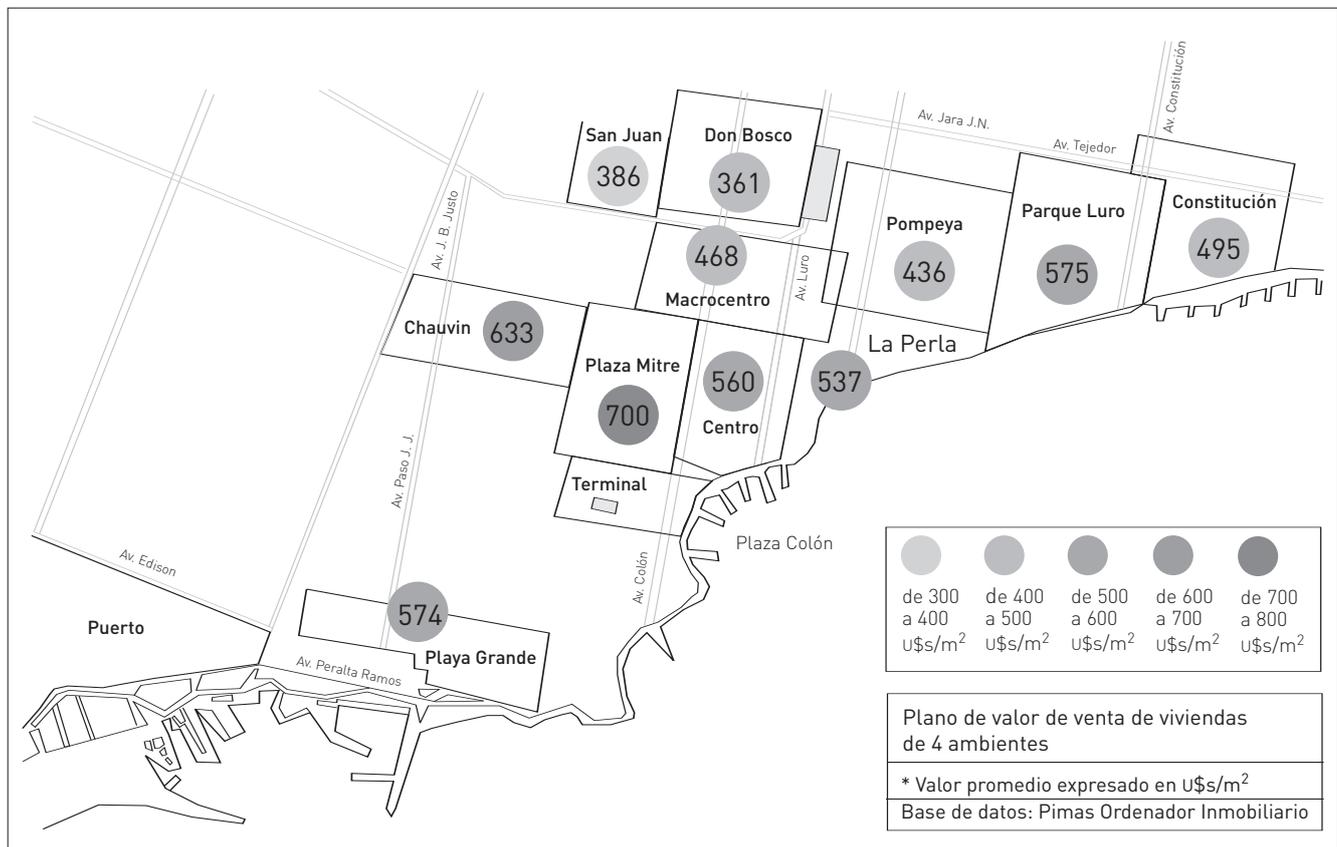


Figura 14
Plano de la ciudad de Mar del Plata donde se visualizan las zonas estudiadas y los valores de venta promedio para las viviendas de cuatro ambientes.

- > Constitución, Macrocentro y Pompeya, de 400 a 500u\$/m²,
- > San Juan y Don Bosco, de 300 a 400 u\$/m².

Esto nos permite observar que la zona de estudio, por su ubicación pericentral, accesibilidad y variedad de servicios, entre otras cosas, presenta injustificadamente valores bajos con respecto a otras zonas de similares características de la ciudad. Se debe aclarar que las zonas con iguales condiciones, pero además próximas a la costa y atractivas para el turista, presentan valores elevados derivados de dicha condición.

Los bajos valores del barrio Don Bosco-San Juan se deben, en parte, a la historia del barrio y a las condiciones de su origen, a su mixtura funcional al no ser netamente residencial y a la obsolescencia funcional alojada dentro del mismo, pues se encuentran depósitos abandonados, antiguas fábricas o viviendas. Además, al presentar los valores más bajos, es la más vulnerable ante una posible renovación que produzca la implantación del nuevo equipamiento. Los inmuebles se adquieren a un bajo costo, siendo éste representativo solo del valor del suelo, ya que la edificación se ve devaluada por el precario estado, su gran antigüedad y escasa conserva-

ción. Además, la zona está perdiendo población, lo que indica que, por el momento, la gente elige otros lugares para residir por sobre éste, lo que la hace poco atractiva y con poca demanda, contribuyendo a que los valores de venta no sean tan elevados.

El estudio que a continuación se detalla es de una naturaleza distinta, debido a que está relacionado a variables intangibles. Surge de la necesidad de conocer los entornos de las áreas antiguas que han subsistido en el barrio, reflejo de un pasado y un origen singular que en otras áreas de la ciudad se ha perdido y que en ésta en particular no ha sido gestionado culturalmente.

Se procesó información existente obtenida en el Archivo de Construcciones de la Municipalidad de General Pueyrredón a partir de la cual fue posible elaborar una sucesión de planillas, fichas catastrales y planos. A partir de ellos se estudió la antigüedad por parcela, los propietarios (primeros y siguientes —cuántos se han conservado), constructores, la tipología inicial, las modificaciones que fueron sufriendo tanto los espacios residenciales como los fabriles y comerciales, debido al carácter de uso mixto que presenta la zona de análisis. Los resultados obtenidos fueron simplificados y procesados para su mejor comprensión (Figura 15).

Tal como puede observarse en el plano de antigüedad de construcción por parcela (Figura 16) que se corresponde por Número de Manzana, Número de Expediente y Número de Parcela con las fichas y planillas acordes al modelo, 86 de un total de 266 parcelas presentan su primera construcción en la franja determinada por los años 1910–1930. A solo tres años de haber sido Mar del Plata declarada ciudad y, en paralelo con la iniciación de las obras del puerto en 1911, la inauguración del edificio de la Estación Ferrocarril Sud se corresponde con la etapa de conformación barrial del sector seleccionado, que concluye con la inauguración de la capilla de madera y chapa de la obra Don Bosco. Con el propósito de identificar y reconocer los elementos de valor patrimonial del área seleccionada se realizó un relevamiento del parque sobre la hipótesis de antigüedad. Se clasificaron los inmuebles de todas las parcelas del sector dentro de los rangos:

- > menos de 10 años (Figura 17),
- > entre 10 y 29 años (Figura 18),
- > entre 30 y 49 años (Figura 19),
- > entre 50 y 69 (Figura 20) y
- > más de 70 años (Figura 21).

Conjuntamente, se reconocieron los lotes disponibles, las obras en construcción y las viviendas y lotes en venta (Figura 22). Se

confeccionaron planos analíticos para cada una de las variables.¹¹

A partir de los planos se consideró particularmente la variable *más de 70 años* de antigüedad del inmueble por ser los más vulnerables frente a una futura acción renovadora, por superar el rango de obsolescencia física establecida. Se apartaron 60 casos, que fueron agrupados de acuerdo a su ubicación en el plano en relación a los distritos que establece el Código de Ordenamiento Territorial en cuatro sectores:

- > Sector 1: Distrito de Equipamiento 1,
- > Sector 2: Distrito Residencial 4,
- > Sector 3: Distrito Comercial 1,
- > Sector 4: Distrito Comercial 2.

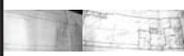
Posteriormente, fueron fotografiados y desagregados por uso, tipo, estado, densidad, m² y valor económico estimado, confeccionándose planillas (Figura 23) que combinan los datos obtenidos. Se entrevistó a cada propietario acerca de la valoración de su inmueble y sobre las expectativas frente al nuevo equipamiento.

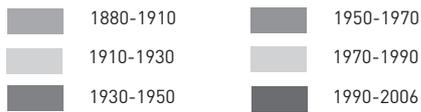
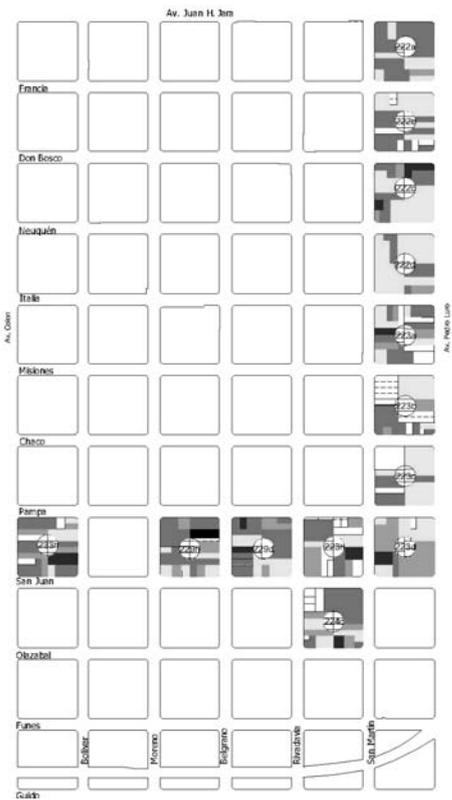
A manera de síntesis, se observa que la dinámica inmobiliaria y los elementos del patrimonio pueden constituirse en un capital cultural potencial por su valor simbólico ante la posible renovación indiscriminada del área.

11. Chequeados con el relevamiento catastral en las manzanas sobre la avenida Luro y calle San Juan.

Figura 15
Diseño de planilla y de ficha utilizada para el procesamiento de los datos obtenidos.

MANZANA 222C.	Nº Exp.	PROPIETARIO	CONSTRUCTOR	OCUPACIÓN DEL LOTE				TIPOLOGÍA VIVIENDA					MODIFICACIÓN					
				1 viv. por lote	Más de 1 viv. por lote Desarrollo en Vertical	Desarrollo en Horiz.	Galpón Depósito	Local Comercial	Casa Chorizo	Casa Galería	Casa Cajón	Casa Racionalista	Chalet	1910-1930	1930-1950	1950-1980	1980-2000	
Parcela 1	Exp. 487-O-1982	Guerino Constantini	A. Carranza		2 P.													
Parcela 2	Exp. 277-V-1944	Aurelio Venturino	Juan Barrarco				x									1947	1979	
Parcela 3	Exp. 166-R-1939	Jerónimo Rívara	Sin dato					x (viv. fondo)								1943		1985
Parcela 4a.	Exp. 56-D-1927	Cesar Deambrogi	Romanini					x (viv. 2P)								1949		

MANZANA 222C.	Nº Exp. de construcción	Calle	Constructor	Modificaciones	Propietario	Otros propietarios	Superficie S/T S/C	USO ORIGINAL	USO ACTUAL	USO POSIBLE	Plantas	Vistas	OBSERVACIONES
	Exp. 487-O-1982	Luro 4794	A. Carranza		Guerino Constantini		224,73/237,45	Sin dato	Local + vivienda en PH. Estacionamiento				
	Exp. 277-V-1944	Luro 4776	Juan Barrarco	1947 1979	Aurelio Venturino		256,23/210	Local comercial	Local comercial				



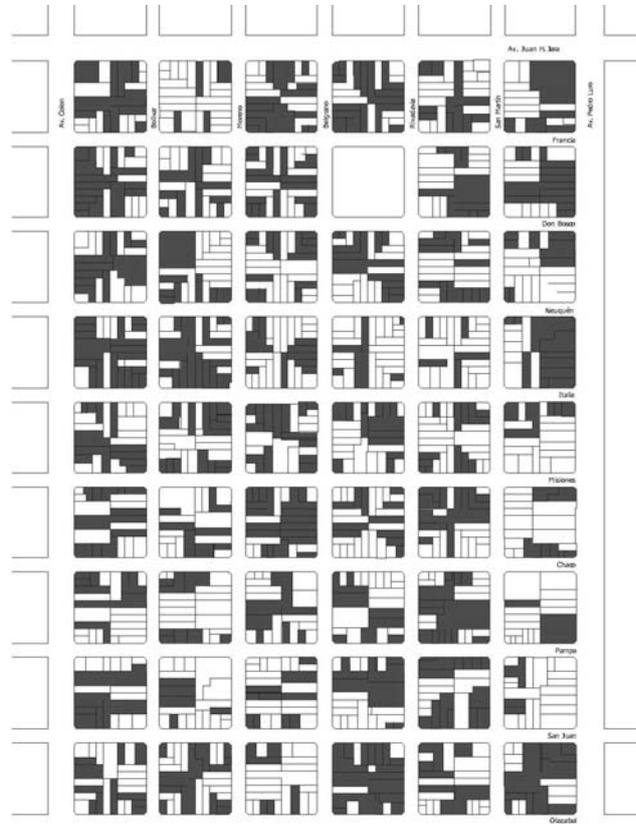
16



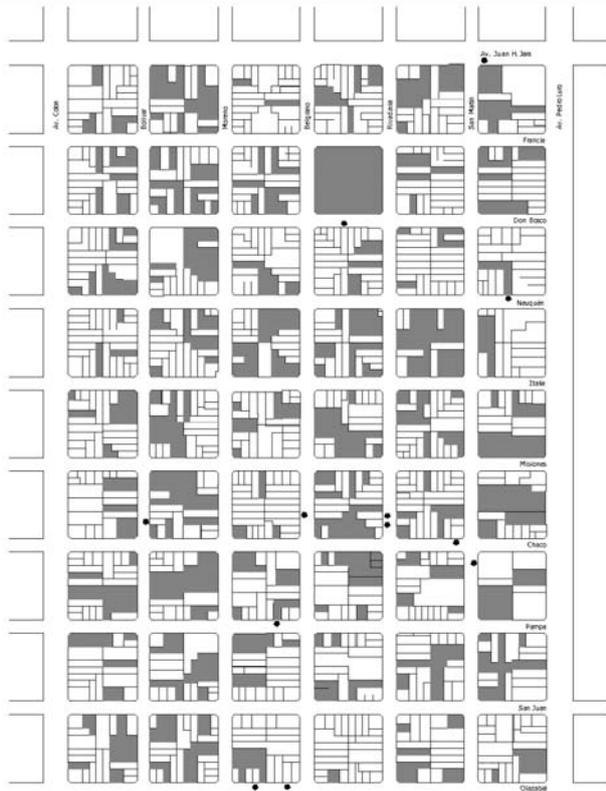
17



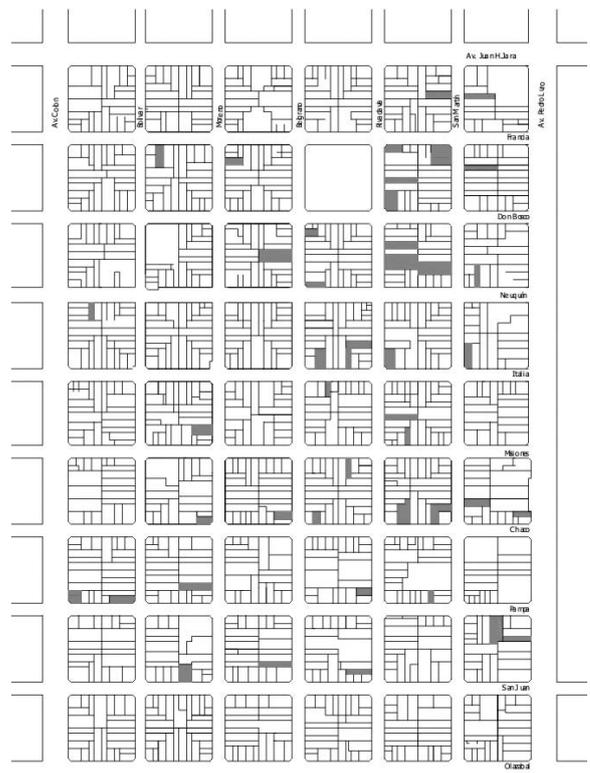
18



19



20



21



22

Figura 16
Plano de antigüedad de construcción por parcela.

Figura 17
Plano del sector de estudio con la identificación de los inmuebles de menos de 10 años de antigüedad.

Figura 18
Plano del sector de estudio con la identificación de los inmuebles entre 10 y 29 años de antigüedad.

Figura 19
Plano del sector de estudio con la identificación de los inmuebles entre 30 y 49 años de antigüedad.

Figura 20
Plano del sector de estudio con la identificación de los inmuebles entre 50 y 69 años de antigüedad.

Figura 21
Plano del sector de estudio con la identificación de los inmuebles de más de 70 años de antigüedad.

Figura 22
Plano del sector de estudio con la identificación de los lotes disponibles, las obras en construcción y las viviendas y lotes en venta.

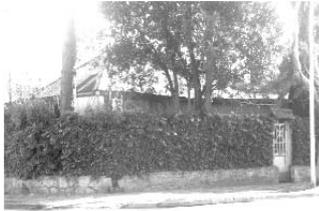
		GRADO PROTECCIÓN				NIVEL DE ACTUACIÓN
		ABSOLUTO	PARCIAL	AMBIENTAL	S/PROTECCIÓN	
	Ubicación: Rivadavia Esq. Don Bosco CIRC.VI-SECC. C -MANZ. 222f-PARC. 13 Tipo: Casilla Chapa Uso: vivienda (ocupada) LOTE: 449,97 CUB: 100 M ² aproximadamente Estado: regular Valor Económico Estimado: u\$s 85.000 OBSERVACIONES		X			RESTAURACIÓN Y CONSERVACIÓN
	Ubicación: Rivadavia CIRC.VI-SECC. C -MANZ. 222f-PARC. 16 Tipo: Galería (+/- 1920) Uso: vivienda (ocupada) LOTE: 374,98 CUB: 100 M ² aproximadamente Estado: regular (semi abandonada) Valor Económico Estimado: u\$s 43.000 OBSERVACIONES		X			NUEVA CONSTRUCCIÓN
	Ubicación: Francia Esq. Rivadavia CIRC.VI-SECC. C -MANZ. 222f-PARC. 19 a. Tipo: Local en esquina Uso: sin uso LOTE: 187,40 CUB: 191,22 M ² aproximadamente Estado: bueno (-) Valor Económico Estimado: u\$s 48.000 OBSERVACIONES: tiene modificaciones en las aberturas originales	X				REHABILITACIÓN
	Ubicación: Francia Esq. San Martín CIRC.VI-SECC. C -MANZ. 222f-PARC. 1 Tipo: Local en esquina Uso: sin uso LOTE: 231,10 CUB: 236,42 M ² aproximadamente Estado: bueno Valor Económico Estimado: u\$s 52.000 OBSERVACIONES	X				REHABILITACIÓN

Figura 23
Planillas detalladas sobre las viviendas más antiguas según plano de relevamiento peatonal del año 2007.

Las nuevas condiciones para el barrio Don Bosco y la calle San Juan

La posibilidad de construcción de la Estación Ferroautomotor de la ciudad de Mar del Plata en los terrenos de la actual Estación de Trenes constituye para la ciudad un proceso con antecedentes que datan desde el año 1983 y que culmina con el llamado a licitación en el año 2006. A lo largo de este proceso se suscitaban diversas propuestas del sector público y privado. Se planteó la discusión acerca de cuál debía ser su emplazamiento, algunos sostenían que

debía instalarse en los terrenos de la antigua Estación de Cargas ubicados sobre la Juan B. Justo, pero finalmente se optó por el predio actual de la Estación de Trenes sobre la avenida Luro, correspondiente al *Antiguo Barrio de la Estación*. La ubicación del nuevo equipamiento sobre dichas tierras se cree favorable debido a que la función ya está instalada en la zona, a su ubicación central, por ser la avenida Luro una vía de acceso rápida a la Estación y al centro de la ciudad y por contar con un predio de 8 manzanas para la construcción de la misma. A partir del anuncio y licitación para la construcción de la nueva *Estación Intermodal de*

Pasajeros, se estima la creación de un equipamiento que va a albergar funciones que exceden las de servicio para la estación. De acuerdo a lo publicado en los diarios locales, el proyecto proveerá además servicios de gastronomía y comerciales diversos. Dichos anuncios han provocado una cierta reactivación inmobiliaria para el área del *Antiguo Barrio de la Estación*, más precisamente para el barrio Don Bosco. A pesar de ello, las expectativas de renovación del barrio no se han visto materializadas por no haber comenzado las obras de la Estación Ferroautomotor. No hay indicios aun firmes de que se vea amenazado el parque edilicio, sin embargo están dadas las condiciones para un proceso de renovación del área que afecte dichos inmuebles debido a su antigüedad, estado y escaso grado de conservación, lo que afecta su valor de venta produciendo como consecuencia su disminución.

La nueva estación generará modificaciones sobre su entorno, alcanzando un estado similar al de la actual Estación Terminal de Ómnibus, tanto en lo social como en lo físico-ambiental. El fenómeno social se basa en que, por ser Mar del Plata una ciudad de turismo y como consecuencia de la lógica de funcionamiento de estos equipamientos, se produce un aumento de la población en tránsito ajena al barrio que podría verse reflejado en el espacio público otorgando significado particular al mismo.

El transporte, tanto de pasajeros como vehicular, va a impactar en la condición físico-ambiental del área generando la mayor afluencia de medios y la aparición de nuevos circuitos, situación que se profundizará en las vías que canalicen los mayores flujos. Esto producirá la adecuación de las actividades existentes y alentará la localización de usos específicos para la nueva función, volviendo vulnerable al área y a los elementos históricos del lugar.

La futura unificación de las dos terminales en la Estación Ferroautomotor, según lo estudiado, se presenta como una oportunidad, tanto como una amenaza, si es que no se logran controlar los efectos negativos que pudieran tener para el área residencial y para los comercios instalados en la zona de San Juan.

En el cuadro que se presenta (Figura 24) se observan los indicadores urbanísticos según el Código de Ordenamiento Territorial (COT) para el sector en estudio. Al analizar la densidad y compararla con la admitida (comparar censo y COT) se obtiene información acerca de la posibilidad de incrementar la radicación de población hasta 8 ó 9 veces respecto a la actual y el potencial desarrollo inmobiliario del área.¹² Además, si se obser-

va el plano límite para el distrito C1, es posible construir hasta 40,20 m. de altura para la tipología perímetro libre sobre avenida, que para el caso de estudio serían Colón y Luro, lo que podría modificar en gran medida el paisaje actual, la densidad de ocupación del área, la demanda de servicios de consumo diario, entre otras cosas.

Conclusiones

De desencadenarse el proceso de renovación según la lógica de mercado —generando atractivos para la renovación del área— y librado a la especulación inmobiliaria, sin mediar una regulación urbanística que considere al patrimonio como recurso urbano y capital cultural, se debiera poner especial énfasis en el reconocimiento del barrio como *barrio fundacional* y en la difusión de su valor simbólico, para que la renovación sea controlada y no anule todo rastro del pasado. El *Antiguo Barrio de la Estación* constituye un componente de la identidad marplatense que hasta el momento no ha sido instituido para su preservación. El bajo porcentaje de renovación de su parque edilicio y la escasa cantidad de remodelaciones no han alterado sustancialmente su paisaje y su ambiente original, ni tampoco han provocado una significativa pérdida de construcciones originales ubicadas en el núcleo del barrio.¹³ Conserva edificaciones y lugares pertenecientes a la etapa fundacional. Un número relevante de ellos sirven de referencia a hechos y sucesos de la historia vecinal. Forman un rico patrimonio¹⁴ por su significado y sus características urbanas y arquitectónicas. Las instituciones, por su carácter barrial (salvo la iglesia y la estación), no señalaron el sitio con su arquitectura. Siendo un barrio obrero, las fábricas, empresas y el ferrocarril no construyeron viviendas patronales, por lo que este tipo de institución tampoco deja sus señales en el sitio, solamente las de sus equipamientos. El barrio, para los que desconocen su historia, no adquiere significado más que el perceptible de los elementos que componen su paisaje en el que se individualizan fundamentalmente tres categorías: la de condición social, la de antigüedad y la de las actividades localizadas en el barrio. Preservar todo ello significa administrar debidamente la renovación que inevitablemente ha de producirse, para transformarlo en un capital para la ciudad.

La falta de gestión cultural del espacio conduce al desconocimiento del valor simbólico de los inmuebles. No se visualiza en las

12. Fuente: Equipo Recursos Urbanos.

13. La renovación del barrio se puede dar tanto en lo físico como en lo social, en este último sentido se podría producir un proceso de invasión de un grupo social distinto al actual.

14. El único elemento que figura en el inventario municipal es la iglesia San Pablo de la orden de los salesianos de Don Bosco.

	c1. Colón y Luro de Francia a Jara	c2. San Juan de Bolívar a San Martín	R4. Dentro del barrio	E1. Jara de Luro a Colón
Carácter	Zona destinada a la localización de usos urbanos centrales de índole comercial, administrativa, financiera, institucional y afines, compatibles con usos residenciales de alta densidad.	Zona destinada a la localización de usos urbanos centrales de índole administrativa, comercial, financiera, institucional y afines, compatibles con uso residencial de densidad media/alta.	Zona destinada a la localización de uso residencial de densidad media con viviendas individuales y colectivas.	Zona destinada a la localización de usos urbanos de equipamiento y servicios, compatibles con uso residencial de densidad media.
FOS	0.6 s/cota de parcela	0.6 s/cota de parcela	0.6 s/cota de parcela	0.6 s/cota de parcela
FOT	2.5 uso resid. 3.0 otros usos	2.0 uso resid. 2.5 otros usos	1.2 uso resid. 0.8 otros usos	1.5 uso resid. 2.0 otros usos
Densidad	0.10 hab/m ²	0.08 hab/m ²	0.045 hb/m ²	0.06 hab/m ²
Edificios e/ medianeras Plano límite	19.40m frente a calle y 24.60m frente a av. o de acuerdo al perfil de la medianera existente	16.80m frente a calle y 22.00m frente a av. o de acuerdo al perfil de la medianera existente.	11.00m frente a calle y a av. o de acuerdo al perfil de la medianera existente.	14.20m frente a calle y 19.40m frente a av. o de acuerdo al perfil de la medianera existente.
Edificios semi- perímetro libre Plano límite	Con o sin basamento. 19.40m frente a calle y 24.60m frente a av. o de acuerdo al perfil de la medianera existente.	16.80m frente a calle y 22.00m frente a av. o de acuerdo al perfil de la medianera existente	11.00m frente a calle y a av. o de acuerdo al perfil de la medianera existente.	14.20m frente a calle y 19.40m frente a av. o de acuerdo al perfil de la medianera existente.
Edificios perímetro libre Plano límite	Con o sin basamento. 24.60m frente a calle y 40.20m frente a av.	22.00 m frente a calle y 27.20m frente a av.	11.00m. frente a calle y a av. Caso especial: los predios adyacentes a vías del ferrocarril observarán un retiro de fondo de 4.00m.	14.20m frente a calle y 19.40m frente a av.

Figura 24
Cuadro comparativo de los indicadores según COT para la zona de estudio.

viviendas antiguas el valor agregado que representa su capital cultural. Los edificios más antiguos contienen el espíritu del lugar, son estructuras destinadas a diversas actividades (viviendas, servicios y fábricas) con técnicas constructivas y estilos arquitectónicos que podrían ser renovadas por edificios convencionales que no respeten la herencia del lugar.

Conservar el tejido de borde de la Estación (no declarado patrimonio) no interfiere con el funcionamiento de la Ferroautomotor, y significaría preservar elementos históricos que le otorgan identidad al área. Su carácter

simbólico es un valor agregado que podría potenciar la renta, si se adecuaban los inmuebles a nuevas funciones, generando beneficios sin gran inversión. El área se modernizaría y la ciudad conservaría una zona de valor histórico (por el carácter propio del barrio y de la avenida Luro, eje sobre el cual se delineó el trazado de la ciudad) y con potencial turístico ■

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

LOLICH, Liliana. 1995. *Patrimonio arquitectónico y urbano de San Carlos de Bariloche. Inventario de edificios, sitios y poblado*. Tomo II. [San Carlos de Bariloche: Ed. Comisión Municipal de Preservación del Patrimonio Histórico, Arquitectónico y Urbano de San Carlos de Bariloche].

DE SCHANT, Héctor y María Cecilia TOMLJENOVIC. 2007. "Aportes del Antiguo Barrio de la Estación al desarrollo y la identidad local de la ciudad de Mar del Plata", en *Cuarto Foro Latinoamericano Memoria e Identidad. Saberes e imaginarios en diálogo, hacia un nuevo orden social*, Natalia Rebetz Motta y Néstor G. Ganduglia [comp.] (Montevideo: Ed. Signo Latinoamérica). CD-ROM.

RECIBIDO: 19 junio 2008.

ACEPTADO: 25 junio 2009.

CURRÍCULUM

HÉCTOR DE SCHANT es arquitecto, egresado de la Universidad de Buenos Aires en el año 1965. Es profesor titular ordinario con dedicación exclusiva en la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Mar del Plata (FAUD-UNMDP). En los últimos 5 años ha dictado cursos de posgrado, así como también ha sido director de numerosos proyectos de investigación, el último de éstos denominado: "Efectos de la futura Estación Ferroautomotor en el barrio Don Bosco y la calle San Juan". A lo largo de su carrera ha efectuado más de doscientas publicaciones y en los últimos 5 años ha sido director de dos becarias. En la actualidad es Coordinador General de la Comisión de Cultura del Partido de General Pueyrredón y director del Equipo Recursos Urbanos, grupo de investigación interdisciplinario, constituido en el año 1998 abocado al estudio de los centros comerciales y lugares de sociabilización de la ciudad de Mar del Plata.

AGUSTINA JEWKES es arquitecta, becaria de CONICET y maestranda en Gestión Ambiental del Desarrollo Urbano, dictado en FAUD-UNMDP. Es integrante del Equipo Recursos Urbanos, del Centro de Estudios de Tecnología y Vivienda (FAUD-UNMDP). Ha sido adscripta a la cátedra de Diseño IV y V a cargo del arquitecto De Schant durante los años 2005, 2007 y 2008. Ha recibido una mención especial por el trabajo presentado en el Premio Bienal de Arquitectura, Urbanismo, Investigación y Teoría 2007, titulado "Estudios urbanos para la gestión sociocultural. El caso del Antiguo Barrio de la Estación".

MARÍA CECILIA TOMLJENOVIC es arquitecta, becaria de CONICET, maestranda en Gestión del Patrimonio Urbano y Arquitectónico (FAUD-UNMDP). Actualmente se desempeña como miembro del Equipo Recursos Urbanos, del Centro de Estudios de Tecnología y Vivienda (FAUD-UNMDP), y es docente en las asignaturas Diseño IV y V de la misma institución.

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas
(CONICET)

Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMDP)
Olavarría 3955, Mar del Plata, Argentina

Tel.: (0223) 4860221 / (0223) 155-769468

E-mail: arjewkes@yahoo.com.ar