



## DOCUMENTO BASE DE TRABAJO

### PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

De Mar del Plata y el Partido de General Pueyrredon



**PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO TERRITORIAL**  
**de**  
**Mar del Plata y el Partido General Pueyrredon**

**PRIMERA PARTE**  
**PRESENTACIÓN**

- I- ENFOQUE Y MODALIDAD DE TRABAJO**
- II- LA INTENCIONALIDAD PROYECTUAL DEL PLAN**
- III- LA CIUDAD DEL PLAN**
  - El crecimiento de la ciudad**
  - Los modos de crecimiento: una ciudad de baja densidad**
  - Los efectos del crecimiento: las dos Mar del Plata**
  - Problemas y oportunidades: una síntesis**
- IV- LA GESTIÓN MUNICIPAL DEL TERRITORIO**
  - El ordenamiento territorial**
  - La protección del patrimonio construido**
- V- LA TAREA**

**SEGUNDA PARTE**  
**UN CAMBIO DE MODELO**

- VI- EL NUEVO MODELO TERRITORIAL PARA EL PARTIDO Y LA CIUDAD**
  - La organización del territorio marplatense**
  - Los elementos estructurales de la organización territorial del partido**
  - Los escenarios de la transformación**
  - El modelo de organización territorial**
  - La estructura de sostén del modelo territorial**
  - Los proyectos para la transformación de la ciudad y del partido**

**TERCERA PARTE**  
**LAS PROPUESTAS PARA LA TRANSFORMACIÓN DE LA CIUDAD**

- VII- LÍNEAS DE ACTUACIÓN, PROGRAMAS Y PROYECTOS**
- VIII- LÍNEA 1: INFRAESTRUCTURAS PARA LA PRODUCCIÓN**
  - Caracterización**
  - Objetivos**
  - Programas y Proyectos**
  - Desarrollo de los Programas y Proyectos**

- IX- LÍNEA 2: INTEGRACIÓN URBANO - SOCIAL**
  - Caracterización
  - Objetivos
  - Programas y Proyectos
  - Desarrollo de los Programas y Proyectos
- X- LÍNEA 3: CALIDAD E IDENTIDAD LOCAL**
  - Caracterización
  - Objetivos
  - Programas y Proyectos
  - Desarrollo de los Programas y Proyectos
- XI- LÍNEA 4: REEQUILIBRIO Y SUSTENTABILIDAD TERRITORIAL**
  - Caracterización
  - Objetivos
  - Programas y Proyectos
  - Desarrollo de los Programas y Proyectos
- XII- LOS PROYECTOS ESTRUCTURALES**
- XIII- PROYECTO ESTRUCTURAL 1: EL ARCO NORTE**
  - Descripción
  - Objetivos
  - Lineamientos para la intervención
- XIV- PROYECTO ESTRUCTURAL 2: LA CUÑA**
  - Descripción
  - Objetivos
  - Lineamientos para la intervención
- XV- PROYECTO ESTRUCTURAL 3: EL FRENTE MARÍTIMO**
  - Descripción
  - Objetivos
  - Lineamientos para la intervención
- XVI- PROYECTO ESTRUCTURAL 4: EL PUERTO**
  - Descripción
  - Objetivos
  - Lineamientos para la intervención

## **CUARTA PARTE**

### **LA PUESTA EN MARCHA DEL PLAN**

- XVII- LOS INSTRUMENTOS DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL**
  - Clasificación y tipos de instrumentos
  - La articulación entre los instrumentos de aplicación del Plan de Ordenamiento Territorial
- XVIII- LOS INSTRUMENTOS DE ORDENAMIENTO DE ESCALA INTERMEDIA**
  - El plan especial
  - El plan de detalle

**XIX- LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN SECTORIAL**  
**El plan rector para los espacios públicos**

**XX- LOS INSTRUMENTOS NORMATIVOS**  
**Clasificación urbanística del suelo**  
**Normas urbanas generales**  
**Normas urbanas especiales**

**XXI- LOS INSTRUMENTOS DE GESTIÓN**  
**Los instrumentos de actuación**  
**Los instrumentos financieros**  
**Los instrumentos de promoción**  
**Los instrumentos de protección**  
**Los instrumentos de puesta en valor**

**Plan Estratégico de Mar del Plata**  
**Julio 2006**

## **PRIMERA PARTE PRESENTACIÓN**

## **I- ENFOQUE Y MODALIDAD DE TRABAJO**

Hace algo más de un año, Mar del Plata y el partido de General Pueyrredon cerraban la formulación de su Plan Estratégico, proceso realmente importante en relación con lo producido en contenido y en forma. La participación de un número muy importante de personas e instituciones dieron cuenta de esta tarea.

Como producto de este esfuerzo quedó fijada una serie de coordenadas que deben enmarcar la tarea que prosigue, la implementación de los proyectos priorizados en general y, particularmente, la elaboración de este Plan de Ordenamiento Territorial.

A modo de bitácora, se recuerdan los escenarios 2010 que la ciudad entonces se propuso,

### **Escenario económico-productivo**

*Promover una estrategia de desarrollo local sustentable, basada en mejoras en calidad, capacitación e innovación tecnológica, fortalecimiento de cadenas de valor y tramas productivas, orientada a la revitalización de las actividades productivas consolidadas, la generación de empleo genuino y el inicio de un proceso de búsqueda de nuevos espacios de oportunidad con afianzamiento de ámbitos públicos-privados de gestión.*

### **Escenario de inclusión social**

*Favorecer la construcción de una ciudad integradora que promueva la inclusión social a través de la revitalización del rol de estado en la promoción del bien común, la gestión intersectorial e interjurisdiccional coordinada y la participación ciudadana.*

### **Escenario de reequilibrio urbano ambiental**

*Definir e implementar un modelo de organización territorial equilibrado que contemple la protección de las particularidades ambientales del partido, una eficiente articulación entre sus núcleos poblados y el incremento progresivo de la calidad de vida urbana a través de la adopción de instrumentos de ordenamiento y la gestión de proyectos claves.*

### **Escenario de transformación del estado municipal**

*Impulsar la transformación de la gestión municipal a partir de criterios de eficiencia, efectividad y equidad en la prestación de los servicios públicos, la*

*actuación coordinada de áreas y el desarrollo de mecanismos de participación social, acorde a la asunción de un rol protagónico en el proceso de desarrollo en el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes del Partido.*

Estos escenarios son los que enmarcan el proceso de elaboración y diseño del plan de ordenamiento territorial. Se trata de intervenir desde lo urbanístico sobre una ciudad y un partido que se orientan en una dirección (los lineamientos del plan estratégico), de precisar cuáles son las intervenciones urbanas a desarrollar con la finalidad de resolver los problemas urbano-ambientales detectados en una íntima interacción con la dimensión económica y social del territorio.

En este sentido, el plan urbano-territorial que se intenta delinear debe constituir una orientación para la actuación, precisando del modo más claro posible "qué hacer" para que las cosas realmente sucedan. Se trata de señalar un rumbo para la actuación pública, implementando y gestionando proyectos y, a la vez, ofrecer un menú de alternativas a las organizaciones de la sociedad civil y del sector privado para que de un modo sinérgico se vayan materializando los anhelos de la ciudad.

El tipo de instrumento que colectivamente se ha elaborado no se contrapone a aquellos otros instrumentos de carácter regulatorio que, en general, se utilizan en la planificación urbana, sino que, simplemente, los antecede. Se entiende que las normas y regulaciones deben ser funcionales a una intencionalidad de proyecto, a una idea de ciudad-partido que se pretende construir. Por ello el carácter básico que tiene este Plan de Ordenamiento Territorial, necesario para la definición de otros instrumentos de actuación urbanística.

Con este criterio, el Plan Estratégico (desde una visión global e integral del territorio fija las orientaciones), el Plan de Ordenamiento Territorial (que plantea los programas y proyectos urbanos que materializan y viabilizan esa orientación) y, a partir de ellos, la adecuación de los instrumentos normativos (códigos, reglamentos) son los escalones que la ciudad y el partido están recorriendo.

Del mismo modo que el Plan de Ordenamiento Territorial que se presenta se reconoce como parte de un proceso que se inicia con el Plan Estratégico, también se recogen las experiencias y los aportes de trabajos existentes en la propia Municipalidad, en la Universidad, en los colegios profesionales y en las organizaciones empresariales y sociales. Esta tarea de rescatar y valorizar lo producido fue llevada adelante por el Equipo Técnico del Plan, trabajando en entrevistas a informantes claves (provenientes de distintos sectores sociales y disciplinas), yendo a cada uno de los espacios de trabajo donde se produce alrededor de estos temas y realizando seis jornadas de trabajo con modalidad de taller entre agosto y octubre del año 2005.

Paralelamente, se sistematizó la información de base de trabajo en una cartografía digital unificada para la ciudad y el partido. Este trabajo se realizó

de manera conjunta con la Municipalidad (las áreas específicas obras públicas, catastro e informática), OSSE y el equipo del plan, colaborando de este modo en la implementación del Proyecto Bristol (Sistema de Información Geográfica de la Municipalidad), uno de los proyectos priorizados en el Plan Estratégico.

De este trabajo de consultas, de este cruce de información, de este intento de poner en línea lo que ya se ha hecho con lo nuevo por poner en marcha, es que surge entonces este documento del "Plan de Ordenamiento Territorial de Mar del Plata y el Partido de General Pueyrredon".



## II - LA INTENCIONALIDAD PROYECTUAL DEL PLAN

Una intencionalidad proyectual anima la formulación del "Plan de Ordenamiento Territorial de Mar del Plata y el Partido de General Pueyrredón". Esta intencionalidad se fue manifestando en particular cuando, al mismo tiempo en que se fueron trabajando, diseñando y territorializando los programas y los proyectos de cada una de las líneas de actuación, también se fueron leyendo sobre la cartografía de la ciudad y del partido ciertos modos particulares en que estos proyectos se articulaban y se expresaban.

A diferencia de otras ciudades, Mar del Plata al no haber sido una terminal ferroviaria ni un puerto cerealero importante, no cuenta hoy con esos grandes espacios vacantes conformados por predios e instalaciones del ferrocarril desactivadas y/o terminales portuarias obsoletas con los que sí cuentan otras grandes ciudades del país. Tampoco tiene enclaves militares abandonados. Espacios todos estos que suelen ser las grandes excusas de intervención y ordenamiento; espacios estructurales de la ciudad a partir de los cuales se definen las estrategias de su ordenamiento urbanístico. Mar del Plata tiene algunos de estos lugares –los predios de las estaciones terminales de pasajeros y de cargas, el predio de la ex ESEBA, entre otros–, pero por su número, magnitud y disposición en el tejido urbano no posibilitan definir lineamientos de ordenamiento territorial exclusivamente a partir de ellos.

Más allá de los desequilibrios territoriales que se marcan, la ciudad presenta un tejido de cierta homogeneidad, con "huecos" de mediana escala y con un nivel de calidad espacial fácilmente reconocible. El propio partido va mostrando esas mismas características, más allá de la heterogeneidad en los usos del suelo (industrial, productivos agropecuario, hortícola, extractivo). Además, se reconocen en todos los casos, sitios de excelencia ambiental y paisajística de relevancia (Laguna de Los Padres, el asentamiento residencial de Sierra de Los Padres, el frente marítimo).

Todo esto que se menciona aparece allí, en un gran mapa de numerosas partes de increíble valor singular pero, hasta ahora, con escasas conexiones entre sí; sitios desaprovechados; otros con signos de deterioro, expectantes para que alguien los redescubra, los vincule, los ate, los ponga en valor. Por ello, los programas y proyectos, cuando son visualizados en el territorio y puestos en relación, están demostrando que se trata de una tarea de sutura y articulación. Un trabajo paciente y sostenido de comenzar a unir aquello que está inconexo e incompleto. Se trata de ir definiendo tramas cerradas para que todo quede incluido, haciendo posible que dentro de esa homogeneidad que se lee en la trama urbana aparezcan algunos puntos que se destacan y que se articulan dando lugar a una ciudad distinta.

Completar, unir, conectar, destacar, realzar, quizás sean estas acciones la síntesis más ajustada de esta intencionalidad proyectual que ha estado siempre presente en la formulación del plan y, por consiguiente, de los programas y proyectos que lo conforman.

Tramas en la actuación para la integración urbano-social, que ponen en relación plazas, paseos públicos, escuelas, bibliotecas, mercados, ferias, espacios deportivos, transportes, infraestructura de servicios. Que todo llegue a todos, esa es la premisa.

Tramas en la red de caminos rurales, de manera tal que la producción se desarrolle,

que llegue a los mercados, que haga accesible el territorio, que pueda ser recorrido y atravesado.

Completar y establecer conexiones para la infraestructura productiva, vinculando el puerto y el parque industrial, con accesos viales mejorados y vínculos ferroviarios modernizados.

Conexiones entre unos puntos y otros de las rutas de acceso, para que los flujos del tránsito pesado se independicen con la idea de circunvalar la ciudad.

Corredores verdes, a lo largo de sus particulares veredas, anchas, extensas, arboladas, casi como plazas lineales que unen las distintas partes de la ciudad.

Sitios destacados que surgen dentro de la trama, para que Mar del Plata recupere ese esplendor perdido, como muchos destacaron en los diagnósticos del plan, pensando, fundamentalmente la costa, en el frente marítimo, tal como se iniciaron con las obras de la Cumbre.

Avanzar y profundizar en esa dirección, esa debe ser la consigna. Los cambios en Punta Iglesias y la rambla deben continuar en un casino y hotel provincial recuperados, la escollera norte y el Parque de Punta Mogotes renovados; en dotar de calidad a sus particulares centros comerciales, en Güemes y la futura ex-terminal de ómnibus, en el centro textil de Juan B. Justo y en el centro de 12 de Octubre, recuperando la mística del puerto; en el centro comercial de Sierra de Los Padres; en el futuro parque lineal de Batán; en su Centro de Expresiones Múltiples.

Tramas, conexiones y sitios singulares, una tarea sostenida y creativa que Mar del Plata y el partido deben llevar adelante para una definitiva recuperación y que tiene en este plan más de una pista para la actuación.

### III- LA CIUDAD DEL PLAN

#### **El crecimiento de la ciudad**

Mar del Plata no es sólo una de las grandes ciudades argentinas, una de las cinco ciudades del país que ha superado el medio millón de habitantes. Es, además de ello, una de sus ciudades míticas; el emblema nacional del turismo masivo que se inicia en momentos en que, entre las conquistas laborales, en la Argentina se afianza el derecho al descanso anual remunerado para todos los trabajadores. Fue entonces cuando, desde el estado nacional y provincial y desde las organizaciones sindicales, grandes complejos y emprendimientos de todo tipo vinculados con el turismo y el descanso de los trabajadores comienzan a ser construidos en distintos lugares del país. Mar del Plata fue uno de los sitios elegidos para ello, especialmente por sus particulares condiciones de balneario, rol que ya venía desempeñando desde varias décadas atrás. Rol con el cual había surgido hacia fines del siglo XIX, si bien entonces era un balneario sólo para la aristocracia bonaerense.

A partir de aquel momento en el que las vacaciones pagas ya forman parte efectiva de los derechos laborales, Mar del Plata va a ser siempre el referente nacional en cuanto al turismo masivo y las vacaciones anuales. De esta manera, y aceleradamente, cambió su fisonomía de balneario para transformarse en una gran ciudad, con su centro verticalizado y amplias avenidas que, en su momento, se convirtieron en un modelo a imitar por otras ciudades del país. Así se fue formando una ciudad, la del verano, la del turismo y los visitantes, y otra ciudad, la de todo el año, la de sus propios habitantes y los trabajadores. Una ciudad del verano que varias veces llegó a duplicar la población de la ciudad de todo el año durante el mes de enero.

Este crecimiento acelerado de Mar del Plata se manifestó en que, en apenas poco más de diez años, su población prácticamente se duplicara. Esto fue entre los años 1947 y 1960, período intercensal en el cual, precisamente y como se anotara en los párrafos anteriores, comienzan a construirse en la ciudad las grandes infraestructuras del turismo y la recreación. A partir de ese momento, la ciudad continúa creciendo con muy altas tasas de crecimiento demográfico, si bien estas van a ir disminuyendo lentamente hasta llegar a la década de los noventa con los valores más bajos. Es en esta última década cuando se va a registrar una pronunciada disminución en el ritmo de crecimiento poblacional que venía manteniendo la ciudad. Un dato que podría estar anunciando ya la entrada de la ciudad en una meseta en su proceso de crecimiento. (ver Tabla N° 1)

**TABLA N° 1**

**EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA. PARTIDO DE GENERAL PUEYRREDON. Período 1947 – 2001**

<b>AÑO</b>	<b>POBLACIÓN</b>	<b>CRECIMIENTO RELATIVO</b>
1947	123.811	
1960	224.824	81,6 %
1970	317.444	41,2 %
1980	434.160	36,8 %
1991	532.845	22,7 %
2001	564.056	5,9 %

**FUENTE:** Elaboración propia con datos del Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares 2001.

Este intenso dinamismo demográfico que se manifestó en Mar del Plata durante la última mitad del siglo XX es el resultado de un movimiento migratorio de población desde distintas ciudades y partidos de la Provincia de Buenos Aires y de otras provincias argentinas, en particular del norte del país. Un crecimiento migratorio, provocado por la oportunidad de nuevas fuentes de trabajo y la posibilidad de desarrollar nuevos emprendimientos, que se va a mantener elevado hasta la década de los noventa. A partir de ese momento, se registra la interrupción de este proceso, en consonancia con el pronunciado descenso de las tasas de crecimiento antes mencionado, en consonancia con un período de retracción de la actividad económico-productiva en el país, siendo Mar del Plata una de sus ciudades más castigadas por la desocupación. (ver Tabla N° 2)

**TABLA N° 2**

**CRECIMIENTO MIGRATORIO. PARTIDO DE GENERAL PUEYRREDON. Período 1947 – 2001**

<b>PERÍODO INTERCENSAL</b>	<b>CRECIMIENTO MIGRATORIO</b>	<b>PORCENTAJE SOBRE CRECIMIENTO TOTAL</b>
1947 – 1960	72.458	71,7 %
1960 – 1970	61.661	66,6 %
1970 – 1980	70.645	60,5 %
1980 – 1991	38.096	38,6 %
1991 – 2001	- 22.541	- 75,0 %

**FUENTE:** LUCERO, P.I. "Dinámica demográfica y configuración territorial de Mar del Plata y Partido de General Pueyrredon en la segunda mitad del siglo XX".

El desarrollo de la actividad turística que estimuló el crecimiento demográfico de la ciudad tuvo lugar con el desarrollo de la actividad pesquera y luego con el de la industria textil y de los alimentos. De esta manera, Mar del Plata fue adquiriendo un perfil más heterogéneo y que definido, precisamente, por estas actividades básicas que, junto con la explotación fruti-hortícola del entorno rural más próximo, conforman la base económica de la ciudad y del partido en el presente.

### **Los modos del crecimiento: una ciudad de baja densidad**

Mar del Plata se caracteriza por ser una ciudad muy extendida con valores de densidad demográfica muy bajos. Aún en las zonas donde esta densidad es la más elevada, los valores correspondientes no lo son tanto, a pesar que el grado de consolidación y de densidad edilicia sí son altos. Por su lado, en la zona sur de la ciudad también se van a encontrar zonas semiconsolidadas y con niveles medios de ocupación, pero con una muy baja densidad demográfica. Datos estos que está dando cuenta de la disponibilidad de un amplio *stock* de viviendas vacantes durante el período no vacacional o estacional del año.

Sobre la matriz de la retícula establecida por el plano de Chapeaurouge de 1875, Mar del Plata se fue extendiendo y transformando hasta presentar en la actualidad un área central con un relativamente reducido núcleo de alta densidad y, a partir de él, un extenso territorio con muy bajos valores de densidad. Tal es la síntesis que podría hacerse de la configuración actual que presenta la ciudad.

En su rápida transformación como centro turístico nacional, y en el proceso de formación de esas dos ciudades, la del verano y la de todo el año, Mar del Plata arrasó con gran parte de su patrimonio edificado, especialmente aquel que se ubicaba en las zonas más cercanas al mar y a lo largo de la, también mítica, Avenida Colón, en particular en su tramo inicial. Se daba lugar así al surgimiento de la ciudad vertical a la que se aludía en párrafos anteriores.

De todas maneras, extensas áreas de la ciudad contienen aún hoy gran parte del patrimonio edificado que le confiere singularidad a la arquitectura local –el tradicional chalet marplatense– dentro del contexto de las arquitecturas de las ciudades argentinas.

En síntesis, la ciudad presenta hoy la siguiente situación en cuanto extensión y ocupación del territorio:

- Un núcleo central de densidad muy alta (entre 200 y 350 habitantes por hectárea) enmarcado por la Avenida Pedro Luro y las calles Buenos Aires, Gascón y San Luis, que va a coincidir con el sector de mayor concentración comercial y de servicios de la ciudad.
- Un primer anillo de densidad alta (entre 100 y 200 habitantes por hectárea), que rodea al núcleo central y que se encuentra delimitado por la Avenida Libertad, el Bulevar Marítimo, las calles Sarmiento, Garay y San Luis, la Avenida Colón, y la calle Dorrego, sector también de concentración comercial y hotelera.
- Un segundo anillo de densidad media (entre 60 y 100 habitantes por hectárea) que se ubica entre el Bulevar Marítimo, las calles Viamonte, Garay y Arenales, la Avenida Juan B. Justo, la Avenida J.H. Jara y la calle Brandsen.
- Un tercer anillo de densidad baja (entre 30 y 60 habitantes por hectárea) que se extiende desde los bordes del anterior hasta Avenida Constitución (al norte), Avenida Champagnat (al oeste) y Avenida Mario Bravo (al sur); anillo donde se encuentran también algunos bolsones de densidad media.
- El borde de la ciudad, de densidad muy baja (entre 10 y 30 habitantes por hectáreas), que se extiende hacia el exterior de las tres avenidas antes mencionadas.

Estos bajos niveles de densidad tienen lugar, además, con bajos niveles de ocupación. En efecto, la ciudad presenta también extensas zonas con gran cantidad de terrenos baldíos. Situación que es posible encontrar aún en aquellas zonas más cercanas a su área central. Tanto en los barrios del norte, como en los del este y en los del sur se cuenta con gran disponibilidad de lotes vacantes. Por otro lado, grandes superficies en la expansión oeste de la ciudad se encuentran aún indivisas en el interior y en los bordes de la trama urbana, disponibles también para su urbanización (apertura de calles y parcelamiento).

Baja densidad demográfica, bajos niveles de ocupación, planta urbana muy extendida, tres situaciones que contribuyen para obstaculizar una efectiva prestación de servicios infraestructurales y dotación de equipamientos comunitarios. Por otro lado, altos índices de ocupación edilicia que no se corresponden con una elevada densidad demográfica ponen de manifiesto uno de los problemas que trajo la "estacionalidad" de la actividad turística: la infraestructuración completa de sectores de la ciudad escasamente habitados durante todo el año; un caso de subutilización de servicios disponibles junto con las condiciones substandard de la dotación infraestructural en los bordes de la ciudad. Las dos caras de una misma moneda o, las dos ciudades que cohabitan en Mar del Plata.

### **Los efectos del crecimiento: las dos Mar del Plata**

La existencia de las dos ciudades –la del verano y la de todo el año– es una percepción muy arraigada entre los marplatenses. Dos ciudades que coexisten en un mismo territorio, cada una con sus propias lógicas de funcionamiento. Precisamente, en las distintas instancias que se siguieron a lo largo del proceso de elaboración del "Plan Estratégico de Mar del Plata" –en particular durante las entrevistas realizadas a "informantes calificados" y en el desarrollo de los talleres de discusión– se puso de manifiesto una visión ampliamente compartida acerca de esta cuestión: la existencia de dos ciudades diferenciadas de modo muy tangible y preciso, especialmente por la desequilibrada distribución en el territorio de los servicios infraestructurales y de los equipamientos comunitarios, en particular de aquellos destinados a la educación, la salud y la cultura.

Esta lectura de la ciudad que remite a las dos Mar del Plata, no es sólo una percepción de la ciudadanía local. El modo en que se fue construyendo la ciudad, las expansiones de su planta urbanizada, la ocupación del espacio urbano, la infraestructuración del territorio, van ilustrando acerca de las particularidades de estas dos ciudades. Dos ciudades que están marcando la existencia de una ciudad equipada y otra deficitaria y carente. Una dualidad del proceso de segregación social y funcional del espacio urbano y que se expresa en un desequilibrio territorial provocado por la conjunción de factores de diversa naturaleza:

- el deterioro de las condiciones socio-económicas de la población (en particular en la última década);
- la incapacidad / imposibilidad del estado para revertir esta situación; y,

- la ausencia prolongada de una política urbana y de una gestión local del territorio que estuvieran en condiciones de orientar eficazmente el crecimiento de la ciudad, en particular de sus procesos expansivos.

**TABLA N° 3**

**SERCICIOS BÁSICOS INFRAESTRUCTURALES EN CIUDADES ARGENTINAS. Población servida con redes de distribución de agua potable, gas natural y conexión a red cloacal en ciudades seleccionadas. Año 2005**

CIUDAD	AGUA POTABLE		DESAGÜES CLOACALES		GAS NATURAL	
	posee	posee	no posee	no posee	Posee	no posee
Bahía Blanca	98 %	2 %	80 %	20 %	84 %	16 %
Córdoba	93 %	7 %	31 %	69 %	91 %	9 %
Mar del Plata	88 %	12 %	81 %	19 %	90 %	10 %
Mendoza	99 %	1 %	94 %	6 %	90 %	10 %
Rosario	90 %	10 %	72 %	28 %	95 %	5 %
San Miguel de Tucumán	97 %	3 %	68 %	32 %	67 %	33 %
Ushuaia	97 %	3 %	97 %	3 %	90 %	10 %

**FUENTE:** Plan Estratégico Urbano Territorial para la ciudad de San Miguel de Tucumán – Municipalidad de Tucumán, 2005.

De todas maneras, la realidad de estas dos ciudades es mucho menos cruda que las situaciones de desequilibrio urbano y social que en la actualidad puede verse en otras grandes ciudades del país. Los datos que se indican en la Tabla N° 3 ilustran acerca del nivel de dotación de infraestructuras en Mar del Plata en comparación con otras ciudades argentinas de distinta dimensión demográfica y ubicación geográfica. Si bien puede decirse que Mar del Plata se encuentra en una relativa buena posición en ese contexto de ciudades, también es cierto que la ciudad aún presenta valores significativamente bajos en cuanto la extensión del servicio de distribución domiciliar de agua potable.

Por otro lado, cuando se observan algunos indicadores sociodemográficos, se tiene que Mar del Plata también se encuentra en una buena posición relativa. En efecto, una manera muy directa de medir, en parte, las condiciones de vida de la población, es recurrir a los indicadores referidos a las condiciones de materialización que presentan las viviendas. En este caso, los datos que arroja el Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares del año 2001 dan cuenta que Mar del Plata es una las cuatro grandes ciudades del país que presenta los mejores valores respecto de, por un lado, la calidad constructiva de las viviendas y, por el otro, de las condiciones de hacinamiento en los hogares. Esto en cuanto a ciudades de más de trescientos mil habitantes se refiere (diecinueve en todo el país). (ver Tabla N° 4)

**TABLA N° 4**

**SITUACIÓN HABITACIONAL EN GRANDES CIUDADES ARGENTINAS. Calidad constructiva de las viviendas y situaciones de hacinamiento en los hogares en ciudades entre 300.000 Y 1.500.000 habitantes.<sup>(1)</sup> Año 2001**

CIUDAD	VIVIENDAS CALMAT III Y CALMAT IV <sup>(2)</sup>	VIVIENDAS CON MÁS DE DOS PERSON. / CUARTO
MORÓN	5,6 %	10,0 %
TRES DE FEBRERO	5,7 %	12,1 %
CÓRDOBA	6,7 %	16,3 %
MAR DEL PLATA	7,2 %	15,4 %
AVELLANEDA	10,2 %	20,9 %
LA PLATA	10,3 %	12,3 %
GRAL. SAN MARTÍN	11,0 %	15,9 %
LANÚS	11,7 %	14,3 %
ROSARIO	12,2 %	15,0 %
QUILMES	18,2 %	19,2 %
LOMAS DE ZAMORA	18,5 %	19,7 %
SANTA FE	19,6 %	16,5 %
ALMIRANTE BROWN	20,7 %	22,0 %
LA MATANZA	20,8 %	23,9 %
CORRIENTES	22,9 %	25,4 %
MORENO	30,1 %	31,7 %
TUCUMÁN	30,9 %	20,0 %
SALTA	32,7 %	27,3 %
FLORENCIO VARELA	33,8 %	35,6 %

**FUENTE:** Elaboración propia con datos del Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares 2001.

<sup>(1)</sup> Se incluyen partidos del conurbano bonaerense.

<sup>(2)</sup> De acuerdo con el Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares 2001, la categoría CALMAT III corresponde a aquellas viviendas construidas con materiales resistentes y sólidos en todos sus paramentos pero que le faltan elementos de aislación o terminación en todos sus componentes, o bien que tienen techos de chapa de metal o fibrocemento u otros sin cielorraso; o paredes de chapa de metal o fibrocemento. La categoría CALMAT IV corresponde a aquellas viviendas construidas con materiales no resistentes ni sólidos o de desecho en, al menos, uno de los paramentos.

Por último, cuando con esta misma información se compara a Mar del Plata con otros centros turísticos de la Argentina (si bien todos ellos ciudades menores y de gran diversidad de dimensiones demográficas), se tiene que Mar del Plata presenta las mejores situaciones, a una considerable distancia de la ciudad que ocupa el segundo lugar. (ver Tabla N° 5)



**TABLA N° 5**

**SITUACIÓN HABITACIONAL EN CIUDADES TURÍSTICAS ARGENTINAS. Calidad constructiva de las viviendas y hacinamiento en los hogares en ciudades seleccionadas. Año 2001**

CIUDAD	VIVIENDAS CALMAT III Y CALMAT IV <sup>(1)</sup>	VIVIENDAS CON MÁS DE DOS PERSON. / CUARTO
MAR DEL PLATA	7,6 %	15,4 %
SAN MARTÍN DE LOS ANDES	16,5 %	18,4 %
USHUAIA	16,5 %	13,3 %
BARILOCHE	20,3 %	18,6 %
PUERTO IGUAZÚ	31,7 %	31,0 %

**FUENTE:** Elaboración propia con datos del Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares 2001.

<sup>(1)</sup> De acuerdo con el Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares 2001, la categoría CALMAT III corresponde a aquellas viviendas construidas con materiales resistentes y sólidos en todos sus paramentos pero que le faltan elementos de aislación o terminación en todos sus componentes, o bien que tienen techos de chapa de metal o fibrocemento u otros sin cielorraso; o paredes de chapa de metal o fibrocemento. La categoría CALMAT IV corresponde a aquellas viviendas construidas con materiales no resistentes ni sólidos o de desecho en, al menos, uno de los paramentos.

Este desequilibrio o expansión inequitativa de la ciudad se expresa fundamentalmente en algunas cuestiones; entre ellas las infraestructuras, los equipamientos, los espacios verdes y la vivienda pública.

#### Las infraestructuras

Si bien en términos generales la ciudad cuenta con una buena cobertura de servicios básicos de infraestructura (distribución de agua potable y conexión a red de desagües cloacales), existen aún hoy áreas en la periferia, todas con un bajo grado de ocupación y de baja densidad demográfica, que presentan signos alarmantes al respecto. Las áreas más carentes se van a encontrar:

- hacia el oeste de la Avenida Champagnat (donde ya existen obras en ejecución y proyectadas para el completamiento parcial del servicio de distribución domiciliar de agua potable y de conexión a la red de desagües cloacales);
- hacia el norte de Avenida Constitución, en particular en todo el entorno del Parque Camet (para donde ya hay proyectos de obras de extensión de la red de distribución de agua potable);
- hacia el sur de Avenida Mario Bravo (también con obras en ejecución y en proyecto de extensión de las redes de agua potable y de desagües cloacales).

En el área urbana más central y más consolidada también se encuentran zonas con problemas, destacándose en particular el centro comercial Güemes y el entorno de la Estación Terminal de Ómnibus (también con obras en ejecución para solucionar los problemas de anegamiento).

Respecto del pavimento, se trata también del gran ausente en toda la periferia, acompañando la situación deficitaria de dotación de servicios infraestructurales. Los

barrios del oeste de Avenida Champagnat, los barrios ubicados entre la ruta nacional N° 2, Avenida Constitución y el Bulevar Marítimo y los barrios ubicados al sur de Juan B. Justo (excepto aquellos más próximos a la costa), son los sectores urbanos que presentan las condiciones más deficitarias en cuanto a pavimentación de sus calles y, por consiguiente, las situaciones más deficitarias en materia de movilidad y accesibilidad urbanas.

Por otro lado, debe destacarse el mal estado del pavimento que presentan, en general, las calles de la ciudad. Un signo de deterioro del espacio público que aún no se ha comenzado a revertir.

#### Los equipamientos

Los datos referidos a la localización de los equipamientos comunitarios completan, y sin alterar, el panorama que se tiene respecto de la extensión y cobertura de las infraestructuras básicas: su débil presencia en todos los barrios de la periferia.

Si se considera, por ejemplo, la distribución de las bibliotecas públicas municipales, se tiene la siguiente situación:

- el 50 % del total se distribuyen en las zonas centrales,
- el 30 % en los barrios ubicados al oeste de Avenida Champagnat,
- el 10 % en los barrios ubicados al norte de Avenida Constitución y
- el 10 % restante en los barrios ubicados al sur de Juan B. Justo.

La idea original de cubrir toda la ciudad con bibliotecas públicas en sus plazas fue abandonada hace tiempo, por esta razón es que hoy la mitad de ellas se encuentran en las áreas centrales y muy pocas en las áreas periféricas.

Si de centros de desarrollo social se trata (centros recreativos de la infancia, centros recreativos asistenciales, hogares de admisión, protección al anciano, talleres protegidos), nuevamente aparecen los barrios ubicados hacia el oeste de Avenida Champagnat como los más carentes al respecto. En efecto, en esos barrios no se encuentra ningún centro de estas características.

En cuanto a los centros de salud, se tiene, por ejemplo que estos son escasos al norte de Avenida Luro. Sólo se cuenta con uno en las proximidades del Arroyo la Tapera.

En cambio, la distribución territorial de las escuelas municipales tiende a ser un poco más equitativa, en particular con los barrios de la periferia oeste y sur de la ciudad. Al respecto, se tiene la siguiente distribución de centros educativos municipales dentro de la planta urbana:

- 33 % en los barrios ubicados al oeste de Avenida Champagnat
- 0 % en los barrios ubicados al norte de Avenida Constitución
- 8 % en los barrios ubicados entre Avenidas Luro y Constitución
- 20 % en los barrios ubicados al este de Avenida Champagnat, entre Avenidas Pedro Luro y Juan B. Justo
- 15 % en los barrios ubicados entre Avenidas Juan B. Justo y Fortunato de la Plaza
- 21 % en los barrios ubicados entre Avenidas Fortunato de la Plaza y Mario Bravo

- 3 % en los barrios ubicados al sur de Avenida Mario Bravo

Estos datos confirman que Mar del Plata, tal como ya se ha destacado, Mar del Plata es aún un territorio inequitativo.

#### Los espacios verdes

Mar del Plata cuenta con una distribución desigual de los espacios verdes en la trama urbana. Al respecto, se verifica una concentración en el área central y en el borde marítimo mientras se tiene una gran dispersión en toda las extensiones barriales de la periferia.

El sistema de espacios verdes presenta, en ese sentido, una clara articulación en el área central y en la costa. En este caso, se cuenta claramente con un sistema de espacios verdes y subsistemas. Por el contrario, una contundente desarticulación es la situación que se registra en toda la periferia, con áreas urbanas donde la ausencia de espacios verdes es prácticamente total; casos que, en particular, se encuentran en aquellos barrios que se ubican hacia el oeste de la Avenida Champagnat.

Por fuera del área central, la ubicación de los espacios verdes es totalmente aleatoria y responde a las decisiones que, en distintos momentos, asumieron los distintos urbanizadores que tuvieron a su cargo el desarrollo de operaciones de extensión de la planta urbana (reducidas solamente a la apertura de calles y la subdivisión de la tierra) sin proyecto alguno que orientara esa actividad urbanizadora.

En síntesis, los elementos más significativos de este sistema son:

- Un gran parque suburbano: el parque Camet.
- El sistema de plazas del área central (Peralta Ramos, Rocha, Pueyrredon, Mitre, San Martín, España, Colón) que se distribuyen equilibradamente en la planta urbana central y que responden a una de las primeras estrategias de ordenamiento territorial en los momentos iniciales de la urbanización de Mar del Plata, que están hablando ya de la previsión de un crecimiento programado para la ciudad.
- El sistema de parques y paseos, entre los cuales se destaca el Parque San Martín y la Reserva Natural del Puerto, ambos sobre el Bulevar Marítimo, concebido originalmente como el gran *parkway* de la ciudad.
- Las plazas barriales del primer anillo que bordea a la ciudad central, en particular hacia el oeste y hacia el norte, algunas de ellas de alto valor ambiental por la forestación y el equipamiento cultural y deportivo con los que cuentan. Se destacan en este caso las plazas que tienen playones deportivos y bibliotecas públicas, construidas en la década de los sesenta por la administración socialista y que hoy le otorgan una condición muy particular y distintiva a las plazas marplatenses.

Las carencias más notorias en materia de espacios verdes son la falta de tratamiento y equipamiento de las plazas barriales, en particular las de aquellos barrios más alejados del centro de la ciudad, y la falta de tratamiento de los bordes del corredor vial norte que se desarrolla a lo largo de la costa.

### La vivienda pública

La vivienda pública, a través del modelo excluyente de los grandes conjuntos habitacionales durante décadas, no ha contribuido a crear espacios urbanos de calidad. Por el contrario, grandes superficies de vivienda pública se destacan hoy por su evidente deterioro tanto edilicio, como urbano y social. En este sentido, el barrio Centenario es el ejemplo más significativo de la degradación y tugurización de un espacio urbano en un período relativamente corto.

Las nuevas iniciativas de vivienda pública, si bien parecen haber abandonado ya el modelo de los *grands ensembles*, no logran producir un espacio urbano de calidad. En la mayoría de los casos se trata de emprendimientos que sólo contemplan la construcción de viviendas unifamiliares, sin infraestructuras y equipamientos, ni un adecuado proyecto de inserción dentro de la trama urbana. De todos modos, esta es una situación de la cual no ha logrado escapar aún ninguna ciudad argentina.

En general, los proyectos de vivienda pública tienden a ubicarse en la periferia de la ciudad (en gran parte hacia el oeste de la Avenida Champagnat), completando la trama urbana existente, pero con un serio déficit en cuanto a condiciones de calidad urbana; contribuyendo así a profundizar la brecha existente entre las dos ciudades. Situación que habla aún de la persistencia de la idea de la periferia como receptáculo de aquellos usos y construcciones no deseadas para áreas más consolidadas y donde la vivienda pública encuentra su lugar simplemente porque es ahí donde el precio de la tierra resulta más bajo.

En las experiencias más recientes se promueve la vivienda individual de baja densidad como modelo edificatorio, sin explorar en otras tipologías edilicias que, aún basándose en la vivienda individual, contemplen un uso más intensivo del suelo y contribuyan a crear un entorno urbano más agradable y de mayor calidad. De esta manera, se contribuiría a reducir los costos de infraestructuración de las áreas más carentes de servicios de la ciudad y, además, se contaría con mejores condiciones de densidad demográfica que hicieran posible un servicio más eficiente del sistema de transporte público de pasajeros.

### Problemas y oportunidades: una síntesis

El proceso participativo desarrollado durante el año 2004 y que diera lugar a la formulación del "Plan Estratégico de Mar del Plata" antes mencionado, identificó –en el diagnóstico de su Eje Urbano Ambiental– distintas situaciones que fueron consideradas como las debilidades y las fortalezas que caracterizan a la ciudad y al Partido General Pueyrredon; y que no son otra cosa que una identificación de aquellos rasgos más significativos de la ciudad que permiten contar con un diagnóstico de la situación urbanística de Mar del Plata. La gestión, el medio ambiente, las infraestructuras, los espacios públicos, se encuentran entre los objetos que mayor preocupación merecen entre los marplatenses.

Entre esas debilidades detectadas, se encontraban entonces cuestiones que tienen que ver con:

la gestión del territorio:

- La deficiencia en la planificación y en la gestión urbana y territorial que en la

ciudad se manifiesta claramente en un crecimiento expansivo de la planta urbana a través del tiempo y sin el correspondiente acompañamiento de la extensión de las infraestructuras básicas.

- La ausencia de respuestas y de proyectos que orienten el crecimiento de la ciudad que ha mantenido constantemente a la administración local en atender demandas de la coyuntura, sin contar con herramientas ni instrumentos adecuados que le permitan guiar eficazmente cualquier proceso de desarrollo.
- La falta de capacidad e iniciativa para desarrollar aquellos proyectos emblemáticos que permitan dar inicio a una transformación con la escala y la trascendencia que la ciudad y sus habitantes merecen. Proyectos que están ligados a antiguas demandas, aún no resueltas (la denominada "agenda vieja" de la ciudad).
- La ausencia de políticas municipales propias en materia de vivienda social.

El medio ambiente:

- La existencia de una serie de conflictos ambientales que amenazan la sostenibilidad y la capacidad del territorio. La continua erosión costera afecta no sólo el patrimonio natural sino que también pone en riesgo el patrimonio económico de la ciudad, en tanto forma parte de los recursos turísticos genuinos que tienen la ciudad y el partido.
- La imposibilidad de resolver correctamente el tratamiento y disposición final de los líquidos cloacales ante la no-concreción del emisario submarino.
- La erosión y sobre-explotación en parte de los suelos rurales del partido sin un control estricto que permita su uso y aprovechamiento racional.

Las infraestructuras y los servicios

- La carencia de las infraestructuras básicas (agua potable, desagües cloacales y pluviales, red de gas natural, pavimentos) que impiden un desarrollo equilibrado en todos los sectores de la ciudad.
- La falta de equipamientos para la educación, la salud y el desarrollo cultural y social en los sectores urbanos más postergados.
- La ausencia de inversión en obras públicas, tanto de infraestructura pluvial para morigerar la situación de grandes sectores de la población como también de áreas que forman parte del circuito turístico.

La movilidad

- La obsolescencia funcional y edilicia de las estaciones terminales de pasajeros (la automotor, en particular), los problemas de sus actuales emplazamientos, las limitaciones funcionales que presentan, como así también las deficiencias en su operación.

Los espacios públicos

- La falta de inversión en obras de embellecimiento, equipamiento, higiene urbana y señalética, tanto del frente marítimo como del área central de la ciudad, que contribuyen a acentuar una imagen de deterioro / descuido de la ciudad.

Además, el patrimonio edilicio y natural de la ciudad y del Partido fue relevado también como uno de los elementos que eran necesarios incorporar con más protagonismo en la agenda pública para que formen parte de las políticas a desarrollar por la Municipalidad.

Las recientes "obras de la cumbre" ejecutadas en el año 2005 están indicando un cambio positivo en la política municipal respecto de la obra pública y, en particular, aquella que se refiere a los espacios públicos; en este caso los espacios emblemáticos de la ciudad. En efecto, los proyectos desarrollados sobre la costa central están dotando a los espacios públicos de mayor calidad proyectual y de materialización, acorde con la tendencia que se registra en Buenos Aires y Rosario en el proyecto de grandes espacios públicos. Una demanda planteada en el Plan Estratégico y que va indicando el camino a seguir en la recuperación cualitativa de los espacios públicos de la ciudad.

Esta síntesis de las deficiencias o problemas detectados definen una ciudad con grandes desequilibrios entre la "ciudad turística" y el resto de una trama que se extendió en forma indefinida sin que se pudieran garantizar en ella las condiciones mínimas de habitabilidad, tal como se ha descrito en los párrafos anteriores.

Infraestructuras de difícil crecimiento a partir de condiciones del suelo que las hacen económicamente inviables; urbanizaciones sobre cuencas naturales de los arroyos que convierten extensas áreas del territorio en zonas anegadizas; una presencia discontinua de equipamientos comunitarios, escuelas, jardines, centros de salud, centros comunitarios, áreas para el deporte, plazas y parques. Todo un cúmulo de carencias, muchas de ellas atribuibles a la deficiencia o a la ausencia de planificación física. No obstante, una gran cantidad de ellas responde también a una falta de visión integradora desde otras áreas de gestión, como las áreas de Salud, Desarrollo Social, Cultura o Deportes, que en forma independiente han venido definiendo sus políticas de actuación en la ciudad, siempre más cercanas a la demanda puntual que a una visión integral de los problemas.

Pero el diagnóstico no solamente marcó las deficiencias, sino que también resaltó los signos distintivos y las potencialidades del Partido y su ciudad cabecera, Mar del Plata; entre ellos:

- las diferentes modalidades de inserción productiva internacional (ictícola y agraria);
- el valor de la ciudad de Mar del Plata y el Partido en el sistema regional donde poseen un área de influencia muy importante cuyas principales vinculaciones están dadas con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y con el Conurbano Bonaerense con los que mantiene significativos niveles de interacción económica, fundamentalmente relacionados con la oferta y demanda de servicios turísticos;
- su importancia en el sistema subregional, donde Mar del Plata dispone de una extensa área de influencia de sus prestaciones, localizada al Sudeste de la Provincia de Buenos Aires.
- el valor simbólico y afectivo que Mar del Plata representa no solamente para sus habitantes sino para gran parte de los argentinos;
- las capacidades e infraestructuras instaladas para el turismo y la recreación;

- la existencia de Universidades públicas y privadas;
- un sistema educativo municipal altamente prestigiado y valorado; y,
- una enorme confluencia de intereses entre las instituciones públicas, privadas, ONGs y ciudadanos que permiten vislumbrar la posibilidad de la búsqueda de un futuro diferente, manifestada en las distintas instancias de trabajo seguidas para la elaboración del Plan Estratégico Mar del Plata.

Finalmente, la confluencia de debilidades y fortalezas señaladas orientaron a los ciudadanos y las instituciones tanto públicas como privadas que participaron en el proceso del Plan estratégico en el Eje Urbano-Ambiental a determinar entre sus proyectos priorizados la necesidad de la formulación de este Plan de Ordenamiento Territorial para la ciudad y el Partido de General Pueyrredon.

El diagnóstico hasta aquí enunciado está señalando que la principal falencia en la actuación urbanística municipal hasta ahora se debe fundamentalmente a que temas tales como densidad de ocupación del suelo, espacios públicos, usos del suelo, infraestructuras básicas, equipamiento comunitario, transporte público de pasajeros han sido tratados siempre en sí mismos, aisladamente, con respuestas para situaciones de coyuntura. La actuación municipal deberá reorientarse entonces a partir de una visión integral de la ciudad, de sus problemas y potencialidades y de las soluciones que se ofrezcan para ordenar su crecimiento y desarrollo.

#### IV- LA GESTIÓN MUNICIPAL DEL TERRITORIO

La autoridad municipal marplatense cuenta con un instrumento básico para la gestión y el ordenamiento territorial de todo el ámbito geográfico del partido:

- El Código de Ordenamiento Territorial (COT), que regula principalmente acerca del ordenamiento de los usos del suelo y de la intensidad de usos en todo el distrito del partido.

Dentro de él se encuentra también el Código de Preservación Patrimonial (CPP), que regula en particular acerca de la protección del patrimonio edificado.

##### **El ordenamiento territorial**

El Código de Ordenamiento Territorial es el instrumento donde se establecen las condiciones y las modalidades de la urbanización, la ocupación y la construcción en los distintos sectores y áreas que forman parte del Partido de General Pueyrredon. Este instrumento, ordenado por última vez en el año 2000, tiene como referencia la sistematización normativa, anterior realizada en el año 1998 por la entonces Secretaría de Obras Públicas, Ordenamiento Urbano y Gestión Ambiental. En esa oportunidad, se reunió por primera vez toda la regulación urbanística sancionada de acuerdo con los criterios y lineamientos dispuestos por el Decreto-Ley N° 8.912/77 de la Provincia de Buenos Aires. Algunas de las cuestiones centrales en materia de ordenamiento del territorio contenidas en el articulado del Código de Ordenamiento Territorial han formado parte, tradicionalmente, de todo "código urbano" de distintas ciudades argentinas, en particular de las grandes ciudades. Al respecto, entre estas cuestiones se destacan las siguientes:

- La clasificación de las actividades y los usos urbanos: el Capítulo 5, acerca del "Uso y Ocupación del Suelo", que contiene indicaciones originalmente enunciadas en la Ordenanza N° 2.942.
- La zonificación del territorio urbano y rural de acuerdo con los usos y las intensidades de usos y ocupación: el Capítulo 6, referido a las "Áreas Territoriales y Distritos Urbanos", con indicaciones ya antes enunciadas por la Ordenanza N° 10.068.
- La estructuración del territorio del partido y de la ciudad sobre la base del sistema vial: el Capítulo 7, correspondiente al "Sistema Vial".
- La protección del patrimonio ambiental: el Capítulo 8, sobre las "Condiciones Ambientales".



- La gestión del suelo y de la edificación dentro del territorio del partido: el Capítulo 11, de la "Movilización del Suelo Urbano".

- la zonificación

Respecto de la zonificación enunciada por el COT, se tiene, por un lado, el modelo territorial que resulta de la propuesta de organización y distribución de los distritos urbanos y, por el otro, la propia clasificación de los distritos según usos, que se hace en el correspondiente capítulo.

El criterio de zonificación según intensidades de usos del suelo empleado en el Código de Ordenamiento Territorial de Mar del Plata no resulta diferente del aplicado en la mayoría de las ciudades argentinas: el reconocimiento de una tendencia "natural" de crecimiento y organización de las áreas urbanizadas, según el cual se tiene una densidad edilicia decreciente desde el centro hacia la periferia. Un principio que, en términos urbanísticos, se va a traducir en elevados índices de edificabilidad para los sectores urbanos más centrales, y que van a ir disminuyendo hasta encontrar los valores más bajos, precisamente en las zonas urbanas que se ubican el borde con el área rural.

En el caso de Mar del Plata, esta particularidad de la normativa urbanística argentina, se manifiesta en un claro estímulo a la expansión de la ciudad con muy bajos niveles de ocupación y densidad. En efecto, para los bordes de la ciudad, los distritos residenciales correspondientes proponen una densidad máxima que oscila entre los 130 y los 150 habitantes por hectárea. Las densidades más bajas se van a encontrar, precisamente, en los barrios que conforman el último anillo urbanizado en el borde con el área rural y que se ubican hacia el oeste, después de Avenida Champagnat, en particular a partir de Avenida A. Alió, donde corresponde el distrito R8 (el de más baja densidad entre aquellos de baja densidad: tan sólo 130 habitantes por hectárea como máximo); hacia el sur, para las primeras cuatro hileras de manzanas del borde sobre Avenida Mario Bravo, donde también corresponde el distrito R8; y, hacia el norte, en algunos sectores que se ubican a continuación de Avenida Constitución, donde también corresponde el distrito R8 .

Para el anillo anterior al periférico, nuevamente van a corresponder distritos de densidad baja. En estos casos, corresponde en particular el distrito R6, que establece una densidad máxima apenas superior a la correspondiente al distrito R8: 150 habitantes por hectárea (pudiendo llegar a alcanzar los 250 habitantes por hectárea si la zona en cuestión cuenta efectivamente con los servicios básicos de infraestructura: distribución domiciliar de agua potable y conexión a la red de desagües cloacales). Estas densidades propuestas corresponden a los barrios que se ubican en el entorno de las avenidas Juan B. Justo, al sur, Champagnat, al oeste, y Constitución, al norte.

Por el contrario, y en oposición a los indicadores urbanísticos correspondientes a los barrios periféricos, para las zonas más centrales corresponden los valores más elevados de densidad para los distritos residenciales (el R1, cuya densidad máxima es de 1000 habitantes por

hectárea) y para los distritos comerciales (el C1, también de 1000 habitantes por hectárea como valor máximo). Por su lado, para la costa en toda su extensión, se propone un único modelo de ocupación. En este caso, el distrito residencial adoptado es el R3, de densidad media (un máximo de 600 habitantes por hectárea).

Estos indicadores que promueven una elevada densidad en las áreas centrales se han visto acrecentados a partir de la puesta en vigencia de la Ordenanza N° 16.909, sancionada el 4 de agosto de 2005 con el propósito de estimular y aumentar la actividad de la industria de la construcción en la ciudad. En ella se establece un incremento del 30 % para los valores correspondientes al Factor de Ocupación Total (FOT) y a la Densidad Poblacional Neta Máxima (Dn) en "la totalidad de los distritos urbano-residenciales, centrales, de equipamiento e industriales contemplados en el Código de Ordenamiento Territorial".

En síntesis, a través del Código de Ordenamiento Territorial, se está alentando una expansión de baja densidad y sin servicios ni equipamientos. Y esto debido, no sólo a los elevados costos que implica la extensión de las redes infraestructurales para llegar a aquellos sectores de la ciudad con muy bajos niveles de ocupación, sino a que es el mismo Código de Ordenamiento Territorial el que, en su Capítulo 11 "Movilización del Suelo Urbano", establece que se declararán "zonas de provisión prioritaria de servicios de agua y cloaca" a los distritos residenciales de densidad media, como así también a los distritos con destino a servicios, equipamientos e industria. Para la provisión prioritaria del equipamiento comunitario básico, se indica la necesidad de realizar los estudios que determinen los niveles de carencias que presentan distintas zonas de la ciudad.

Es decir, es el mismo instrumento de ordenamiento territorial el que, por un lado, promueve un modelo territorial con muy bajos niveles de ocupación y densidad y, por el otro, prescribe que estos amplios sectores de la ciudad no se van a considerar zonas de provisión prioritaria de servicios y equipamientos.

En cuanto a la clasificación de los distritos urbanos según usos se tiene un elevado número de distritos, en particular aquellos referidos al uso residencial. En este caso, se han determinado once distritos residenciales (R), de los cuales, siete son de baja densidad. De estos siete, seis comparten esa misma baja densidad de ocupación, la misma altura de edificación, el mismo FOT, el mismo FOS. La diferencia está en las dimensiones mínimas de las parcelas y en los retiros obligatorios de la línea de edificación.

El elevado número de distritos ya fue indicado como una cuestión a modificar en el COT en oportunidad de las reuniones mantenidas por la "Comisión de Estudio y Actualización del Código de Ordenamiento Territorial (COT)" entre abril y diciembre de 2004. En efecto, una de las propuestas o inquietudes manifestadas ya en la segunda reunión (de las diecinueve mantenidas durante el período indicado) que se plantea como tema de interés es la "simplificación de la cantidad de distritos vigente". También en esa reunión se

manifiesta un interés en modificar los indicadores urbanísticos, desde una exclusiva óptica de permitir un mayor "aprovechamiento" del potencial edilicio de los lotes ubicados en los distritos más centrales: extender la línea de frente interno hacia el interior de las manzanas y "compensar" a los lotes de esquinas que son de menores dimensiones que los del resto de la manzana "por la merma que poseen en el rendimiento edilicio".

La revisión de los indicadores urbanísticos es recomendable, pero desde una perspectiva o visión integral de la ciudad atendiendo a las condiciones que presenta el tejido urbano y a las políticas de ordenamiento territorial que promueva la Municipalidad y no sólo a las demandas del mercado inmobiliario o de la industria de la construcción, alentando para ello innecesarios procesos de sustitución edilicia. En esa perspectiva, se debería tender entonces a una reducción del número de distritos, estimulando la ocupación en aquellas zonas de la ciudad que hoy presentan bajos niveles de consolidación. Para ello, deberán promoverse determinados modelos tipológicos que aseguren una efectiva densificación de esas zonas y que, en otras situaciones, permitan la concreción real de las políticas de renovación, protección, completamiento y puesta en valor que se impulsen en los distintos sectores que conforman la ciudad.

La revisión de los contenidos del Código de Ordenamiento Territorial deberá tener en cuenta entonces un criterio proyectual, considerando de manera conjunta o unitaria:

- el tipo edilicio
- la estructura de la zona o sector (vial secundario, vial primario, plazas)
- los indicadores urbanísticos

Por su lado, el Código de Ordenamiento Territorial deberá actualizarse periódicamente, incorporando aquellas modificaciones que vayan surgiendo de las indicaciones de planes especiales o planes de detalle que se vayan elaborando para distintos sectores de la ciudad.

- la estructura urbana

El Código de Ordenamiento Territorial define un sistema jerárquico de conexiones internas que, a la vez, actúa como una malla básica de contención / canalización / ordenamiento de la urbanización de la ciudad de Mar del Plata. Esta malla básica está definida por la red vial principal constituida por:

- el sistema de avenidas de dirección NO – SE (Mario Bravo, Fortunato de la Plaza, Juan B. Justo, Colón, Pedro Luro, Libertad, Constitución) y por
- el sistema de avenidas de dirección SO – NE (Bulevar Marítimo, Tomás A. Edison, Antártida Argentina / Jacinto P. Ramos / Independencia, Polonia, / J.H. Jara / C. Tejedor, Presidente Perón / Champagnat / Monseñor Zabala, Carlos Gardel / A. Alió / Della Paolera, Fermín Errea.

Un sistema de avenidas que resultan ser los ejes que dan lugar a los centros comerciales que caracterizan a la ciudad y también a los sub-centros de carácter barrial.

Además, en el mismo Capítulo 6, se define el trazado de una avenida de circunvalación que conecta entre sí todas las rutas, de carácter nacional y provincial, que vinculan a Mar del Plata con la región y con el resto del país. Esta avenida de circunvalación tiene un trazado que resulta ser distinto al que se sostiene en distintos ámbitos técnicos –profesionales, municipales y académicos– En efecto, el trazado de esta avenida de circunvalación, la "Ruta de Circunvalación Provincial", se extiende desde Santa Clara del Mar, sobre la ruta nacional N° 11, hasta Estación Camet, sobre la ruta nacional N° 2, y desde este pequeño núcleo poblado hasta el este de Estación Chapadmalal, para dirigirse luego perpendicularmente por el trazado de un camino rural existente hasta la costa, donde se encuentra nuevamente con la ruta nacional N° 11, que en este tramo toma el nombre de Paseo Costanero Sur Presidente Illia.

Por el contrario, las propuestas más difundidas y consensuadas de avenida de circunvalación se refieren a un trazado desde la ruta nacional N° 2 hasta la ruta provincial N° 88, en el borde oeste del Parque Industrial.

- el medio ambiente

Respecto de las condiciones ambientales, el Código de Ordenamiento Territorial no establece criterios propios referidos a la protección de la calidad ambiental que la ciudad ofrece (o, en rigor, debe ofrecer) a sus habitantes, sino que sólo se limita a enunciar las normas vigentes de aplicación sobre determinadas cuestiones de la problemática ambiental, en particular la legislación provincial, tales como:

- la preservación y el control de reservas naturales,
- las condiciones atmosféricas y efluentes gaseosos,
- las condiciones de los efluentes líquidos,
- la conservación de los desagües naturales,
- la preservación de contaminación en las zonas de puertos,
- las condiciones del suelo en general para la urbanización, las condiciones de habitabilidad (ruidos molestos, vibraciones).

- la gestión territorial

Los instrumentos de gestión están indicados en el Capítulo 11 de "Movilización del Suelo Urbano". En este caso, también se retoman aquellos instrumentos que forman parte del elenco enunciado por el Decreto-Ley N° 8.912/77 y que permiten a la autoridad municipal una intervención directa para garantizar la efectiva urbanización / construcción en un determinado sector de la ciudad de

acuerdo con las indicaciones del plan urbano correspondiente: la "declaración de edificación necesaria" y la "declaración de englobamiento parcelario".

También se apela a la figura de "declaración de provisión prioritaria de servicios y equipamientos comunitarios" para acelerar la dotación infraestructural en aquellos barrios más carentes en la materia. De todas maneras, como ya se ha visto, esta figura se prevé aplicar sólo en áreas de densidad media.

### **La protección del patrimonio construido**

Los instrumentos básicos para la protección del patrimonio construido con los que cuenta la autoridad municipal son:

- la Ordenanza N° 10.075 "Código de Preservación Patrimonial", sancionada por el HCD el 10 de agosto de 1995 (la última modificación del anexo I, correspondiente al listado de bienes, fue realizada mediante la Ordenanza N° 15.728 del 1° de diciembre de 2003), y
- el Decreto N° 1.063/03 "Reglamentario de la Ordenanza N° 10.075 (Código de Preservación Patrimonial)", del 5 de mayo de 2003.

Otras ordenanzas anteriores a la fecha de la sanción de la Ordenanza N° 10.075 también forman parte del "Código de Preservación Patrimonial":

- Ordenanza N° 6.825, referida a las "Cosas de valor histórico encontradas en aguas marinas"
- Ordenanza N° 9.117, cuya preocupación es el "Patrimonio arqueológico y paleontológico"
- Ordenanza N° 9.436, que da cuenta del "Inventario de bienes de interés patrimonial"
- Ordenanza N° 9.585, de "Normas especiales de habilitación comercial"

A su vez, con posterioridad a la sanción de la Ordenanza N° 10.075 se aprueban otras ordenanzas, también referidas a la gestión de la protección del patrimonio construido marplatense:

- Ordenanza N° 11.130, del 11 de abril de 1997, de señalización de los bienes patrimoniales.
- Ordenanza N° 11.795, del 14 de abril de 1998, de Padrinazgo.
- Ordenanza N° 15.793, sancionada por el HCD el 29 de diciembre de 2003, que promueve el alojamiento tipo *bed and breakfast* en aquellas edificaciones que cuentan con declaración de interés patrimonial.

También deben mencionarse las Ordenanzas N° 13.254, N° 13.832 h N° 14.401, referidas a altas y bajas de usos en edificios declarados de interés patrimonial.

Entre las últimas ordenanzas indicadas en párrafos anteriores, se destaca la Ordenanza N° 10.075 que establece "el Régimen de Padrinazgo" de edificios y hechos de escala urbana considerados de interés municipal por su valor

arquitectónico, histórico, cultural y/o artístico. Por medio de esta ordenanza, el Departamento Ejecutivo queda autorizado para celebrar convenios de colaboración con personas físicas y/o jurídicas, con el propósito de contribuir a la conservación de aquellos edificios y hechos de escala urbana de interés, tal como se indica en su artículo segundo.

La Ordenanza N° 10.075 fija los criterios generales para proceder en las acciones de protección de un inmueble de valor patrimonial. El procedimiento básico indicado es la "Declaración de Interés Patrimonial". Para esta declaración se tiene en cuenta su valor histórico – simbólico – social, su valor artístico – arquitectónico y/o su valor ambiental. A partir de la Declaración de Interés Municipal, se pone en marcha el dispositivo de protección que consiste básicamente en otorgar a la parcela en cuestión indicadores urbanísticos que resulten iguales a los que se desprenden de la construcción existente o bien los que corresponden al distrito donde se encuentre el inmueble, si estos resultasen más bajos que los que representa la construcción en cuestión. De esta manera, con la reducción de los índices edilicios, se pretende evitar la sustitución total del inmueble protegido por una nueva edificación.

El Código de Preservación Patrimonial incorpora una medida en su momento innovadora para la legislación urbanística argentina: la "compensación urbanística", tal como se establece en su artículo N° 19, conocida genéricamente en la literatura urbanística por el nombre de "transferencia de derechos de construcción" o "transferencia de indicadores urbanísticos". Por medio de esta medida, se otorga al propietario de un bien inmueble declarado de interés patrimonial el derecho a ceder al propietario de otra parcela los excedentes urbanísticos (FOT y FOS fundamentalmente) que le corresponden a la parcela del inmueble declarado de interés y que se sumarán a los que corresponden al distrito donde se ubica la parcela "receptora". Para proceder a esta transferencia de indicadores urbanísticos, la parcela "receptora" deberá estar ubicada en distritos de media o alta densidad. Esta disposición tiene por finalidad no "perjudicar" al propietario de un bien declarado de interés patrimonial con la reducción de los valores de los indicadores urbanísticos y "compensarlo" por la relativa "inmovilidad edilicia" a la que estaría sometida su propiedad.

Si bien se trata de una medida innovadora, su aplicación en otras ciudades de la Argentina ha sido muy escasa y poco significativa. Por su lado, hasta el presente, a tres años de la sanción del Decreto Reglamentario de la Ordenanza de Preservación, no se registra ningún caso de aplicación de esta disposición en la ciudad de Mar del Plata. Los pedidos que hubo al respecto – sólo dos –, no se concretaron ya que no se llegó a ningún acuerdo entre la Municipalidad de General Pueyrredon y los propietarios de los bienes declarados de interés.

Los instrumentos de protección del patrimonio vigentes se refieren siempre a casos individuales, si bien en la lista de declaración de interés se encuentra la categoría de "bienes incluidos en conjuntos". No existe la declaración de un sector acotado de la ciudad como de "interés patrimonial" que permita

delimitar conjuntos urbanos que contengan en su interior bienes de interés patrimonial y otras edificaciones sobre las cuales también habría que reglar, en particular para preservar las particulares condiciones de inserción urbana de los bienes individuales protegidos.

De esta manera, pasando del bien individual a un sector urbano, se facilitaría la adopción de indicadores urbanísticos específicos para la protección del patrimonio edificado y sin necesidad de recurrir a mecanismos compensatorios, muy complejos de poner en práctica y basados en la lógica del bien inmueble exclusivamente como un bien de cambio, sin considerar también el valor que tiene como bien de uso.

## V- LA TAREA

Hacia mediados del año 2005, el acuerdo entre el Gobierno Municipal y la Comisión Mixta permitió poner en marcha el "Plan de Ordenamiento Territorial de Mar del Plata y el Partido de General Pueyrredon".

El "Plan de Ordenamiento Territorial de Mar del Plata y el Partido de General Pueyrredon" se concibe con una visión más amplia a la que tradicionalmente ha caracterizado a los planes urbanos, extendiendo la mirada hacia los aspectos que tienen que ver con los equipamientos e infraestructuras para la producción, como también los aspectos relacionados con el reequilibrio urbanístico entre la ciudad "turística" más consolidada y el resto del tejido.

Con esta concepción general se inició la primera etapa de las tareas de formulación del Plan, a partir de la lectura y detección de los cuatro nudos críticos que abajo se detallan, y que permitieron abarcar todas aquellas demandas y potencialidades que en el diagnóstico urbano ambiental del Plan Estratégico se habían definido:

- El modelo de desarrollo territorial, a partir de la necesidad de definir las estrategias de consolidación, expansión y/o congelamiento de la planta urbana de la ciudad, de acuerdo con las particularidades de cada sector (características geomorfológicas, vinculación con el sistema de conexiones, dotación de infraestructuras, particularidades del paisaje, etc.). Esto implica un compromiso y una actuación coordinada de las empresas de servicios e infraestructuras y la Municipalidad mediante un programa de trabajo que enlace los planes y programas de cada una de estas empresas con una base territorial que incluya los diferentes factores y componentes (datos de población, densidad edilicia, equipamientos existentes, componentes ambientales, etc.) que posibiliten la toma de decisiones a partir de elementos claramente calificables y cuantificables.
- Las infraestructuras para el desenvolvimiento económico – productivo, definiendo todos aquellos elementos e infraestructuras que son necesarios para la consolidación de los perfiles productivos de la ciudad y del partido (la actividad pesquera, el turismo, la logística, la industria, la explotación hortícola): el puerto, el transporte ferroviario de cargas y pasajeros, el aeropuerto, la vialidad.
- El reequilibrio y la calidad urbana, tal vez uno de los mayores desafíos que presenta el Plan y que consiste en definir aquellos proyectos de carácter integrador, que permitan sumar las áreas y los actores sociales que hoy actúan con la Municipalidad, identificando, programas y proyectos concretos que faciliten una distribución equitativa de la calidad de vida urbana en el territorio.
- El desarrollo de las delegaciones y las áreas rurales, fijando los lineamientos y directrices para el desarrollo territorial ordenado y sustentable de las Delegaciones Municipales de Sierra de los Padres y Batán y las áreas rurales, definiendo los proyectos para cada Delegación, tanto aquellos de carácter estructural como los



complementarios.

A partir de estos cuatro nudos críticos planteados inicialmente se establecieron las relaciones e interdependencia entre ellos, articulando distintos actores de la comunidad y el Estado Municipal, Provincial y Nacional con el objetivo de reconocer y definir los proyectos de carácter estructural y complementarios que permiten fijar las principales líneas de acción y desarrollo para la ciudad y el Partido.

Con este objetivo, y con la certeza de que la falta de información sistematizada era un elemento clave para este proceso, se realizó una serie de entrevistas con informantes calificados tendientes a construir un banco de datos y antecedentes con información específica que pudiera servir de guía para establecer las relaciones necesarias entre cada una de los nudos críticos.

El objetivo de las entrevistas fue poner en conocimiento de los sectores involucrados el inicio del proceso de formulación del "Plan de Ordenamiento Territorial de Mar del Plata y el Partido de General Pueyrredon", la visión integradora que anima su elaboración, su caracterización, como así también la valoración de la oportunidad de poner en acción uno de los proyectos priorizados por el Plan Estratégico en la "Línea Equilibrio Urbano Ambiental" durante el año 2004. Además, era de interés transmitir uno de los objetivos prioritarios que se fija el "Plan de Ordenamiento Territorial de Mar del Plata y el Partido de General Pueyrredon": convertir al plan en un contrato social entre los diferentes actores de la ciudad, guiando las acciones para el desarrollo y la transformación del territorio.

La falta de información sistematizada y actualizada, tanto en las oficinas públicas como en las empresas privadas, obligó a una búsqueda minuciosa de la misma. La mayoría de la información recogida no se encontraba en formato digital, lo que obligó elaborar las bases de datos de cada uno de los ítems que a continuación se detallan y elaborar la base gráfica sobre el nuevo plano base que de común acuerdo la Municipalidad y la empresa OSSE definieron. La información se registró a partir de la demanda que se detalla:

#### Proyectos urbanos

- Lista de proyectos definidos para la Cumbre de las Américas, incorporando características, ubicación, memoria y todo otro dato de interés.
- Lista de proyectos de las áreas municipales de Educación, Cultura, Salud y Desarrollo Social y su correspondiente clasificación según el grado de desarrollo (en ejecución, en proyecto, en carpeta) y ubicación territorial, de modo tal de analizar la posibilidad de integración de estos proyectos.
- Lista de Proyectos elaborados o en carpeta por el ENVISURyGA, agrupados por Programas, de modo tal que permita identificarlos tanto por su ubicación en el territorio como por sus características específicas.
- Banco de proyectos preparados en las oficinas técnicas municipales vinculadas más directamente con el ordenamiento territorial (Área de Proyectos de la Secretaría de Obras y Planeamiento Urbano, Dirección de Ordenamiento Territorial).
- Proyectos e iniciativas desarrollados en la Facultad de Arquitectura, Institutos y

Cátedras de Urbanismo sobre la temática urbana.

#### Vivienda pública y equipamiento comunitario

- Localización de conjuntos de vivienda pública ya ejecutados por la Municipalidad, el Gobierno Provincial y/o el Gobierno Nacional (proyectos en ejecución y/o en carpeta).
- Localización de asentamientos irregulares.
- Lista de equipamientos educativos (escuelas y jardines municipales, provinciales, nacionales y privados), culturales (teatros, bibliotecas); de salud (centros asistenciales).

#### Morfología de la ocupación

- Sistema vial primario, secundario y complementario; ejecutado y en proyecto (según COT), tipo de terminación de cada uno (hormigón, carpeta asfáltica, engranzado, tierra, cordón cuneta, etc.).
- Sistema de espacios verdes (existentes, proyectados y en proyecto); clasificación, estado de mantenimiento.
- Ocupación del suelo, características según Código, características reales de ocupación, de modo tal de poder establecer comparaciones sobre tendencias.

#### Servicios infraestructurales

- Zonas servidas y calidad del servicio de distribución domiciliar de agua potable, conexión a redes de desagües cloacales, troncales existentes, proyectos elaborados y en carpeta, perspectivas de expansión de los servicios de la empresa OSSE para la ciudad y el Partido.
- Zonas servidas y calidad del servicio de distribución domiciliar de gas natural, troncales existentes, proyectos elaborados y en carpeta, perspectivas de expansión de los servicios de la empresa Camussi para la ciudad y el Partido.
- Zonas servidas y calidad del servicio de distribución de energía eléctrica, troncales existentes, proyectos elaborados y en carpeta, perspectivas de expansión de los servicios de la empresa EDESA para la ciudad y el Partido.

#### Información estadística

- Datos Censales sobre población y vivienda; indicadores económicos, etc..

A partir de esta búsqueda se sistematizó y organizó el procesamiento de la información que en forma paralela acompañó la puesta en marcha del Proyecto Bristol (el Sistema de Información Geográfica unificado para toda la ciudad, proyecto priorizado por el Plan Estratégico, tal como ya se dijera). Esta tarea fue realizada por técnicos de las oficinas municipales (obras públicas, catastro e informática), de la empresa OSSE y el Equipo Técnico del Plan Estratégico.

La cartografía temática elaborada, y que acompañan este documento, contiene la siguiente información:

- 1- Plano base del Partido
- 2- Plano base de la ciudad
- 3- Plano Circunscripciones
- 4- Plano Delegaciones
- 5- Plano Fracciones y Radios censales
- 6- Plano Fracciones y densidad poblacional
- 7- Planos cobertura de infraestructuras
  - 7a- Plano cobertura de agua (OSSE)
  - 7b- Plano cobertura cloaca (OSSE)
  - 7c- Plano obras de agua y cloaca en ejecución y plan de obras 2016 (OSSE)
- 8- Plano Sistema vial primario, secundario y terciario (COT)
  - 8a- Plano sistema vial. Tipo de pavimentos
  - 8b- Plano sistema vial. Calles con pavimento. Sistema vial según COT con pavimento asfáltico y hormigón
- 9- Plano equipamientos
  - 9a- Plano Escuelas (municipales – provinciales – nacionales - privadas) y Bibliotecas Públicas y Protegidas.
  - 9b- Plano Centros de Salud y Postas sanitarias-Hospitales / Clubes deportivos
- 10- Plano Infraestructura del Turismo
  - 10a- Plano Hoteles, Hosterías, Hospedajes, Residenciales.
  - 10b- Plano Balnearios
- 11- Plano Conjuntos Habitacionales construidos y de nuevos Conjuntos Habitacionales.
- 12- Plano Asentamientos Irregulares
- 13- Plano grandes vacíos urbanos
- 14- Plano sistema de espacios verdes (plazas/ parques/ paseos)
- 15- Plano grandes componentes urbanas
- 16- Plano Sociedades de Fomento

**SEGUNDA PARTE  
UN CAMBIO DE MODELO**

## **VI- EL NUEVO MODELO TERRITORIAL PARA EL PARTIDO Y LA CIUDAD**

### **La organización del territorio marplatense**

Las particularidades de la organización territorial del Partido General Pueyrredon y de la ciudad de Mar del Plata no son otra cosa que la expresión concreta de la confluencia, en distintos momentos históricos, de factores de naturaleza distinta y que involucran, directa o indirectamente y en mayor o en menor medida, a todos los actores sociales que forman (y formaron) parte de la comunidad marplatense.

De esta manera, y a lo largo del tiempo, tendencias económico-sociales, desarrollo tecnológico, dinámica de las fuerzas de mercado, desarrollo institucional (de las autoridades locales y de la sociedad civil), como así también decisiones e intervenciones directas provenientes de distintas esferas del gobierno (en particular el provincial y el municipal), fueron dando forma a la ocupación y al uso de los ámbitos urbanos y rurales del territorio del Partido General Pueyrredon.

En una primera aproximación a la organización del territorio marplatense, es posible identificar algunas cuestiones significativas que van a dejar su impronta en las particularidades que distinguen a dicha organización. Entre estas cuestiones se destacan:

#### **a- acerca del perfil específico de la ciudad**

- Su rol como principal centro turístico veraniego del país.
- Su rol como cabecera de una amplia región del sudeste de la provincia de Buenos Aires.

#### **b- acerca de las actividades localizadas**

- La presencia de un puerto pesquero con un intenso movimiento comercial.
- El desarrollo inmobiliario y los ciclos de la industria de la construcción.
- La diversidad de una actividad industrial creciente.
- El desarrollo y la especialización del comercio.

#### **c- acerca de la gestión del territorio**

- La vigencia, durante estas últimas cuatro décadas, de una legislación provincial referida específicamente al ordenamiento del territorio (Decreto –

Ley N° 8912/77) que, entre otras cuestiones, logró poner freno a la expansión ilimitada de la planta urbana de Mar del Plata que caracterizó al período 1950 - 1970.

- La vigencia de un Código de Ordenamiento Territorial que estimula la formación de una ciudad de muy baja densidad, a pesar de los inconvenientes que esto genera.
- Una insuficiente articulación entre las autoridades provinciales y municipales para llevar adelante en forma conjunta iniciativas y proyectos que hacen al desarrollo de la ciudad y del partido.

Estos rasgos / particularidades, fueron dando lugar a la forma que hoy presenta la organización del territorio marplatense y que, en términos generales, se van a encontrar en las siguientes cuestiones que dan cuenta de esta idea de "dos ciudades", ya indicada antes en la Segunda Parte:

- La existencia de extensas áreas urbanas con bajos niveles de densidad demográfica y de ocupación edilicia y con una manifiesta carencia en materia de dotación de servicios infraestructurales y de equipamientos comunitarios.
- La existencia de una gran cantidad de equipamientos, servicios, instalaciones, locales y viviendas subutilizadas como consecuencia de la condición de "temporalidad" que signa a la actividad turística.
- El progresivo deterioro de grandes instalaciones / equipamientos / edificios, símbolos emblemáticos de la imagen clásica de "Mar del Plata - ciudad turística".
- La desaparición de gran parte del patrimonio edilicio que supo otorgarle singularidad arquitectónica a Mar del Plata dentro del concierto de las grandes ciudades argentinas.

### **Los elementos estructurales de la organización territorial del partido**

Los elementos clave para la formulación de un nuevo modelo de organización territorial tienen que ver con aquellas componentes urbano – territoriales de carácter estructural. Precisamente, sobre estos elementos estructurales descansa gran parte de los proyectos contenidos en las distintas líneas estratégicas de actuación que se proponen para una transformación positiva de la ciudad:

#### **a- Los ámbitos territoriales**

En el Partido General Pueyrredon se reconocen claramente cuatro ámbitos físicos distintivos:

- el frente marítimo, que conforma un sistema de desarrollo lineal, fundamentalmente de carácter público, articulado en torno de los acantilados,

las playas, el bulevar y los parques urbanos y plazas que se disponen sobre él;

- la ciudad, donde se distinguen claramente dos grandes áreas, la "ciudad turística" / la "ciudad consolidada" que se desarrolla, fundamentalmente, a lo largo de la costa y la "otra ciudad", la periferia en el borde con el área rural, con bajos niveles de ocupación y consolidación;
- los centros urbanos menores, con cierta capacidad de autonomía funcional, que se ubican en el interior del área rural;
- el entorno rural, con distintas particularidades y condiciones paisajísticas y productivas en su interior.

#### b- Los ejes de desarrollo

La ciudad de Mar del Plata reconoce distintos ejes de desarrollo, a lo largo de los cuales, y en distintos momentos de su desarrollo y evolución, la planta urbana se fue extendiendo hacia el interior del territorio:

- el eje norte, cuyo último extremo parecía ser el Parque Camet y el Arroyo La Tapera, pero que ya fue superado por urbanizaciones de escasa calidad de vida urbana y con bajos niveles de ocupación y de integración con el resto de la ciudad.
- el eje sur, a lo largo de la ruta N° 11, que hoy se presenta como un área escasamente ocupada y poblada, si bien cuenta con trazados y parcelamientos aprobados para toda esta extensa fracción sur del territorio marplatense.
- Los ejes viales del oeste, que configuran una cuña delimitada por Avenida Colón y Avenida Juan B. Justo, que se introducen en el territorio y articulan las urbanizaciones que tuvieron lugar en las últimas décadas hacia el oeste de Avenida Champagnat. Se trata de un área que se encuentra actualmente en proceso de ocupación y completamiento.
- El eje de la ruta nacional N° 2, donde se fueron ubicando barrios de distintas características morfológicas y con diferentes condiciones de urbanidad, a ambos lados de la ruta, separados de la planta urbana y sin contigüidad alguna entre ellos.

#### c- El área central

El núcleo de mayor densidad edilicia y ocupación donde se encuentra el centro comercial tradicional y la sede de la administración municipal y que presenta algunos signos de deterioro en sus espacios públicos.

d- Los ejes comerciales

Ubicados a lo largo de distintas avenidas que forman parte de la malla de sostén del tejido urbano. No se trata de típicos sub-centros urbanos sino de centros especializados, ya sea por el rubro comercial o por el tipo de comercios.

e- Las áreas / instalaciones expectantes

En este caso, se trata de áreas de considerable extensión y ubicación estratégica dentro de la ciudad, vacantes o semivacantes, con instalaciones obsoletas o subutilizadas, y de edificios emblemáticos de la ciudad. Son sectores de la ciudad que se encuentran expectantes para su reconversión y reutilización.

### **Los escenarios de la transformación**

La formulación de un nuevo modelo territorial parte de reconocer los escenarios que oportunamente la comunidad se planteó en el proceso de formulación del Plan Estratégico Mar del Plata, respecto de la gestión del territorio y de las particularidades morfológico-funcionales que deberían distinguir al proceso de construcción / transformación de la ciudad.

El escenario correspondiente a la gestión territorial parte de reconocer la necesidad de la puesta en marcha de una política de ordenamiento (urbana y ambiental) basada en una concepción integral de la ciudad y del partido. Una política que habrá de orientarse en dos direcciones: por un lado, hacia la ejecución de proyectos específicos; por el otro, hacia la actualización continua de la normativa urbanística. Actualización normativa que, a su vez, supone contar con un sistema de información territorial preciso y adecuado para la toma de decisiones, tanto como disponer de un amplio elenco de instrumentos de actuación que supere las limitaciones del reducido número de figuras de la planificación urbana con las que actualmente cuenta la autoridad local.

Esta política urbana a la que se alude deberá apoyarse, necesariamente, en una creciente coordinación entre áreas y entes de distintos niveles de gobierno, optimizando la actuación municipal a partir de una creciente participación ciudadana y de la formalización de acuerdos interjurisdiccionales.

Respecto de las particularidades morfológico-funcionales de la transformación que se espera / desea de la ciudad, el escenario planteado contempla claros indicios de que se está marchando hacia una meta de integración urbana, donde se irá revirtiendo el fenómeno negativo de la estacionalidad en la ciudad, con el consiguiente completamiento de la dotación de las infraestructuras básicas para la población y, también, para la producción. Esta integración urbana se sustenta, además, en el diseño de un sistema de transporte público de pasajeros que garantice un nivel adecuado de conectividad intra-urbana y facilite a la población el acceso a los servicios.



Por otro lado, la integración urbana se refiere a la calidad de los ámbitos colectivos y supone, en la perspectiva de este escenario, mejoras en la caracterización, el diseño y el mantenimiento de sus ámbitos y edificios públicos.

Estos escenarios son la condición necesaria para poder evaluar las condiciones que presenta la ciudad actual y, en consecuencia de ello, definir el nuevo modelo organizativo e identificar los proyectos que de él se deriven.

### **El modelo de ordenamiento territorial**

El Plan de Ordenamiento Territorial se sustenta en un nuevo modelo organizativo –el modelo de ordenamiento territorial– cuya premisa básica es la optimización de la utilización del capital territorial del cual disponen la ciudad y el partido. Este capital territorial; es decir los distintos recursos con el que se cuenta y que están involucrados de distinta manera en una acción de gobierno, está conformado por el conjunto de activos,

- tangibles, tales como el capital humano, los recursos naturales, el paisaje, las infraestructuras, los equipamientos; e
- intangibles, entre ellos la forma de gobierno, las instituciones, los procedimientos seguidos en la toma de decisiones, las prácticas políticas.

Recuperar todo este capital en la tarea de ordenamiento urbanístico del partido y de la ciudad, disponer inteligentemente de él, implica, en definitiva, pensar en las posibilidades de desarrollo y prosperidad de sus habitantes.

En síntesis, teniendo en cuenta escenarios y estado de hecho que hoy presentan la ciudad y el partido, el modelo territorial adoptado, es un modelo de

## **INTEGRACIÓN URBANA + CALIDAD AMBIENTAL**

que supone

**Completamiento de los servicios y difusión de las condiciones de ciudad**

**Accesibilidad interior y nuevo servicio de transporte público**

**Control de la erosión costera**

**Salvaguarda del patrimonio natural y edificado**

Este modelo comienza a definirse entonces a partir de las siguientes directrices o lineamientos generales de ordenamiento:

## **1. La vertebración territorial del partido**

El territorio marplatense se estructura a partir de distintos sistemas de conectividad terrestre que se rescatan como trama básica de vinculación entre los distintos ámbitos territoriales del partido y entre el partido con otras regiones: el sistema de rutas interregionales, el sistema de atravesamientos interiores, el sistema de caminos rurales.

Para el territorio urbano también se rescata la malla reticular de avenidas que sirve de sostén a los distintos sectores del tejido urbano; malla que habrá que completar con las obras de vialidad aún pendientes de realización para su definitivo completamiento. Esta malla base de avenidas ya está reconocida por el Código de Ordenamiento Territorial como la red vial principal (Capítulo 6 – El Sistema Vial).

Esta malla reticular será la base a partir de la cual pensar en un nuevo sistema de transporte público de pasajeros que introduzca mejoras en el sistema de conectividad interna de la ciudad, recurriendo para ello a la definición de carriles exclusivos de circulación.

## **2. La consolidación de la planta urbana**

La planta urbana de la ciudad de Mar del Plata deberá consolidarse a partir de la puesta en marcha de distintas iniciativas (de ejecución de obras y de regulación normativa) complementarias entre sí:

- Control de la expansión, asociando la incorporación de nuevas tierras urbanas a la concreción efectiva de las obras de servicios infraestructurales básicos de sostén para emprendimientos de nueva urbanización.
- Incrementar las densidades de ocupación en sectores seleccionados de la planta urbana.
- Completar la dotación de servicios infraestructurales básicos en áreas donde se promueva un incremento de la densidad edilicia.
- Definir nuevos indicadores urbanísticos, asociados a tipologías edilicias que signifiquen un uso más intensivo del suelo urbano.

## **3. El equilibrio armónico entre el crecimiento urbano y la protección del medio natural**

En el crecimiento de la ciudad se tendrá en cuenta tanto la protección del patrimonio natural del partido:

- la zona costera (playas y acantilados),
- la zona de sierras,
- el paisaje rural,

como la de su patrimonio edificado:

- los sitios y edificios emblemáticos

- las áreas caracterizadas de la ciudad.

La salvaguarda del patrimonio natural y edificado supone su protección teniendo en cuenta valores ambientales, paisajísticos, históricos y productivos propios del partido y reconocidos por la comunidad marplatense.

### **La estructura de sostén del modelo de ordenamiento territorial**

Redes troncales del partido:

- El sistema de rutas interregionales: rutas N° 2, 226, 88 y 11
- El sistema de atravesamientos interiores:
  - el nuevo camino a Miramar a partir de la continuidad de Avenida Tomás A. Edison en el territorio rural;
  - el camino Estación Camet – La Gloria – Batán;
  - el camino Batán, Estación Chapadmalal, ruta N° 11.
- El sistema de caminos rurales.

La malla de avenidas de la ciudad de Mar del Plata:

Dirección NO – SE

Avenida Mario Bravo  
Avenida Fortunato de La Plaza  
Avenida Juan B. Justo  
Avenida Colón  
Avenida Pedro Luro  
Avenida Libertad  
Avenida Constitución

Dirección SO – NE

Bulevar Marítimo  
Avenida Tomás A. Edison  
Avenida Independencia y su prolongación por J. Peralta Ramos  
Avenida J.H. Jara y sus prolongaciones Polonia, hacia el SO y Carlos Tejedor, hacia el NE  
Avenida Champagnat y su continuidad por Pte. Perón, hacia el SO y por Monseñor Zabala, hacia el NE  
Avenida A. Alió que continúa por C. Gardel, hacia el SO y por Della Paolera, hacia el NE.

Avenida Fermín Errea

### **Los proyectos para la transformación de la ciudad y del partido**

El modelo territorial se completa con la identificación de aquellos proyectos que harán posible materializar el modelo. Estos proyectos tienen que ver fundamentalmente con:

- las cuestiones singulares que distinguen al modelo y que se expresan concretamente en sus lineamientos generales de proyecto
- la situación que presentan los ámbitos territoriales que definen estructuralmente al partido
- con la estructura de sostén del modelo territorial

De acuerdo con ello entonces, los proyectos se agrupan en cuatro líneas de actuación, tal como a continuación se indica, que se describen en la Tercera Parte de este documento:

- Línea 1: Infraestructuras para la producción
- Línea 2: Integración urbano-social
- Línea 3: Calidad e identidad local
- Línea 4: Reequilibrio y sustentabilidad territorial

**TERCERA PARTE**  
**LAS PROPUESTAS PARA LA TRANSFORMACIÓN DE**  
**LA CIUDAD**

## VII- LÍNEAS DE ACTUACIÓN, PROGRAMAS Y PROYECTOS

**Se proponen cuatro Líneas de Actuación que responden a los nudos críticos planteados en el inicio del trabajo y se reafirman en la visión común y de consenso de los actores que participaron tanto en las entrevistas, mesas de trabajo y talleres.**

**Los programas y proyectos que cada Línea plantea conjugan intervenciones de distinta escala y plazos de manera que el Plan sea una herramienta adecuada para la implementación de proyectos inmediatos y otros que se instalen en la agenda local y se desarrollan con sus propias dinámica y tiempos.**

**Antes de pasar a la caracterización, objetivos, programas y proyectos definidos en cada una de las cuatro Líneas de Actuación, resulta necesario recordar algunas de las características generales de la ciudad y que surgieron del reconocimiento de aspectos que hasta hoy la han marcado en su dinámica urbana:**

- una ocupación extendida del territorio urbano,
- la escasa densidad de ocupación edilicia y poblacional,
- la ausencia de infraestructura básica en grandes sectores de la ciudad y el partido,
- una estacionalidad en la apropiación urbana que fragmenta el territorio relacionado con el turismo y profundiza la diferencia de calidad urbana con la ciudad interior.
- Por ello estas premisas básicas están orientadas a:
  - Contener el crecimiento físico de la ciudad, propiciando el crecimiento interior por sobre la expansión.
  - Recuperar los lugares vacantes e incorporarlos en forma estratégica como lugares de oportunidad para el desarrollo y/o control del crecimiento urbano.
  - Densificar las áreas urbanas, consolidando el espacio físico de la cuadrícula, racionalizando accesibilidad, infraestructura y equipamiento urbano.
  - Valorizar la cuadrícula como soporte físico rígido de la diversidad de usos y la búsqueda de la compatibilidad de actividades.
  - Recualificar los bordes urbanos y su vinculación con el área rural.
  - Mantener la diversidad que propone el partido preservando las particularidades del territorio a partir de una cuidadosa y controlada política de usos de suelo, tanto de sus áreas rurales como de sus costas
  - Preservar el escurrimiento de aguas y la existencia de reservorios de manera de garantizar la disponibilidad y la sostenibilidad del recurso.

**A partir de estos criterios generales se definen las cuatro Líneas de Actuación.**

- Línea 1: Infraestructuras para la producción
- Línea 2: Integración urbano-social
- Línea 3: Calidad e identidad local
- Línea 4: Reequilibrio y sustentabilidad territorial

## ***VIII- LÍNEA 1: INFRAESTRUCTURAS PARA LA PRODUCCIÓN***

### ***Caracterización***

En el Partido de General Pueyrredon conviven grandes componentes de carácter productivo: el puerto, el parque industrial, los mercados fruti-hortícolas. Se trata de grandes instalaciones que representan las actividades que, junto con el turismo, sostienen mayoritariamente la economía del partido.

Estas componentes han actuado hasta el presente con relativa independencia entre ellas, por lo que es preciso pensar una estrategia de actuación en el territorio para la ciudad y el partido que permita su integración, intentando así, lograr una mayor eficiencia y eficacia en el funcionamiento individual y en la consolidación del perfil productivo del partido.

Un área rural con una intensiva explotación hortícola pero con una deteriorada red de caminos vecinales que no posibilitan un adecuado transporte de la producción; una red ferroviaria con escaso o nulo mantenimiento y con trazados no utilizados y otros ocupados por asentamientos irregulares que no posibilitan una vinculación entre centros de producción y terminales de transporte; un circuito para el tránsito pesado que atraviesa la ciudad, entorpeciendo el tránsito urbano; un puerto con dificultades de acceso y pocas posibilidades de expansión, si bien cuenta con tierras vacantes desaprovechadas; distritos industriales donde depósitos y fábricas conviven en situaciones de conflicto; un parque industrial aún no ocupado en su totalidad, que se desarrolla sin una estrategia común que tenga en cuenta también a los distritos industriales de la ciudad, son los problemas más significativos sobre los cuales resulta imperioso actuar.

La acción municipal deberá trabajar para reunir a todos los actores involucrados –tanto públicos como privados– detrás de una estrategia común, generando las acciones concretas que mejoren las infraestructuras existentes, como así también promoviendo la creación de nuevas infraestructuras que contribuyan a revertir la situación antes descripta.

Esta estrategia de actuación se construye con la definición de proyectos que por su peso relativo contengan un valor estratégico en sí mismos, proyectos que actúen en forma complementaria y otros proyectos que se requieren para la liberación / reconversión de sectores y/o áreas involucradas directamente con los proyectos a desarrollar.



### *Objetivos*

- Mejorar las condiciones de accesibilidad y circulación interna en la ciudad de Mar del Plata.
- Definir un nuevo sistema ferroviario para el transporte de cargas que, además, contemple el acceso del ferrocarril al puerto.
- Ordenar la circulación del transporte de cargas generando un circuito para el tránsito pesado que vincule las áreas productivas más importantes: puerto, parque industrial, mercados hortícolas.
- Garantizar las condiciones de circulación para un eficiente transporte de la producción fruti-hortícola mediante mejoras en el sistema de caminos rurales.
- Mejorar las condiciones de los servicios que ofrece el Parque Industrial mediante el completamiento de las redes troncales de infraestructuras.
- Reorganizar el área portuaria contemplando el crecimiento de la actividad y de las áreas para el desarrollo de servicios complementarios.

### *Programas y proyectos*

#### **1- SISTEMA DE CONEXIONES MULTIMODALES**

##### **1a- Circunvalación vial**

##### **1b- Acceso ferroviario a puerto**

##### **1c- Accesos viales a puerto**

##### **1d- Circunvalar ferroviario**

##### **1e- Vinculaciones regionales**

##### **1f- Red de caminos rurales**

##### **1g- Terminales de transporte**

#### **2- DESARROLLO DE GRANDES ENCLAVES PRODUCTIVOS**

##### **2a- Revitalización del área puerto**

##### **2b- Parque Industrial de Batán**

##### **2c- Zona de actividades logística (ZAL) y puerto seco**

##### **2d-Reordenamiento de la estación de cargas**

#### **3-DISTRITOS PRODUCTIVOS URBANOS**

##### **3a- Parque industrial pesquero urbano**

##### **3b- Ampliación de distritos para localización industrial**

Desarrollo de los Programas y Proyectos

### **1-SISTEMA DE CONEXIONES MULTIMODALES.**

Programa integrado por un conjunto de proyectos destinados a mejorar las condiciones de accesibilidad vial y ferroviaria a las terminales de transporte y a modernizar y adaptar estas últimas a las nuevas demandas del desarrollo productivo y comercial.

#### **1a- Circunvalación vial**

Una nueva avenida perimetral que permita vincular las diferentes rutas que llegan al PGP y ordenar y conducir el movimiento del tránsito pesado fundamentalmente, evitando el ingreso del mismo a las zonas urbanas más densificadas. Une:

>Ruta N° 11, Ruta N° 2, Ruta N° 226, Ruta N° 88 y Ruta N° 11. Esta avenida perimetral, concebida como un gran corredor verde actuará como borde de la expansión de la planta urbana. Primera Etapa: Ruta N° 2 / Ruta N° 226 / Ruta N° 88.

>Avenida Fermín Errea, corredor productivo interior. Prolongación y consolidación de la avenida hasta su intersección con la Ruta N° 2 y Ruta N° 88. Se plantea como obra de concreción prioritaria hasta la puesta en marcha de la Av. de Circunvalación.

#### **1b- Acceso ferroviario a puerto**

**La reactivación y jerarquización plena del puerto requiere el ingreso del ferrocarril, para ello se propone:**

>Rehabilitación del trazado ferroviario de acceso al puerto.(Renovación y mejoramiento de la infraestructura existente).

>Reubicación del asentamiento irregular de Villa Vértiz. (Priorizar el trabajo social con el asentamiento y su futura integración e inserción en otros sectores de la ciudad).

#### **1c- Accesos viales a puerto**

**Construir un sistema de accesos que complemente a la Av. de Circunvalación y aleje el tránsito pesado de las áreas urbanas consolidadas.**

>Calles Vértiz y Ortíz de Zárate (hasta Avenida Edison)

>Av. Fortunato de la Plaza (prolongación hasta Avenida Presidente Perón, Ruta N° 88)

>Ensanche de Avenida Martínez de Hoz entre 12 de Octubre y Avenida

Juan B. Justo.

Resolución del nudo vial Martínez de Hoz y Juan B. Justo.

>Avenida Fermín Errea, corredor productivo interior. Prolongación y consolidación de la avenida hasta su intersección con la Ruta N° 2 y Ruta N° 88.

#### 1d- Circunvalar ferroviario

**Reforzar el Circunvalar vial con el desvío del ferrocarril de cargas desde Estación Camet hacia Batán (Parque Industrial y ZAL) y desde allí conectar el ingreso a Puerto, evitando el cruce del ferrocarril de cargas al interior de la ciudad.**

#### 1e- Vinculaciones regionales

**Proyectos de ampliación de la capacidad de flujo circulatorio y puesta en valor de los diferentes corredores que constituyen los accesos viales de la ciudad. Este proyecto está constituido por una serie de subproyectos:**

- Ensanche de Ruta N° 11 (tramo Parque Camet - Santa Clara- y se conecta con el COTAB: Corredor de Transporte Atlántico Bonaerense).
- Autovía / ensanche Ruta 226 (hasta Balcarce, empalme con Ruta 29). Corredor de transporte Mar y Sierras.
- Autovía / ensanche Ruta 88 (hasta Necochea y conexión con el puerto de Quequén).

#### 1f- Red de Caminos rurales

La producción fruti-hortícola, de una enorme incidencia en el PBI del PGP está repartida por explotaciones extensivas e intensivas; esta última provee al PGP y a las ciudades más importantes del país, por lo tanto, este volumen requiere una enorme dinámica diaria que debe garantizarse, por lo tanto se propone:

> *Tratamiento asfáltico*, de los caminos rurales primarios (conexiones con las rutas provinciales y nacionales).

> *Tratamiento engranzado*, para la red de caminos secundarios que movilizan la producción de los pequeños productores.

#### 1g- Terminales de transporte

**El movimiento de la producción del Partido tiene potencialmente grandes posibilidades de incorporar nuevos mercados, por lo tanto la infraestructura de transporte debe prepararse para este desafío.**

>Aeropuerto

Ampliación de la pista y acondicionamiento instalaciones.

El proyecto supone la ampliación de la infraestructura existente (pista, depósitos, etc.) para contar con una terminal aérea competitiva para los sectores productivos de la región.

>Estación Ferroautomotora

Proyecto de estación terminal ferroviaria y automotora en el predio ferroviario de Avenida Luro. Esta operación requiere incorporar áreas adyacentes para mejorar las condiciones de accesibilidad a la Terminal. Las áreas previstas a incorporar se ubican entre calle Francia y Chile sobre la calle 25 de Mayo.

## **2- DESARROLLO DE GRANDES ENCLAVES PRODUCTIVOS.**

**Este programa reúne en su interior a aquellos proyectos destinados a mejorar las condiciones que ofrecen los centros productivos de la ciudad para el desarrollo de la actividad industrial y a crear nuevos espacios destinados a brindar servicios que acompañen y alienten el incremento de la actividad industrial, comercial y de los transportes.**

2a- Revitalización del área puerto

**Se definen una serie de operaciones tendientes a posicionar al puerto como puerto multipropósito. Se definen las siguientes operaciones:**

>Ampliación y reordenamiento funcional del puerto estableciendo nuevas áreas para el asentamiento de industrias y empresas de servicios.

>Nuevos accesos y mejoras en la red circulatoria interna del área portuaria.

>Plan Maestro de Infraestructura: realización en forma conjunta entre OSSE y el Puerto para la concreción de nuevas redes de servicios.

>Ampliación escollera sur con la ejecución de los espigones 8 y 9.

>Ampliación y mejoramiento del circuito turístico y del área comercial.

>Playa de camiones y servicios complementarios.

2b- Parque Industrial de Batán

Se plantean acciones tendientes a lograr la competitividad del Parque Industrial, para ello se propone:

>Completamiento de las troncales de infraestructura: para posibilitar la localización de nuevas empresas.

>Reingeniería de trámites: para evitar la superposición de trámites de las diferentes jurisdicciones y facilitar la radicación de nuevas empresas.

2c- Zona de Actividades Logísticas ZAL y puerto seco

**Definición de un área de servicios que integre las actividades del Parque Industrial Batán y el Puerto que se convierten en una ZAL para el futuro Circunvalar ferroviario. Se plantea en un área ferroviaria paralela a Ruta N° 88.**

2d- Reordenamiento de la Estación de Cargas

**Transitoriamente, a partir de la recuperación del ingreso ferroviario a Puerto, se plantea una Playa de contenedores, desde la traza de la vía hacia el norte, compartiendo la actual superficie con el Polo Tecnológico y la Ciudad Judicial. Con la ejecución de la ZAL se recupera como parque público reforzando el Eje de la Universidad.**

**3-DISTRITOS PRODUCTIVOS URBANOS.**

**Programa que se direcciona a ofrecer nuevas condiciones para la localización productiva en el interior de la ciudad a partir de proyectos que, desde el punto de vista urbanístico, estimulen dicha localización sin interferencias negativas con el resto de las actividades**

3a- Parque industrial pesquero urbano.

Reforzar un área dónde se intensifiquen usos complementarios al área pesquera del puerto en la zona delimitada por: Magallanes, Avenida Martínez de Hoz, Vértiz y Padre Dutto.

**3b- Ampliación de distritos para localización industrial.**

**Alentar la radicación de industrias no contaminantes compatibles con la residencia, se plantean dos zonas:**

Zona 1: sector comprendido entre Juan B. Justo, Reforma Universitaria, Vértiz, Irala, Ruta N° 88.

Zona 2: sector comprendido entre Juan B. Justo, Ingeniero Rattery, Vértiz, Polonia

## ***IX- LÍNEA 2: INTEGRACIÓN URBANO SOCIAL***

### **Caracterización**

Durante el proceso de desarrollo del Plan Estratégico en el año 2004, una de las visiones recurrentes de los diferentes actores de la comunidad que participaron en su preparación fue el reconocimiento de la existencia de dos ciudades: de un lado, la ciudad turística, equipada, equilibrada, con acceso a todos los servicios y, del otro lado, la ciudad que creció y se extendió sin el correspondiente acompañamiento de las infraestructuras y equipamientos que le garanticen contar con las condiciones básicas de habitabilidad.

Entre las carencias más significativas se puede detectar la ausencia de los servicios elementales, agua potable, cloaca y gas, como también la ausencia de espacios públicos, equipamientos comunitarios y dificultades de accesibilidad y conexión con el resto de la ciudad, a la vez de las dificultades que se generan para la realización de cualquier tipo de acción o gestión administrativas, actividades localizadas todas en el área central de la ciudad. La baja densidad poblacional que se registra en estas áreas más carentes contribuye a una más difícil y costosa prestación de los servicios urbanos.

La expansión oeste (más allá de Avenida Champagnat) y, en menor medida, la expansión norte (a partir del arroyo La Tapera) y la expansión sur (en los bordes de la Avenida Mario Bravo), son las áreas más deficitarias en materia de dotación de servicios. Entre esas carencias se señalan:

- Un sistema de espacios verdes compuesto principalmente por plazas que, hacia el sur y hacia el oeste van disminuyendo notoriamente en cantidad y calidad.
- Pavimento y asfalto ausentes en los tres sectores urbanos antes mencionados.
- Los bordes de estos sectores con el área rural sin redes de distribución de agua potable y de desagües cloacales.
- Un reducido número de centros de salud y de unidades asistenciales en esas mismas tres áreas.
- La ausencia, prácticamente total, de centros recreativos de la infancia y de centros recreativos asistenciales en la expansión oeste.
- La presencia de asentamientos irregulares en distintas partes de la trama urbana de esos tres sectores de la ciudad.
- La escasa presencia de bibliotecas municipales en todos los barrios periféricos (del total de bibliotecas, el 60 % se concentra en el sector más consolidado de la ciudad).

A todo esto hay que agregar la presencia de extensas áreas –ocupadas y no ocupadas– con problemas de regularización del dominio.

Para revertir progresivamente esta situación será necesario la generación de programas de actuación integrada tendientes a generar el reequilibrio de estos sectores a partir de definir una malla que comience a establecer condiciones de homogeneidad en cada uno de los sectores que la comprende. Esto implica, en algunos casos, actuar sobre áreas consolidadas que han perdido o han sufrido el deterioro de la calidad urbana que presentaban y, en otros, la generación de diferentes alternativas que consoliden el carácter de las mismas, a la vez de mejorar sus condiciones para integrarse al resto de la ciudad.

### ***Objetivos***

- Completar la dotación de servicios en forma integrada entre las empresas prestatarias y la Municipalidad.
- Garantizar condiciones de accesibilidad a los distintos barrios de la ciudad mediante el completamiento de la red vial jerárquica.
- Promover el desarrollo de proyectos urbanos que articulen e integren los barrios entre sí y estos con el centro de la ciudad.
- Fortalecer / optimizar el sistema de transporte público, garantizando la accesibilidad a los servicios y equipamientos existentes desde los distintos barrios de la ciudad.
- Desarrollar nuevos espacios públicos con equipamientos recreativos y deportivos en los barrios periféricos.
- Disponer la construcción de vivienda pública sólo en aquellas áreas que cuentan con servicios e infraestructuras.
- Mejorar la dotación de servicios en los barrios periféricos a partir de la construcción de equipamientos comunitarios de salud, educación y de servicios.

Programas y proyectos

#### **1-ESPACIO PUBLICO Y EQUIPAMIENTO BARRIAL**

##### **1a- Recualificación de las plazas-bibliotecas**

##### **1b- Mejora y ampliación de equipamiento comunitario**

##### **1c- Recuperación de clubes de barrio**

##### **1d- Una plaza en cada barrio**

##### **1e- Plan de forestación**

## **2-VIVIENDA Y CIUDAD**

- 2a- Reordenamiento de asentamientos irregulares**
- 2b- Relocalización de asentamientos irregulares**
- 2c- Nuevos conjuntos residenciales**
- 2d- Banco de tierras**
- 2e- Regularización dominial en conjuntos habitacionales existentes**

## **3-INFRAESTRUCTURA Y HÁBITAT**

- 3a- Completamiento red de agua potable**
- 3b- Completamiento red de desagües cloacales y pluviales**
- 3c- Completamiento red de gas natural**
- 3d- Completamiento red de energía eléctrica**
- 3e- Completamiento sistema vial primario y secundario**

## **4-NUEVOS PARQUES URBANOS**

- 4a- Corredor verde La Tapera**
- 4b- Parque lineal Avenida Champagnat**
- 4c- Circuito verde Monte Varela / Laguna Stantein**
- 4d- Corredor Amancio Williams (Ciudad Universitaria – Polo Tecnológico)**
- 4e- Parque huertas para la agricultura urbana**

Desarrollo de los Programas y Proyectos

## **1-ESPACIO PÚBLICO Y EQUIPAMIENTO BARRIAL**

**Programa que articula todos los proyectos tendientes a optimizar el uso de los espacios públicos barriales, a dotarlos de nuevos equipamientos, a ofrecer nuevos espacios de calidad y a recuperar aquellos ámbitos barriales para mejorar la calidad de vida urbana que hoy presentan los barrios más alejados del centro de la ciudad.**

- 1a- Recualificación de las plazas-bibliotecas**

**Recuperación y ampliación de las plazas públicas existentes con bibliotecas, signo distintivo de la ciudad, mejorando la calidad de los mismos y reforzando la integración con el tejido residencial.**



1b- Mejora y ampliación de equipamiento comunitario

**Construcción y/o ampliación de equipamientos comunitarios de las distintas áreas sociales del municipio.**

Educación

Jardín Municipal N° 9 / Jardín Municipal N° 16 / Jardín Municipal N° 27 /  
Jardín Municipal N° 29

Desarrollo Social

Hogar Violencia Familiar

Salud

Centro de Salud Las Heras / Centro de Salud Las Américas

1c- Recuperación de clubes de barrio

Mejoras en las instalaciones existentes para la implementación de nuevos programas de actividades deportivas y recreativas de integración entre el tejido residencial y las instituciones de acuerdo a la selección realizada por el EMDER.

1d- Una plaza en cada barrio

Proyecto de nuevas plazas en barrios periféricos de la ciudad o en las áreas de reserva existentes en antiguos complejos de viviendas y/o urbanizaciones. Definición de las tierras disponibles y/o de posible afectación.

1e- Plan de forestación

Establecer un plan en etapas que priorice la red vial primaria y que se complete con la red vial secundaria y terciaria. Identificación de cada arteria con diferentes especies.

2-VIVIENDA Y CIUDAD

**Este programa se trata de un conjunto de proyectos que tienen en común aportar a la solución del problema habitacional en la ciudad de Mar del Plata, teniendo en cuenta distintas estrategias de actuación: la intervención en asentamientos irregulares, la regularización dominial, la construcción de nuevas unidades habitacionales, la intervención en el mercado de tierras.**

2a- Reordenamiento de asentamientos irregulares

Regularización dominial y reordenamiento urbanístico en los barrios Hipódromo, La Herradura, San Jorge, Nuevo Golf, Autódromo.

2b- Nuevos conjuntos residenciales

**Proyectos a desarrollar en sectores urbanos que cuentan con infraestructura básica. Provisión simultánea de espacio público y equipamiento.**

2c- Banco de tierras

**Redefinición del banco de tierras para la ejecución de proyectos de construcción de vivienda pública y equipamiento a partir de la definición de las áreas de cobertura de los servicios de infraestructura básica.**

2d- Regularización dominial en conjuntos habitacionales existentes

**Incluye la tramitación de los finales de obra y el completamiento de trazados y ejecución de espacios públicos y equipamientos faltantes.**

**3-INFRAESTRUCTURAS Y HÁBITAT**

**Conjunto de proyectos que se orientan a solucionar desde un punto de vista integral y progresivo la dotación de infraestructuras en los barrios periféricos y a mejorar sus condiciones de accesibilidad, interviniendo para ello sobre el sistema vial y sobre el sistema de transporte público de pasajeros.**

3a- Completamiento red de agua potable

**Consolidación PLAN 2016 OSSE.**

3b-Completamiento red de desagües cloacales y pluviales

**Consolidación PLAN 2016 OSSE.**

3c- Completamiento red de gas natural

**Completamiento integral de la red acompañando las áreas servidas con agua y cloacas.**

3d- Completamiento red de energía eléctrica

**Priorizar la extensión de la red en áreas Industriales y compatibilizar el desarrollo de la red domiciliaria con los otros servicios.**

3e- Completamiento sistema vial primario y secundario

**Priorizar la terminación de las vías primarias que estructuran la ciudad.**

**>Juan B. Justo desde Av. Arturo Illia hasta Ramón Carrillo**

**>Av. Libertad desde Bolivia hasta Camino Límite**

**>Av. Constitución desde vías ex FCGBM hasta Camino Límite**

**>Av. Fermín Errea desde Avenida constitución hasta Av. Juan B. Justo**

3f- Accesibilidad Barrial

**Extensión de la red de transporte público de pasajeros garantizando el acceso de la población residente en los sectores más alejados a partir del completamiento de la pavimentación de la red vial primaria y secundaria.**

#### **4-NUEVOS PARQUES URBANOS.**

**Proyectos que apuntan a dotar de grandes espacios verdes a distintos barrios de la ciudad aprovechando las condiciones paisajísticas de sus accidentes geográficos más significativos, recuperando instalaciones en desuso y abandonadas y promoviendo el desarrollo de micro emprendimientos productivos desde una nueva concepción acerca del carácter de los espacios verdes urbanos.**

4a- Corredor Verde La Tapera

Parque lineal, recuperación y tratamiento paisajístico de las márgenes del arroyo, entre Ruta N° 2 y Avenida Tejedor.

4b- Parque lineal Avenida Champagnat

Tratamiento paisajístico y parquización del cantero central y las aceras laterales de la avenida.

4c- Circuito verde Monte Varela / Laguna Stantein

Parque urbano que contemple áreas para el desarrollo de actividades deportivas y recreativas poniendo en relación dos áreas urbanas interiores de alto valor paisajístico.

4d- Corredor verde Amancio Williams (Ciudad Universitaria – Polo Tecnológico)

Proyecto de parquización del corredor ferroviario entre la Ciudad Universitaria y la Estación de Cargas que se consolida con el levantamiento total de las actividades en el sector definido para Playa de Contenedores.

4e- Parque huertas para la agricultura urbana

**Coordinación de los diferentes programas existentes de actuación en el territorio con el Gob. Provincial y el INTA, integrando al proceso socio-productivo de las huertas el tratamiento paisajístico delas mismas, fundamentalmente en áreas de ingreso a la ciudad y el Partido**

-Barrios: San Eduardo / Santa Isabel / Playa Serena / Puerto / Nuevo Golf / Alfar / Fortunato de la Plaza / Bosque Grande / 2 de Abril / Santa Celina / Hipódromo / San Jacinto / Newbery.-Escuelas: Prov. 44 / Municipal 6 / Municipal 17

## **X- LÍNEA 3: CALIDAD E IDENTIDAD**

### *Caracterización*

La ciudad de Mar del Plata constituye un símbolo para el país, representa una de las imágenes míticas más importantes de la ciudadanía, fundamentalmente como ciudad en crecimiento asociada al desarrollo del turismo masivo y popular. Mas allá de las crisis y de la compleja historia por la que atravesamos, la ciudad transmite una imagen de calidez y aprecio. Este rasgo particular actúa sobre el imaginario colectivo y se materializa en algunos espacios particulares: la costa central, la rambla, el centro de la ciudad. Los tres sitios de la "postal marplatense" que, paradójicamente, son los sitios que denotan un nivel de deterioro que no condice con el perfil turístico de la ciudad ni con la actual coyuntura, claramente favorable para el desarrollo de tal actividad.

Pero no son los únicos déficits que se presentan en la imagen de la ciudad y que atentan contra su promoción como centro turístico nacional de excelencia: una terminal de ómnibus totalmente desvencijada que no recibe obras de mantenimiento y ni mejoras desde hace décadas; un centro comercial de prestigio y en pleno desarrollo que es, a su vez, una de las áreas anegables más conocidas de la ciudad; la falta de grandes equipamientos que refuercen la actividad turística y la sostengan más allá del período veraniego.

Las intervenciones recientes realizadas en ocasión de la realización de la "Cumbre de Las Américas" marcan un rumbo distinto en la actuación municipal en materia de espacios públicos. Por un lado, han dotado a la ciudad de espacios de calidad (tanto por su proyecto como por su materialización); por el otro, indican un camino a seguir y profundizar, dejando atrás un modo de actuación fragmentada y, además, discontinua en el tiempo, que por años acompañó ese proceso de deterioro, pérdida de unidad y calidad de estos espacios públicos. Por tal motivo, resulta imprescindible la definición de los programas, proyectos y acciones necesarias para su recuperación y puesta en valor. Las acciones a diseñar estarán orientadas específicamente a mejorar las condiciones que presenta el espacio público en estos sectores significativos de la ciudad y a proteger su patrimonio construido. Las acciones deben tratar de coordinar la gestión municipal con la provincial para mejorar aquellos sitios de interés para el desarrollo de la ciudad.

Se trata entonces de dar un salto cualitativo importante, recuperando esos históricos símbolos de la ciudad puesto en valor en este inaugurado siglo XXI y agregando nuevos hitos marcados por la época, la modernidad y el futuro. Mar del Plata debe generar esos espacios, esos sitios que materialicen una

nueva etapa de la ciudad y actúe positivamente en la autoestima local –en la "conciencia cívica" de su ciudadanía– y el reconocimiento externo.

Se trata de la valoración y el rescate material de sitios y objetos, pero se trata también de una intervención en lo simbólico, y lo que constituye la historia de la ciudad, de puerto, de pescadores, de inmigrantes, de familias aristocráticas, de sus hijos dilectos, de historias mínimas y de historias "máximas" que recogen lo que sucedió en esa porción del territorio y que queda impregnado en la memoria.

### **Objetivos**

- Consolidar el frente marítimo en toda su extensión como el espacio público más importante de la ciudad a través de intervenciones de puesta en valor.
- Promover y calificar el espacio público del área central y de los centros comerciales existentes.
- Recualificar el espacio público a partir de nuevo diseño de mobiliario urbano, artefactos de iluminación y nueva señalética para edificios y sitios turísticos.
- Revalorizar y proteger los sitios y edificios de valor patrimonial con acciones de puesta en valor.
- Dotar de equipamiento singular y de calidad para consolidar a la ciudad como centro de congresos y exposiciones.
- Recuperar los grandes equipamientos urbanos de la ciudad y el partido (Complejo Casino – Hotel Provincial / Colonia Turística Chapadmalal / Complejos balnearios)
- Gestionar proyecto de alta visibilidad e impacto vinculado a temas culturales que colabore con una nueva imagen y el perfil de actividades de todos el año al que apuesta la ciudad.

### ***Programas y proyectos***

#### **1-PUESTA EN VALOR DEL FRENTE MARITIMO**

##### **1a- Costa Norte**

##### **1b- Costa Central**

##### **1c- Costa Sur**

## **2-NUEVOS EQUIPAMIENTOS DE JERARQUÍA**

**2a- Centro de Congresos y Convenciones**

**2b- Complejo de ferias y exposiciones**

**2c- Centro multimodal ferro-automotor**

**2d- Museo de arte contemporáneo**

**2e- Ciudad Judicial**

**2f- Polo tecnológico**

**2g- Museo del Inmigrante**

## **3-PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL Y ARQUITECTÓNICO**

**3a- Operaciones emblemáticas de preservación (Casa del Puente – Asilo Unsué)**

**3b- Actualización del inventario y catálogo patrimonial**

**3c- Puesta en valor de edificios de valor patrimonial**

## **4-RECUALIFICACION DE CENTRO COMERCIALES**

**4a- Área central**

**4b- Juan B. Justo**

**4c- 12 de octubre**

**4d- San Juan**

**4e- Constitución**

**4f- Alem**

**4g- Puan**

**4h- Güemes**

## **5-ADECUACIÓN NORMATIVA**

**5a- Revisión y actualización del código de planeamiento**

**5b- Inclusión de nuevos instrumentos de actuación urbanística y recuperación de plusvalías urbanas**

**5c- Nuevo Código de publicidad**

## ***Desarrollo de los Programas y Proyectos***

### **1-PUESTA EN VALOR DEL FRENTE MARÍTIMO**

**Proyectos orientados a intervenir integralmente en todo el frente marítimo del partido a partir de la ejecución de proyectos que recuperen áreas hoy desaprovechadas, que recualifiquen los distintos sectores de playas y que las integren a la ciudad garantizando su uso continuo con nuevos equipamientos y nuevas condiciones de seguridad.**

1ª- Costa Norte, desde Av. Libertad hasta el límite del PGP

> Recualificación del borde comprendido entre Avenida Libertad y Parque Camet. Nueva normativa urbana que potencie el desarrollo del sector y su integración con la rambla costanera..

>Tratamiento de aguas y consolidación de playas. Nuevos espigones. Según proyectos de la Dirección Provincial de Hidráulica.

>Nuevos equipamientos - Edificios y mobiliario playas. Unificación e identidad de los equipamientos y el mobiliario urbano sobre el frente costero. Standard Cumbre.

>Renovación urbana de la Cancha de los Bomberos. Operación urbana que posibilite integrar las necesidades de OSSE (reservorio), las aspiraciones colectivas de incorporar este terreno como espacio público y los intereses del ONABE (propietario).

1b- Costa Central, desde Av. Libertad hasta Punta Cantera

>Recualificación de los sectores que se detallan con standard Cumbre:

Punta Iglesia – Complejo Casino-Hotel Provincial

Complejo Casino-Hotel Provincial - Cabo Corrientes

Cabo Corrientes - Escollera Norte

Golf Club – Base Naval - Puerto Deportivo.

Se desarrollarán los siguientes subproyectos:

>Parque Terrazas del Golf

>Terminal de cruceros

>Manzana de los circos

1c- Costa Sur, desde Punta Cantera hasta límite del PGP

>Remodelación área Escollera Sur – Faro Punta Mogotes.

>Parque Punta Mogotes y vínculo con borde oeste.

>Playas al Sur del Faro:

-Recuperación predio ex Acuarium



- Recuperación Camping Municipal
- Vivero Municipal.
- >Plan de manejo paseo costanero sur, Avenida Arturo Humberto Illia.
- >Remodelación área Escollera Sur – Faro Punta Mogotes.

## **2-NUEVOS EQUIPAMIENTOS DE JERARQUÍA**

Este programa se propone, a través de sus distintos proyectos, dotar a la ciudad de una serie de equipamientos e instalaciones propios de una ciudad de las dimensiones y del carácter de Mar del Plata y con los cuales aún no cuenta. Se trata del desarrollo de grandes emprendimientos públicos y privados necesarios para la consolidación del perfil productivo, turístico y de servicios que tiene la ciudad.

### **2ª- Centro de Congresos y convenciones**

Avanzar en la consolidación de Mar del Plata como una plaza de jerarquía nacional para la realización de Congresos y Convenciones, promoviendo la optimización y puesta en valor el edificio del ex Hotel Provincial.

### **2b- Complejo de ferias y exposiciones**

Recuperación del predio ex Eseba en calle Juan B. Justo generando un espacio multifuncional. Definición de un área de estacionamiento en el sector.

### **2c-Centro multimodal ferro-automotor**

Reconversión del entorno urbano del predio de Luro y San Juan. Generación de un parque lineal paralelo a Av. Luro hasta Av. Jara que amortigüe el impacto del movimiento de ingreso del tránsito pesado y mejore el valor urbano del predio.

### **2d- Museo de arte contemporáneo**

En el edificio de la actual Estación Terminal de Ómnibus incorporando la producción de arte del Partido y constituyendo un complejo artístico y comercial que permita ligar este predio con el Centro Comercial Güemes y la costa central.

### **2e- Ciudad Judicial**

En el extremo oeste del predio de la actual Estación de Cargas, promoviendo la consolidación de una nueva referencia urbana sobre Av. Juan B. Justo.

Relación jerárquica con el Complejo de Ferias y Exposiciones y el Centro Polideportivo Municipal Teodoro Bronzini.

2f- Polo tecnológico

Consolidar el nuevo rol de la actual Estación de Cargas promoviendo la ejecución del Polo Tecnológico en el borde sur de la actual vía a Puerto, lindando con el área destinada a la Ciudad Judicial y un área destinada transitoriamente a playa de contenedores ( al norte de la vía a puerto) futuro parque público que refuerza y consolida el Corredor Verde Amancio Williams.

2g- Museo del Inmigrante

En la intersección de Entre Ríos y Luro, generando un nuevo hito urbano en la actual plazoleta. Un edificio que pueda equilibrar la jerarquización del nudo vial y una presencia del edificio no invasiva.

**3-PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL Y ARQUITECTÓNICO.**

**Programa destinado a poner en valor aquellos sitios y edificios de valor patrimonial, tanto desde el punto de vista histórico y arquitectónico como simbólico, y a definir medidas y procedimientos tendientes a su protección.**

3a- Operaciones emblemáticas de preservación

>Casa del Puente y área del arroyo.

Recuperación y rehabilitación de la casa del puente. Parquización de su entorno. Incorporación al proyecto del Corredor Verde Amancio Williams (Universidad – Estación de Cargas).

>Asilo Unsué.

Revalorización arquitectónica del edificio y definición de nuevos usos que promuevan y contribuyan a un nuevo rol del edificio para la ciudad.

3b- Actualización del inventario y catálogo patrimonial.

>Nuevo inventario y catálogo de edificios de valor patrimonial a partir de la caracterización arquitectónica de las áreas más importantes que concentran los edificios, conjuntos o sitios de valor con el objetivo de definir pautas jurídicas claras que promuevan la preservación del patrimonio y nuevas intervenciones que pongan en valor al mismo.

>Revisión de las disposiciones del código urbano y actualización de la

normativa específica para la protección del patrimonio / Identificación de nuevos instrumentos que hagan efectiva la política de protección

3c- Puesta en valor de edificios de valor patrimonial

>Plan de señalización e iluminación de fachadas, creación de circuitos turísticos que rescaten la arquitectura y reflejen la historia y caracterización de los mismos.

> Revalorización y protección de los sitios, áreas y edificios que constituyen el patrimonio arquitectónico de la ciudad definiendo 2 áreas de intervención:

a-J.B. Justo / Independencia, Av. Libertad, Bv. Marítimo.

b-Av. Paso, Las Gras, BBV. Marítimo.

**4-RECUALIFICACIÓN DE CENTROS COMERCIALES**

Conjunto de proyectos que se proponen para definir criterios de intervención en los distintos centros comerciales de la ciudad con la finalidad de mejorar las condiciones que ofrecen sus respectivos espacios públicos y hacerlos más atractivos para el habitante de la ciudad y para los visitantes.

Para cada uno se realizará un proyecto particular a partir de los subproyectos que se enumeran, y cuyo objetivo es reforzar y profundizar la identidad y el reconocimiento e identificación turística de los mismos:

Subproyectos:

>Imagen urbana:

-Plan de Señalética de: calles, sitios de valor, espacios públicos, edificios de valor, etc.

-Plan nuevo Mobiliario urbano: paradas para el transporte público, puestos de diarios y flores, bancos en plazas y espacios públicos caracterizados.

-Publicidad: normalización y unificación de criterios para la publicidad en locales y vía pública.

>Higiene urbana.

Sistema especial para la limpieza de los espacios públicos y recolección de residuos en con la colocación de cestos y contenedores.

4a- Área central

Definida por Av. Independencia, Av. Colón y el mar. Incluye >Revalorización Peatonal San Martín, proyecto de mejora en el espacio público, el mobiliario urbano y la senalética.

>Recualificación calle Rivadavia, puesta en valor del espacio público de este corredor comercial. Señalética y mobiliario urbano.

4b- Juan B. Justo, entre Alem y Buenos Aires

4c- 12 de octubre, entre Martínez de Hoz y Edison

4d- San Juan, entre Av. Colón y Av. Libertad

4e- Constitución, entre Av. Félix U Camet y Avda. Mons. J.M. Zabala

4f- Alem, entre Almafuerce y Roca

4g- Puan, entre Av. Martínez de Hoz y Vergara

4h- Güemes, entre J.J. Paso y la costa

#### **5-ADECUACION NORMATIVA.**

**Conjunto de proyectos destinados a definir de un modo integral y complementario las normas específicas relativas a la construcción en la ciudad y a dotar de nuevos instrumentos de actuación que mejoren la calidad de la gestión urbana municipal.**

##### **5a- Revisión y actualización del código de planeamiento.**

**A partir de las líneas de actuación, programas y proyectos que plantea el POTPGP elaborar paulatinamente nuevas normas urbanas generales, particulares y especiales que vayan caracterizando y las distintas áreas de la ciudad, identificando sectores homogéneos por su morfología, su funcionalidad, su tejido o su vocación actual o potencial que posibilite superar la actual interpretación genérica del territorio que el COT plantea. Jerarquización y puesta en valor del proyecto urbano como herramienta previa para la definición de las normas urbanas.**

5b- Inclusión de nuevos instrumentos de actuación urbanística y recuperación de plusvalías urbanas.

**>Incorporación de nuevas normas urbanas especiales de uso del suelo: Ordenanza de Urbanizaciones (incorporando los criterios de la Ley 8912) definida por la ciudad y el Partido a partir de la evaluación de las**

**coberturas existentes y planes de expansión de las infraestructuras básicas, los esquivamientos comunitarios y espacios públicos; obligaciones y responsabilidades de los urbanizadores.**

**>Incorporación del Convenio Urbanístico como instrumento que pone en valor la importancia del proyecto urbano en la definición del uso y apropiación del suelo urbano por sobre las normas estrictamente regulatorias.**

**>Incorporación de instrumentos que permitan recuperar las plusvalías urbanas generadas por la intervención del estado municipal o el sector privado en diferentes sectores de la ciudad.**

5c- Nuevo Código de publicidad

>Elaboración de un nuevo código de publicidad que defina pautas tendientes a eliminar la contaminación visual, y a la vez contemple las características de los edificios y sitios de valor patrimonial.

## **XI- LÍNEA 4: REEQUILIBRIO Y SUSTENTABILIDAD TERRITORIAL**

### ***Caracterización***

El Partido de General Pueyrredón se distingue en su organización territorial por presentar situaciones particulares a tener en cuenta,

- Su división administrativa interior en delegaciones casi antojadiza que hoy no se corresponde con la extensión de las áreas urbanizadas.
- La extensa porción de tierra rural con usos diferentes no siempre ordenados ni controlados.
- Una importante superficie destinada a la producción fruti-hortícola que no cuenta con condiciones de accesibilidad apropiadas para canalizar la producción.
- El abastecimiento de agua por napas subterráneas que demanda de un manejo cuidadoso.
- El extenso frente marítimo seriamente amenazado por la erosión en algunos sectores y por la contaminación en otros
- La reconocida situación de desatención de las delegaciones y una escasa estructura propia para dar respuesta a problemas complejos y crecientes.

**Esta situación requiere de un conjunto de intervenciones destinadas a proteger el recurso natural, por una parte y, por la otra, a dotar de directrices específicas para el desarrollo urbano de sus asentamientos poblacionales más importantes (Batán y Sierra de Los Padres) de manera de atender a sus particularidades.**

Las Delegaciones de Batán y Sierra de los Padres concentran prácticamente la totalidad del suelo rural del partido, destinado a distintos tipos de usos (explotación agrícola extensiva e intensiva, canteras y fabricación de ladrillos), contando, además, con importantes reservas ambientales y paisajísticas. El área rural más próxima a la ciudad de Mar del Plata se distingue –en el ámbito regional y nacional– por el volumen de su producción hortícola que se comercializa a distintas zonas del país. Un área que cuenta con una red vial deficiente para la circulación rápida de la producción y que se ve amenazada por la erosión del suelo producida por la actividad de fabricación de ladrillos y por la expansión de las áreas urbanizadas.

Por último, el extenso litoral marítimo, gran reserva paisajística del partido y principal atractivo de la actividad turística veraniega que caracteriza a la ciudad, se encuentra amenazado por la constante erosión de sus playas y acantilados y por la contaminación que se produce por la descarga en el mar de líquidos cloacales sin un adecuado previo tratamiento en un punto muy

cercano a las playas.

### ***Objetivos***

- Proteger el suelo rural ordenando y controlando los diferentes usos destinados a la actividad productiva.
- Mejorar las condiciones ambientales del partido definiendo un sistema adecuado de tratamiento y disposición final de los residuos sólidos urbanos y la resolución de la descarga de líquidos cloacales al mar.
- Alentar un desarrollo armónico de las delegaciones, a partir de la formulación de planes de ordenamiento y proyectos particulares
- Redefinir los nuevos límites de las delegaciones para mejorar las condiciones de atención del territorio.

### ***Programas y proyectos***

#### **1-PROTECCIÓN DEL SUELO RURAL**

**1a- Área de protección fruti-hortícola**

**1b- Corona de reservas naturales**

**1c- Área de explotación minera**

**1d- Parque temático La Cantera**

**1e- Nuevos circuitos de turismo rural**

**1f- Tratamiento y disposición de final de residuos urbanos**

#### **2-PROTECCION DE COSTAS**

**2a- Defensa costera Litoral Sur**

**2b- Defensa costera Litoral Norte**

**2c- Emisario submarino**

#### **3-ESQUEMAS DIRECTRICES PARA DELEGACIONES**

**3a- Delimitación de nuevos límites de delegaciones**

**3b- Directrices de ordenamiento urbano Batán**

**3c- Directrices de ordenamiento urbano Sierra de los Padres**

**3d- Rehabilitación del complejo turístico de Chapadmalal**

**3e- Directrices de ordenamientos poblados ruta 2**

## *Desarrollo de los Programas y Proyectos*

### **1-PROTECCIÓN DEL SUELO RURAL**

**Este programa reúne en su interior distintas iniciativas y acciones tendientes a proteger la explotación fruti-hortícola y a mejorar las condiciones que ofrece el área rural en general para el desarrollo de actividades recreativas y turísticas, recuperando y aprovechando los valores paisajísticos que su suelo ofrece.**

#### 1a- Área de protección fruti-hortícola

Definición de un área de protección para el desarrollo exclusivo de la actividad fruti-hortícola.

#### 1b- Corona de reservas naturales

Preservación de los reservorios que conforman las cuencas de los arroyos más importantes del Partido para facilitar y regular su encauzamiento, definiendo reservas naturales (posible uso público) que conformen una corona sobre los bordes del área urbana más consolidada. Dentro de este proyecto se encuentran los siguientes subproyectos:

- reserva norte (cuenca del arroyo La Tapera al oeste de ruta N° 2).
- reserva El Cardalito (al sur del extremo oeste de Avenida Juan B. Justo).
- reserva sur (al sur Mario Bravo, ángulo con Tettamanti).

#### 1c- Área de explotación minera

**Revisión y definición de las áreas de suelo rural donde se posibilite la apertura de canteras y cavas ladrilleras según los criterios de las Ordenanzas N° 6364/85 y N° 11788/99.**

#### 1d- Parque temático La Cantera

**Acondicionamiento y seguridad de los predios de canteras fuera de actividad (cantera Dazeo entre otras) para la visita del público y actividades turístico-deportivas.**

#### 1e- Nuevos circuitos de turismo rural

**Consolidación de los Circuitos turísticos en el área rural:**

- Circuito Grande: Ruta N° 226 y paraje El Dorado, Paraje La Brava, Estancia La Peregrina, Paraje Los Ortiz y Laguna de los Padres (Ruta N° 226).



- Circuito Chico: Camino de acceso a Sierra de los Padres Padre Luis Varetto, Laguna de los Padres, Gloria de la Peregrina, Colinas Verdes y ruta N° 226.

- Circuito Batán: camino de las canteras

1f- Tratamiento y disposición final de residuos urbanos

**Definición consensuada de un área de disposición final entre el PGP y partidos linderos. Alternativa de un relleno único regional.**

## **2-PROTECCION DE COSTAS.**

**Desarrollo de proyectos tendientes a mitigar la erosión costera en todo el frente marítimo del partido y a eliminar las causas de la contaminación de sus aguas.**

2a- Defensa costera Litoral Sur

Continuar el Plan de Defensa Costera iniciado en la ruta N° 11 hasta Miramar según proyecto de la Dirección de Hidráulica Provincial.

2b- Defensa costera Litoral Norte

**Refulado Playa La Perla / Espigón 0 a 11 / recuperación playas tramo espigón 0 a 11 hasta la T de Camet).**

2c- Emisario submarino

**Construcción del emisario submarino garantizando el tratamiento previo de los líquidos cloacales.**

## **3-ESQUEMAS DIRECTRICES PARA DELEGACIONES**

**Este programa contiene todos los proyectos destinados a definir las condiciones básicas del ordenamiento territorial en los distintos centros poblados que integran el partido que promuevan de manera integral su desarrollo urbano - territorial.**

3a- Delimitación de nuevos límites de delegaciones

**Equilibrar el alcance y competencia de cada una de las delegaciones a partir de la nueva delimitación. Autonomía de recursos para cada una en relación con los servicios urbanos que presten.**

**3b- Directrices de ordenamiento urbano Batán**

Definición de directrices de ordenamiento territorial e identificación de los proyectos estructurales a desarrollar en las distintas jurisdicciones de las Delegaciones.

**3c- Directrices de ordenamiento urbano Sierra de los Padres**

Directrices de ordenamiento urbanístico y esquema director para la Delegación. Definición de usos para las áreas complementarias y rurales.

**3d- Rehabilitación del complejo turístico de Chapadmalal.**

-Rehabilitación del Complejo Turístico desarrollando el proyecto de la Secretaría de Turismo de la Nación. Gestión con el Gobierno Nacional para el traspaso de la titularidad al municipio de General Pueyrredon.

- Ordenamiento y recualificación de la Estación Chapadmalal.

**3e- Directrices de ordenamientos poblados ruta 2**

Plan Especial para los barrios ubicados sobre la Ruta Nº 2 por fuera de la planta urbana.

## ***XII- LOS PROYECTOS ESTRUCTURALES***

**La Intencionalidad Proyectual del Plan se refleja en la definición de una serie de Proyectos Estructurales.**

**Cada uno de estos proyectos estructurales, constituye un proyecto hecho de proyectos e intervenciones menores sobre componentes y sitios urbanos, que son elegidos de acuerdo con:**

- **sus posibilidades concretas de gestión y realización en el corto y mediano plazo; y,**
- **las potencialidades que presentan en el marco de la estrategia de ordenamiento más general.**

**Todos estos proyectos estructurales tienen como particularidad, agrupar, atar, tejer, una serie de operaciones ligadas a sectores de alto valor para la ciudad donde se combinan proyectos urbanos y arquitectónicos con proyectos normativos, que demandarán para su puesta en marcha de diferentes procesos y procedimientos.**

**Esta idea de transformación por sumatoria articulada de modificaciones, resulta ser el soporte conceptual e instrumental del Plan.**

**A su vez, estos proyectos demandan para su concreción una nueva herramienta cada vez más imprescindible que cruza a todos y cada uno de los proyectos: la gestión. La relación entre proyecto y gestión es muy importante ya que no hay posibilidades de concreción de proyectos sin gestión, como tampoco, existe la posibilidad de gestionar sin la existencia de proyectos.**

**Sobre este soporte es posible entonces vincular dos aspectos usualmente desligados en la planificación urbana: las previsiones y especificaciones sobre el uso del suelo, densidades, estándares de servicios, etc. que indican "aproximaciones" acerca de la ciudad futura, con las "certezas" que impone el proyecto urbano, en tanto supone el diseño y la materialización de la arquitectura de la ciudad, fijando con precisión el resultado de la estrategia espacial alcanzada en cada momento.**

**Estos Proyectos Estructurales se conforman por una serie de proyectos menores de diferente espesor y peso relativo para la estructura de la ciudad, pero que puestos en relación tienden a consolidar y potenciar sectores preexistentes de alto valor, ya sea por su posición en el territorio de la ciudad, por el valor y consideración patrimonial que tienen o por la marcada predisposición y jerarquía que a través del tiempo les permitió formar parte de los sueños y aspiraciones de la ciudad.**

**Cabe preguntar entonces, porque en esta oportunidad muchos de estos proyectos que forman parte del imaginario y los textos producidos en la ciudad tienen la oportunidad de concretarse.**

**La respuesta, puede estar en que, tanto las Líneas de Actuación con sus**

Programas y Proyectos como los Proyectos Estructurales, son el producto de un proceso de concertación en la ciudad. De esta manera, la ciudadanía, a través de sus organizaciones y actores claves junto al Gobierno Municipal y la coordinación del equipo técnico del Plan Estratégico, llevaron adelante las acciones que, en primera instancia, permitieron definir el "Plan Estratégico de Mar del Plata" y ahora, este Nuevo Plan de Ordenamiento Territorial del Partido de General Pueyrredon. El encuadre más amplio y general brindado por el Plan Estratégico permite que este nuevo Plan de Ordenamiento Territorial trascienda la mirada sobre los aspectos físicos de la ciudad para abarcar las cuestiones de la producción y la economía, como así también, la desigualdad de oportunidades y los desequilibrios que sufren grandes sectores de la sociedad.

Estos proyectos estructurales, además de tener la capacidad de agrupar una diversidad de proyectos menores, entendidos como parte de una proyecto mayor de la ciudad, permiten, no solamente la transformación de este sector, sino fundamentalmente ordenar integralmente el proceso de actuación, superando acciones aisladas e inconexas, a la vez que cada uno puede potenciar a los demás, si se los entiende, se los piensa y desarrolla desde esta mirada más amplia y abarcadora.

Así, los Proyectos Estructurales definidos tienen estas características y se ordenan en cuatro grupos de proyectos:

- A. el conjunto de proyectos y subproyectos cuyos principales componentes conforman el anillo que une las vías principales de acceso a la ciudad y el partido; anillo que asume el rol de control de la expansión e interfase entre la ciudad y el resto del territorio. Este conjunto de proyectos conforman el Proyecto Estructural EL ARCO NORTE.
- B. el conjunto de proyectos y subproyectos que dan forma y materializan la cuña conformada por la prolongación de las Avenidas Juan B. Justo y Colón desde Av. Champagnat hasta el encuentro con la Avenida de Circunvalación, generando el soporte para una extensión ordenada con una calidad urbana de características similares a las de la ciudad central y turística. Este conjunto de proyectos conforman el Proyecto Estructural LA CUÑA.
- C. el conjunto de proyectos y subproyectos que tienen sus principales componentes sobre el frente costero. Se definen tres sectores que, articulados por la presencia del Puerto, definen la relación del territorio del Partido con el mar, incorporando las características y particularidades de cada sector. Este conjunto conforman el Proyecto Estructural EL FRENTES MARITIMO.
- D. el conjunto de proyectos y subproyectos cuya relación y complementariedad están atados a la presencia significativa y jerárquica del Puerto de Mar del Plata, potenciando operaciones tendientes a recuperar y mejorar el rol productivo y simbólico que el Puerto ha tenido en la conformación de la ciudad. Estos proyectos constituyen el Proyecto Estructural PUERTO.

### XIII- PROYECTO ESTRUCTURAL 1: EL ARCO NORTE

#### Descripción:

**El proyecto estructural EL ARCO NORTE pone en relación las tres infraestructuras de accesibilidad al territorio del Partido de General Pueyrredon –la Ruta Provincial N° 88, la Ruta Nacional N° 226 y Ruta Nacional N° 2– a través de una nueva avenida, la Avenida de Circunvalación. Esta avenida de importancia jerárquica, se plantea a mediano y largo plazo, utilizando en una primera etapa, los caminos rurales existentes de jurisdicción provincial, hasta tanto se elabore el estudio específico que establezca la factibilidad técnica y económica de un proyecto más eficiente en términos de recorridos. Se deberá evaluar las posibilidades de donación anticipada del trazado por parte de los futuros frentistas. La Avenida integra, además, el área del Parque Industrial General Mosconi con el Aeropuerto y una Zona de Actividades Logísticas (ZAL), el reservorio natural del Arroyo La Tapera y el Parque Lineal del Arroyo la Tapera y, por último, se constituye en la máxima contención de la expansión hacia el oeste de la ciudad central.**

#### Objetivos:

- **Poner en relación los principales accesos a la ciudad para garantizar la eliminación del ingreso del transporte de cargas al interior de la ciudad, liberando fundamentalmente el movimiento de cargas sobre Avenida Champagnat.**
- **Promover una Zona de Actividades Logísticas y Centro de Intercambio de Cargas que garantice el ingreso de las mismas a la ciudad con transporte de mediana y baja complejidad.**
- **Desarrollar un área de reservorio natural para la contención de las crecidas del Arroyo La Tapera en el sector comprendido entre las vías del Ex FCGBM y la nueva traza de la Avenida de Circunvalación según las recurrencias de crecientes a determinar en un estudio específico por parte de OSSE.**
- **Recuperar los bordes del arroyo La Tapera desde Ruta Nacional N° 2 hasta la Ruta Nacional N° 11 (norte) como Parque Lineal. Incorporar infraestructura y equipamiento que garanticen las posibilidades de acceso y uso público.**
- **Controlar las condiciones y calidades de los volcamientos de desagües cloacales en el cauce del arroyo.**

Lineamientos para la intervención:

- **Realización del estudio de factibilidad técnica y económica del nuevo trazado para la Avenida de Circunvalación.**
- **Definición de nuevas alternativas de usos complementarios en las áreas de influencia del nuevo trazado. Nueva normativa.**
- **Determinación de las áreas de reserva natural del Arroyo La Tapera para las recurrencias medias .**
- **Determinación de nuevos usos en las áreas linderas a la recuperación del Arroyo La Tapera como Parque lineal. Convenio con la FAyU de la UNMDP. para el desarrollo de alternativas.**
- **Definición de los nudos circulatorios en las intersecciones de las rutas con la Avenida de Circunvalación.**

**A-** El Arco Norte:

**A1- Zona de Actividades Logísticas (ZAL).** Se define un área de servicios que integre las actividades del Parque Industrial Batán y el Puerto y se convierta en una ZAL para el futuro trazado Circunvalar ferroviario. Se propone localizarla sobre terrenos frentistas al Parque Industrial y linderos al ferrocarril de acceso al Puerto. Se destinará prioritariamente al almacenamiento de contenedores.

Esta localización permite la alternativa de incorporar a este complejo un Centro de Distribución de Cargas para el aprovisionamiento de la ciudad, evitando así, el ingreso del transporte de cargas de gran tamaño al interior de la planta urbana.

**A2- Parque Industrial Batán:** Se plantean acciones tendientes a lograr la competitividad del Parque Industrial, para ello se propone:

>Completamiento de las troncales de infraestructura, para posibilitar la ampliación del actual predio y facilitar la radicación de nuevas empresas.

**A3- Avenida de Circunvalación:** Una nueva avenida perimetral que permite vincular las diferentes rutas que llegan al Partido General Pueyrredon y ordenar y conducir el movimiento del tránsito pesado, evitando así su ingreso a las zonas urbanas más densificadas. Esta nueva avenida une, en la primera etapa de ejecución, la Ruta N° 88 con la Ruta N° 226 por el Camino San Francisco y la Ruta N° 226 y la Ruta N° 2 por el camino rural de ingreso a la planta Monsanto; en la segunda etapa debe definirse un nuevo trazado de acuerdo con estudios a realizar priorizando la utilización de caminos rurales existentes o deslindes parcelarios. Esta avenida perimetral, concebida como un gran corredor verde actuará como borde de la expansión de la planta urbana.

A4- Circunvalar ferroviario: Reforzando el Circunvalar vial, se define el desvío del ferrocarril de cargas desde Estación Camet hacia Batán (zona del Parque Industrial y ZAL propuesta), desde allí se conecta con el ingreso a Puerto, evitando así, el cruce del ferrocarril de cargas por el interior de la ciudad.

**A5- Reservorio natural norte:** este proyecto plantea la definición de un área de reserva para la contención y regulación natural de las crecidas del Arroyo La Tapera, evitando su impacto aguas abajo. El reservorio se localiza en el área delimitada por las vías del Ex-FCGBM (paralelas a la Ruta Nacional N° 2) y la nueva Avenida de Circunvalación. Las áreas destinadas al reservorio como se definirán como "no urbanizables".

**A6- Aeropuerto:** Proyecto para la optimización del aeropuerto como centro de cargas incorporando nuevas instalaciones (depósitos, cámaras, etc). Evaluación de una eventual ampliación de la pista hacia uno de sus dos extremos, definiendo previsiones y acciones necesarias que no comprometan la alternativa.

**A7- Parque La Tapera:** recuperación de los bordes del arroyo desde el cruce con Ruta Nacional N° 2 hasta su desembocadura. Creación de un circuito peatonal y vehicular controlado en todo el recorrido. Definición de áreas con equipamiento e infraestructura para el uso público. Señalización. Control de los volcamientos en el curso de agua.

#### XIV- PROYECTO ESTRUCTURAL 2: LA CUÑA

##### Descripción

**Este proyecto se desarrolla en el área noroeste, delimitado por las prolongaciones de Avenida Pedro Luro, Avenida Juan B. Justo, Avenida Champagnat y los barrios Hipódromo y La Herradura. Es el sector la ciudad que se ha extendido en forma heterogénea y donde gradualmente se han ido asentando los sectores de la población de menores recursos. Carente de servicios, equipamientos, espacios verdes e infraestructura, los desequilibrios son evidentes y de complejo abordaje.**

**Esta tendencia puede agravarse con las nuevas intervenciones de vivienda pública que hoy se plantea desarrollar en este sector.**

**El proyecto trabaja sobre dos elementos fundamentales, el primero: la extensión de las redes de servicios básicos reforzado con un plan de pavimentación del sistema vial primario; el segundo: la definición de un sistema de espacios públicos de diferente escala y rol para el sector en tierras de propiedad pública y tierra privada (definición de las tierras a afectar), y en áreas de reconversión de usos.**

##### Objetivos:

- **Reordenar y consolidar los Barrios Hipódromo, La Herradura y San Jorge.**
- **Gestionar la regularización dominial de los asentamientos ya consolidados.**
- **Gestionar la liberación parcial o total del hipódromo para ser incorporado como infraestructura y equipamiento de uso público manteniendo su eventual funcionamiento.**
- **Desarrollar la extensión de redes de distribución domiciliar de agua potable y de cloacas de acuerdo con el plan de OSSE 2006 – 2016.**
- **Generar una estructura de nuevos parques y áreas verdes.**
- **Reforzar el control de la expansión urbana del sector hacia el sur con la consolidación del área de reservorio natural del Arroyo El Cardalito.**
- **Desarrollar un plan de forestación urbana, jerarquizando el sistema vial primario y secundario.**
- **Gestionar como área de uso público y equipamiento deportivo los terrenos pertenecientes a la Universidad Nacional de Mar del Plata.**



Lineamientos para la intervención:

- **Acción coordinada entre el municipio, OSSE y las empresas prestatarias de servicios para la definición de la extensión de las redes de servicio con la finalidad de garantizar un completamiento progresivo y ordenado.**
- **Desarrollo de un Plan Municipal de Vivienda que acompañe la infraestructuración ordenada del sector.**
- **Determinación de las áreas de reserva natural del Arroyo El Cardalito para las recurrencias medias.**
- **Gestión pública para la incorporación de las tierras pertenecientes al Monte Varela y el lago Stanti para ser transformadas en espacios de uso público.**
- **Definiciones normativas que garanticen el control y la regulación del crecimiento urbano.**
- **Incorporación en los planes de vivienda pública de nuevas tipologías que posibiliten mayor densidad de ocupación y garanticen la provisión de los servicios de infraestructura básica.**
- **Gestión de Convenio entre la Municipalidad y la Universidad Nacional de Mar del Plata para el uso público de los terrenos pertenecientes a esta última.**

B- La Cuña

**B1- Reordenamiento y consolidación, Barrios la Herradura, Hipódromo y San Jorge. Reordenamiento parcelario, regularización dominial, extensión de servicios, mejoras en la red vial, equipamientos comunitarios y educativos para garantizar la calidad de vida de sus habitantes y el reequilibrio del sector en la estructura urbana de la ciudad.**

**B2- Parque del Hipódromo: gestionar un convenio de uso y mantenimiento de este predio entre el Municipio y el Jockey Club que permita un aprovechamiento integral del predio para ser incorporado al uso público de la ciudad, garantizando la continuidad de la actividad hípica.**

**B3- Reserva y Complejo UNMDP: realización de un convenio entre la Municipalidad y la Universidad Nacional de Mar del Plata para la habilitación de un complejo que incluya áreas de camping y equipamiento deportivo para ser utilizado por la Universidad y la población. Incorporación de áreas de Parques Huertas que permitan la generación de micro - emprendimientos para los pobladores del sector.**

**B4- Parque El Cardalito: creación de un parque público en las áreas que se definen por parte de OSSE para el reservorio natural que regule las crecidas del**

**Arroyo El Cardalito, reforzando un área de cotas mínimas no aptas para la urbanización. Definición normativa de estas áreas como no urbanizables.**

**B5- Parque Monte Varela y Lago Stanti: estas dos áreas constituyen un antiguo anhelo de los pobladores del sector, se plantea incorporarlos en forma definitiva como áreas de uso público con equipamiento. Estos suelos de propiedad privada se podrán incorporar mediante un Convenio Urbanístico con sus propietarios o a través de la declaración de utilidad pública. Definición de la normativa específica. Proyecto urbano y arquitectónico a realizar por la Municipalidad o por Concurso Público.**

**B6- Parque Lineal Champagnat: forestación del cantero central; doble hilera de árboles sobre las calzadas laterales; definición de cordones, áreas de estacionamiento y veredas de uso público para consolidar la calidad urbana de esta avenida.**

**B7- Corredor Verde Colón: forestación ordenada y progresiva hasta el remate de la avenida en el Hipódromo. Definición de veredas, iluminación y señalización horizontal y vertical con criterios de unidad.**

**B8- Corredor Verde Juan B. Justo: forestación ordenada y progresiva hasta el remate en el área del Hipódromo. Definición de veredas, iluminación y señalización horizontal y vertical con criterios de unidad.**

**B9- Plan de Forestación y Arbolado Urbano (PFAU): consolidar la cuña que definen la Avenida Champagnat, Avenida Juan B. Justo y Avenida Pedro Luro hasta rematar en el Hipódromo con un Plan de Forestación y Arbolado Urbano en etapas: en primer lugar, el sistema vial primario, luego el secundario y finalmente el terciario como completamiento. Combinar especies, porte y período de floración garantizando la unidad de especies por arteria.**

## XV- PROYECTO ESTRUCTURAL 3: EL FRENTE MARÍTIMO

### Descripción

**El Frente Marítimo se desarrolla en toda la extensión del Partido, agrupando la totalidad de los proyectos y sub-proyectos que establecen y refuerzan la relación de la ciudad con el mar, en tanto este frente constituye el máximo patrimonio natural, cultural, paisajístico, turístico, de promoción y económico que la ciudad y el Partido poseen.**

**Este proyecto estructural compuesto de diferentes proyectos y subproyectos, deberá articular, fortalecer, jerarquizar, renovar y ampliar los sitios que permitan establecer una relación directa de la ciudad con el mar a partir de la instrumentación de proyectos urbanos, arquitectónicos y normativos.**

**Este Frente Marítimo está conformado por tres sectores:**

- **Costa Norte: desde el límite norte del Partido con Santa Clara del Mar hasta la prolongación de Avenida Libertad;**
- **Costa Central: desde Avenida Libertad hasta el Puerto y**
- **Costa Sur: desde la Reserva Natural del Puerto hasta el límite sur del Partido.**

**El desarrollo del Frente Marítimo reconoce estos tres sectores en los que se han agrupado los proyectos y subproyectos y, si bien poseen características particulares con relación a su ubicación en el desarrollo de la costa marplatense, todos conforman integralmente una relación directa, de acceso o contemplación desde la ciudad hacia el mar.**

**Las particularidades de cada uno de ellos hace que los límites hacia el interior de la ciudad, como en el caso de la Costa Central, superen el frente costero para incorporar el área central de la ciudad y algunos proyectos particulares.**

### Objetivos:

- **Jerarquizar el corredor longitudinal sobre el borde del mar, revalorizando su vinculación con la ciudad.**
- **Construir un paseo público de similar calidad al del sector central –“calidad Cumbre” – que se extienda por toda la costa de la ciudad sobre el mar, reforzando de este modo su carácter de “espacio de uso público y recreativo”.**
- **Definir etapas para su ejecución, trabajando en primera instancia sobre la definición unitaria del tramo comprendido entre Cabo Corrientes hasta el límite norte de La Perla.**

- Definir la disposición final de líquidos cloacales a través del Emisario Submarino garantizando la calidad de las aguas de uso público.
- Detener el proceso de erosión de costas en el norte y sur de la ciudad.
- Desarrollar y poner en valor sectores de la zona norte con alto deterioro impulsando nuevos usos e indicadores que promuevan la transformación del sector.
- Recuperar para el uso público las márgenes de los arroyos de la zona sur ..

### **Lineamientos para la intervención**

El proyecto integral del Frente Marítimo deberá abordar los distintos aspectos funcionales y programáticos que cada uno de los sectores de costa presentan como particularidades; así,

- la Costa Norte se define como el área que contiene el mayor potencial programático y arquitectónico de transformación. Esto requiere innovaciones en los aspectos normativos y en la definición de un proyecto urbano integral que deberá incluir ciertos sitios estratégicos como la Cancha de los Bomberos y el Asilo Unzué. Otros aspectos a abordar serán la superación de la barrera física que la presencia y características de la avenida hoy imponen, como también la incorporación de nuevas áreas de playa para el uso público;
- la Costa Central, debe superar la necesidad de puesta en valor de las áreas tradicionalmente reconocidas y que constituyen el símbolo e imagen de la ciudad, incorporando el área central, los centros comerciales de calles Güemes y Alem, la actual Estación de Ómnibus y la búsqueda de nuevas estructuras de espacios verdes a partir de la recuperación de grandes áreas hoy comprometidas como el Golf Club y la Base Naval;
- la Costa Sur, se presenta como la gran oportunidad para la ciudad de descubrir y recuperar integralmente para el uso público, a grandes sectores que hoy están concesionados, abandonados o comprometidos por cuestiones jurisdiccionales y poseen un alto valor paisajístico. Articula con el área del Puerto a través de la Reserva Natural, contiene grandes sectores para ser incorporados al uso público y grandes infraestructuras hoteleras que posibilitan su utilización superando la estacionalidad.

Para el desarrollo de algunos sectores se realizará un estudio para establecer la factibilidad de los servicios de infraestructura necesarios.

Proyecto Costa Norte CN.

#### **Sub Proyectos:**

**CN1- Emisario Submarino:** este proyecto situado geográficamente en la

costa norte posibilita resolver la disposición final de los líquidos cloacales de toda la ciudad, garantizando la no contaminación de las playas dispuestas hacia el sur.

**CN2- Parque Camet:** integración del parque con el límite norte, realización de las obras necesarias para su funcionamiento integral como infraestructura recreativa, estudio de factibilidad para la incorporación de nuevos usos.

**CN3- Renovación Frente Residencial Costero:** definición de un plan especial para el sector comprendido entre Avenida Independencia y Parque Camet, que defina nuevos indicadores urbanísticos (respetando el cono de sombra), proponga nuevos usos que refuercen esta renovación, presente un proyecto urbano-arquitectónico que permita resolver la ruptura que provoca el ancho de la avenida entre el área residencial y la costa.

**CN4- Recuperación de Playas Públicas:** realización de las obras de contención y protección de la erosión costera y construcción de los nuevos espigones para la recuperación y consolidación de los sectores de playas públicas del sector norte. Unificación del mobiliario y señalización.

**CN5- Cancha de los Bomberos:** proyecto de reconversión urbana que debe plantearse como un complejo que combine usos residenciales, comerciales y áreas verdes a través de un proyecto unitario que se relacione con el sistema costero.

**CN6-Asilo Unzué:** completar la recuperación y renovación de este patrimonio arquitectónico nacional dotándolo de un programa de usos que permita su utilización y apropiación por parte de los marplatenses.

### **Proyecto Costa Central CC.**

#### **Sub Proyectos:**

**CC1- Renovación Área Central.** Realización de acciones integrales para la revaloración del espacio público en el centro de la ciudad. Acciones concretas dirigidas a la renovación unitaria de la Imagen Urbana: señalética, mobiliario urbano, nuevo código de publicidad; de la Higiene Urbana: sistema diferenciado de limpieza, colocación de cestos y contenedores; la Revalorización de la Peatonal San Martín prolongándola en el tratamiento hasta Hipólito Irigoyen y uniéndola a Plaza San Martín y Diagonal Pueyrredón y Recualificación de calle Rivadavia

**CC2- Museo del Inmigrante:** en el remate de Avenida Pedro Luro y Bulevar Marítimo. Una pieza de alto valor simbólico y escultórico conectada con el borde marítimo. Realización por concurso de anteproyectos. Se complementa con la

**demolición de las construcciones del extremo sur de Punta Iglesia logrando la continuidad y la conexión con el área y complejo del hotel y casino.**

**CC3- Complejo Casino y Centro de Convenciones: proyecto por concesión de obra pública que deberá incluir la renovación de las áreas exteriores de paseo y de playa en correspondencia con el complejo, garantizando las condiciones de uso y accesibilidad pública.**

**CC4- Museo de Arte Contemporáneo y plaza pública. Centro Comercial Güemes en el predio y edificio de la actual Estación Terminal de Ómnibus; construcción de nueva edificación para usos comerciales integrada al Museo de Arte Contemporáneo que será desarrollado a partir de la preservación, restauración y puesta en valor del edificio original. Proyecto y Propuesta por Concesión de Obra Pública. Este proyecto debe integrar el Paseo Güemes y su prolongación hasta el Bulevar Marítimo.**

**CC5- Renovación de Playas Públicas: unificación del mobiliario (guardavidas, bares, kioscos, cestos, señalización); incorporación de senderos para garantizar la accesibilidad de discapacitados físicos y baños de uso público para las playas y el paseo peatonal marítimo.**

**CC6- Escollera Norte: a partir de un Convenio con la Base Naval, realizar por concesión de obra pública un proyecto que integre el Paseo Peatonal de la Base Naval recientemente realizado con la Escollera Norte, incorporando áreas comerciales de mediano impacto, una terminal de cruceros, áreas de estacionamiento y paseo público estableciendo una relación armónica entre la escollera y el sector de Playa Grande.**

**CC7- Parque del Golf – Parque Base Naval: a partir de un proceso de gestión consensuada se propone la recuperación del borde bajo sobre Bulevar Marítimo de los terrenos municipales ocupados por concesión precaria por el Golf Club Mar del Plata para ser incorporados como parque lineal desde la rotonda del Golf hasta Avenida Juan B. Justo; así también se propone la recuperación de parte de los terrenos ocupados por la Base Naval. Se plantea como prioridad los dos extremos para conectar la Escollera Norte y el área de marinas.**

Proyecto Costa Sur. CS.

**Sub Proyectos:**

**CS1- Reserva Natural – Puerto. Escollera Sur: proyecto para incorporar como paseo público la Reserva Natural del Puerto actuando como fuelle entre el Puerto operativo y el Complejo de Playas de Punta Mogotes. Continuidad y conexión entre la Reserva Natural y el borde sur de la Escollera donde se propone reordenar el acceso público vehicular y peatonal, crear un mirador sobre la lobería y un complejo comercial de calidad que actúe como mirador**

**hacia la ciudad y el movimiento portuario.**

**CS2- Proyecto Punta Mogotes. Renovación Frente Residencial Punta Mogotes:** garantizar la concreción del proyecto de reordenamiento de accesos a los balnearios y áreas de estacionamiento definido por Concurso público. Articular nuevas conexiones entre el Complejo de Playas y el borde construido de la ciudad. Definición del borde como área de renovación urbana y zona de promoción, tanto a nivel de indicadores urbanos como de nuevos usos que garanticen el desarrollo del sector. Proyectos por Convenios Urbanísticos. Normas urbanas especiales que articulen Plan y Proyecto urbano.

**CS3- Faro y Centro Interactivo de la Memoria:** proyecto de reconversión del Faro y el ex Centro de Detención como Centro Interactivo de la Memoria, rescatando un sitio de alto valor significativo, cultural y paisajístico por su particular ubicación dentro del corredor marítimo.

**CS4- Parque Camping Municipal y Paseo del Arroyo Corrientes:** por su particular condición el camping municipal no se conecta con el área de playas, por lo que se integrará al paseo sobre los bordes del arroyo Corrientes desde Ruta Nacional 11 hasta su desembocadura, generando nueva infraestructura de uso público. Proyecto urbano y arquitectónico unitario. Concreción por presupuesto público o Concesión de obra Pública, garantizando el acceso a las áreas del Parque Público Arroyo Corrientes y el área de playas. Evitar la invasión del área pública desde el Complejo Privado La Reserva.

**CS5- Renovación de Playas Públicas:** en las desembocaduras de los arroyos, garantizar áreas de acceso y uso de playas públicas. Equipamiento y mobiliario para cuestiones de seguridad (bañeros, vestuarios, vigilancia); no se admitirán áreas gastronómicas.

**CS6- Recuperación Áreas de Propiedad Municipal linderas a Balnearios Privados:** iniciar un proceso de recuperación de la franja pública que media entre la Ruta N° 11 y las propiedades y playas privadas de acuerdo al Plan de Manejo Costero propuesto por el EMVISUR y GA.

**CS7- Balcones y Miradores Públicos:** establecer la infraestructura mínima para garantizar la utilización de los balcones naturales que se forman en las zonas de acantilados. Garantizar previamente la contención de la erosión de acuerdo al proyecto de la Dirección de Hidráulica de la Provincia.

**CS8- Parque de la Desembocadura de los arroyos, Lobería y Brusquita:** tratamiento paisajístico, condiciones de seguridad y salubridad, equipamiento mínimo, accesos y áreas de estacionamiento público para ser incorporados como alternativas para el uso público.

#### XVI- PROYECTO ESTRUCTURAL 4: EL PUERTO

##### Descripción

**El proyecto estructural denominado “Puerto”, representa mucho más que las acciones dirigidas a la renovación, mejora y puesta en condiciones de competitividad del Puerto de Mar del Plata.**

**El proyecto “Puerto” articula una serie de operaciones que reafirman el valor simbólico de este sector de la ciudad, el que representa una parte muy importante del origen y esplendor de Mar del Plata, y que sistemáticamente, su esplendor o su estancamiento, ha sido un termómetro para verificar el avance o el estancamiento de la ciudad. Su actividad debe complementar armónicamente los usos productivos con los recreativos y turísticos.**

**A partir de la valoración del Puerto como enclave productivo y simbólico para la memoria colectiva de la ciudad, los sub proyectos intentan cubrir las diferentes alternativas de proyectos que se presentan.**

##### Lineamientos par la intervención

- **mejora de las condiciones operativas de movimientos de ingreso y egreso desde el interior del Partido, minimizando los conflictos con la ciudad; la recuperación del ingreso ferroviario a partir de la relocalización de los habitantes de la actual Villa Vértiz;**
- **creación de un Centro Cívico y Cultural Puerto recuperando las instalaciones de la antigua usina;**
- **refuerzo del eje comercial Juan B. Justo, articulador de nuevas operaciones como las que se plantean en la actual Estación de Cargas con la Nueva Ciudad Judicial, el Polo Tecnológico y un Parque Público que permite articular con el Complejo Polideportivo;**
- **definición del corredor Amancio Williams que define en las áreas del ferrocarril un parque lineal que articula el Complejo de Facultades, la Casa del Puente y el Polo Tecnológico;**
- **recuperación de las antiguas instalaciones de ESEBA para el funcionamiento del Centro de Ferias y Exposiciones.**



D-Puerto P:

**P1- Renovación y Ampliación Área Portuaria:** realización de un Convenio Marco entre el Consorcio Portuario, los Gobiernos Municipal y Provincial y las Empresas pesqueras para la realización de un nuevo Plan Maestro que garantice la renovación de las infraestructuras de soporte (pavimentos interiores, redes de desagües, planta de tratamiento de efluentes, provisión de fluidos, etc) como también los planes de desarrollo y ampliación de la operatoria portuaria, garantizando la calidad del ambiente y evitando los conflictos con la ciudad; haciendo prevalecer los intereses colectivos sobre las cuestiones jurisdiccionales. Renovar los aspectos normativos de acuerdo al proyecto resultante del convenio marco.

**P2- Centro Cívico La Usina – Centro Comercial 12 de Octubre:** el Puerto históricamente ha generado cierta autonomía en el funcionamiento del sector de la ciudad que lo rodea. El proyecto plantea trabajar y reforzar las cuestiones de identidad, poniendo atención en la necesidad de concebir al sector como parte de la estructura mayor que es la ciudad.

Renovación y mejoras a partir de un proyecto unitario que contemple el tratamiento de las veredas, el mobiliario urbano y la señalización del Centro Comercial 12 de Octubre y sus conexiones transversales.

Realización del Centro Cívico y Cultural La Usina, renovando y restaurando los edificios de valor patrimonial existentes, generando nueva edificación complementaria (programa en proceso de elaboración) y definiendo un espacio público que permita integrar las áreas residenciales de borde, la Iglesia de la Sagrada Familia, el santuario de la Virgen de Lourdes y las plazas del sector.

**P3-Relocalización Villa Vértiz – Corredor Ferroviario – Nuevo Ingreso a Puerto:** optimizar el funcionamiento del Puerto supone entre otras acciones garantizar el acceso ferroviario que hace más de treinta años (30) no funciona, por lo tanto requiere la liberación del trazado hoy ocupado por el asentamiento Villa Vértiz .

Esto supone la relocalización del asentamiento a partir de un Programa de Tierra y Vivienda que garantice a la población comprometida los servicios y equipamientos que permitan un salto cualitativo en sus condiciones de vida. El traslado se realizará en un proceso concertado por los actores interesados, entre los que se encuentran el municipio, el Consorcio Portuario, el Ferrocarril y los pobladores.

**P4- Centro Comercial Juan B. Justo:** a partir del convenio realizado con el Ministerio de la Producción de la Provincia de Buenos Aires para la renovación de los centros comerciales de la ciudad se realizará un proyecto urbano – arquitectónico unitario que defina el tratamiento y perfil de la avenida, sus veredas, la forestación, el mobiliario urbano, la señalización y permita una gestión concertada entre los integrantes del centro comercial y el municipio.

**P5- Polo Tecnológico – Ciudad Judicial – Parque de la Estación – Polideportivo:** el levantamiento parcial a corto plazo, y total a mediano plazo, de las actividades que hoy se realizan en la actual Estación de Cargas, se plantea como uno de los mayores desafíos para la ciudad, ya que permite de acuerdo al programa definido, resolver dos complejos edilicios de gran impacto: la Ciudad Judicial, que unifica toda la actividad en este lugar y el Polo Tecnológico, que permite a la Universidad involucrarse en su política de extensión con el mejoramiento de los sistemas productivos del Partido y la región.

Además se genera un área de Parque Público que permite integrar las áreas residenciales del sector, los nuevos complejos (Ciudad Judicial y Polo Tecnológico) y el Complejo Polideportivo, rompiendo así el corte en la trama urbana que la Estación de Cargas hoy produce.

**P6- Corredor Amancio Williams – Facultades UNMDP:** a partir de la alternativa de un trazado circunvalar del ferrocarril de cargas que conecte el ramal que viene paralelo a la Ruta N° 2 con el Parque Industrial, la ZAL y el ramal ferroviario a Bahía Blanca, se libera de este movimiento de cargas el trazado paralelo a calle Funes, y si bien se reserva para el transporte de pasajeros, permite definir un corredor verde, “parque de desarrollo lineal”, que pone en relación el conjunto de Facultades, la Casa del Puente y el nuevo Polo Tecnológico. Proyecto por concurso de ideas donde se definan, además de las cuestiones urbanas y arquitectónicas, las previsiones y el plan de gestión a realizar para su materialización.

**P7- Centro de Ferias y Exposiciones:** este proyecto fue planteado por el consenso de todas las instituciones productivas de la ciudad con el municipio. Se deben realizar gestiones ante el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. Deberá realizarse el proyecto de adaptación del edificio, prever áreas de estacionamiento y servicios complementarios.

## **ANEXO CARTOGRAFICO**

### **Información de Base**

