

# El turismo como actividad productiva en los puertos, los puertos como atractivos turísticos. Nuevas miradas sobre el puerto de la ciudad de Mar del Plata

MG. MERTENS, VIOLETA<sup>10</sup>

LIC. VELTRI, ROMINA<sup>11</sup>

HEIMSCH, ANNA MADELEIN<sup>12</sup>

RIQUERT, ASTRID<sup>13</sup>

## Resumen

El presente trabajo busca compartir la experiencia llevada a cabo por estudiantes y docentes de la carrera Licenciatura en Turismo de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales (FCEyS) de la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMdP) en la zona puerto de la ciudad de Mar del Plata, Buenos Aires, Argentina durante el año 2020. El proyecto que se presenta surge a partir de una iniciativa de la Secretaría de Vinculación con el Medio de esta Unidad Académica y contó con el acompañamiento de la delegación de Coordinación Turística de la

---

<sup>10</sup> Forma parte de la Facultad de Cs. Económicas y Sociales, Universidad Nacional de Mar del Plata, vmertens@mdp.edu.ar

<sup>11</sup> Forma parte de la Facultad de Cs. Económicas y Sociales, Universidad Nacional de Mar del Plata, rooveltri@gmail.com

<sup>12</sup> Forma parte de la Licenciatura en Turismo de la Facultad de Cs. Económicas y Sociales, Universidad Nacional de Mar del Plata, heimschmadelein@gmail.com

<sup>13</sup> Forma parte de la Licenciatura en Turismo de la Facultad de Cs. Económicas y Sociales, Universidad Nacional de Mar del Plata, astridriquert96@gmail.com

Subsecretaría de Turismo de la Provincia de Buenos Aires y el asesoramiento del Consorcio Portuario Regional de la ciudad.

Mar del Plata se constituye como primer destino doméstico de Argentina, su promedio de visitas anuales (previo a la irrupción del COVID-19) superaba los 8 millones de personas (Ente Municipal de Turismo, Municipalidad de General Pueyrredon, 2019). Dentro de los circuitos turísticos de la ciudad, la zona puerto es de las más convocantes para turistas y residentes. En este espacio se desarrollan diversas actividades pesqueras, industriales, comerciales, de servicios y turístico-recreativas que se complementan, transformando el entorno en un atractivo turístico.

El proyecto que se describe tuvo como foco la obtención de nuevas miradas sobre la zona con la propuesta de circuitos turísticos innovadores que consideran a la actividad turística desde el punto de vista productivo y complementario en los puertos y, a la vez, a estos puertos como atractivos turísticos en sí mismos. Los ejes transversales de esta nueva propuesta también buscaban incorporar aspectos claves de la innovación, la incorporación de tecnología a la experiencia, la sustentabilidad, y la accesibilidad en términos de igualdad.

**Palabras Clave:** Turismo – Puertos – Producción.

## Introducción

En el marco de las Prácticas Profesionales Académicas (PPA)<sup>14</sup>, que se desarrollan como parte del trayecto formativo de los estu-

---

<sup>14</sup> Las PPA son un programa existente dentro del plan de estudios de las carreras de grado de la facultad, que tiene como fin vincular a estudiantes avanzados de las carreras de la unidad académica con organizaciones empresariales públicas, privadas y/o mixtas, así como con organismos oficiales; a fin que desarrollen prácticas pre-profesionales que les permita insertarse al mundo laboral con herramientas de trabajo que provienen de su formación académica y de su intercambio con el medio. Plantean en su dinámica un rol independiente por parte de los estudiantes, acompañada por docentes y referentes de las organizaciones intervinientes en la experiencia.

diantes de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales (FCEyS) de la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMDP); durante 2020 se generó un acuerdo de trabajo entre la Subsecretaría de Turismo de la Provincia de Buenos Aires, perteneciente al Ministerio de Producción y la Secretaría de Vinculación con el Medio<sup>15</sup> de la mencionada unidad académica. El objetivo de ambas instituciones fue trabajar en conjunto sobre la propuesta de nuevos circuitos turísticos recreativos en la zona portuaria de la ciudad de Mar del Plata.

Así, el trabajo se planteó en un espacio territorial concreto, la zona puerto de Mar del Plata. Esta ciudad se presenta históricamente como predilecta para las diferentes prácticas de turismo interno<sup>16</sup> del país, con un promedio de visitas anuales que supera los 8 millones de personas (Ente Municipal de Turismo, Municipalidad de General Pueyrredon, 2019)<sup>17</sup>. Se destaca por su capacidad instalada, así como por su vasto patrimonio natural y cultural. Según datos del Ente Municipal de Turismo (2019) la ciudad cuenta con 486 establecimientos hoteleros, 806 locales gastronómicos y 79 balnearios que se complementan con espacios públicos y distintos servicios recreativos.

Específicamente, la zona del puerto marplatense es un emblema tanto para la ciudad como para la región por sus variables históricas, demográficas, culturales y económicas (entre otras). Junto a la dinámica del sector pesquero, se desarrollan distintas actividades industriales, comerciales, de servicios y turístico-recreativas que se adicionan a la cadena de valor y que se transforman en atractivos para turistas y residentes. Así, en este espacio conviven distintas actividades de diferente índole, lo cual supone el desafío del orden territorial para la potenciación de las mismas y para el cuidado de las personas.

---

<sup>15</sup> La Secretaría de Vinculación con el Medio de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales tiene como objetivo promover y fortalecer la relación entre la unidad académica, el sector científico-tecnológico, los organismos públicos, las instituciones empresariales, los sindicatos y las empresas, entre otros. Una de sus líneas de trabajo está relacionada con el desarrollo del turismo y la recreación.

<sup>16</sup> Turismo interno: el que realizan los residentes de un país, dentro de ese país, según INDEC en su documento “¿Qué es el turismo?” (consultado en 2021).

<sup>17</sup> Datos previos a la irrupción del COVID19

Teniendo en cuenta todas estas dimensiones, el proyecto buscó resignificar atractivos clásicos del lugar para complementarlos con nuevas miradas en la zona, lo cual condujo a la propuesta de circuitos turísticos innovadores que consideran a la actividad turística desde el punto de vista productivo y complementario en los puertos y, a la vez, a estos puertos como atractivos turísticos en sí mismos. Los ejes transversales de esta nueva propuesta también buscaban incorporar aspectos claves de la innovación y la incorporación de tecnología a la experiencia, la sustentabilidad y la accesibilidad en términos de igualdad.

## **Metodología**

En función de los objetivos establecidos (que buscan resignificar un atractivo clásico desde la indagación sobre el turismo como actividad productiva y la producción como atractivo turístico) se llevaron adelante distintos pasos que conformaron una metodología de trabajo para la propuesta. Entre ellos, se realizó un mapeo de atractivos del lugar, el cual fue complementado con un análisis de posicionamiento turístico de puertos globales e indagación de fuentes de información primarias y secundarias.

Las técnicas de recolección de datos utilizadas fueron fuentes primarias y secundarias tales como entrevistas semi-estructuradas a referentes en temáticas de turismo o actores de la zona puerto de la ciudad; la observación directa in situ del puerto y de sus atractivos turísticos; y la indagación de experiencias nacionales e internacionales de puertos turísticos. También se realizó un análisis de documentos oficiales, artículos periodísticos de la prensa local y vecinal y publicaciones disponibles en plataformas digitales referentes a la temática en cuestión. Estas tareas se desarrollaron de forma escalonada dentro de un cronograma planificado desde mayo de 2020 hasta marzo de 2021.

## Los puertos como sitios de atracción turística

Sobre las distintas definiciones de puertos, un concepto moderno y ligado a la economía propone a estas zonas como aquellas que posibilitan el comercio internacional y promueven la actividad económica, se trata de una visión del puerto y el transporte marítimo conceptualizada principalmente como desarrolladores del comercio (Song y Photis, 2015, citado en Ospina, Díaz-Solano y Yi, 2019).

A través de la historia, el puerto ha sido, generalmente, un poderoso catalizador de las transformaciones urbanas de las ciudades cercanas al mar o a los ríos (Ospina, Díaz-Solano y Yi, 2019). Estos autores, expresan que, actualmente, el puerto continúa jugando un papel protagónico como impulsor de transformaciones urbanísticas en las ciudades que están en contacto con los cuerpos de agua. Asimismo, introducen el concepto de **ciudad-puerto**, que comprende la creación de un ambiente especial en el cual la presencia del puerto genera cambios y expectativas más allá del ámbito social, cultural y económico de la misma ciudad. Sobre esas conceptualizaciones, el reconocido arquitecto español, José Seguí<sup>18</sup> (2019), afirma que la remodelación de las áreas portuarias en contacto con sus ciudades se ha convertido, en los últimos años, en una importante apuesta para reforzar las relaciones urbanísticas puerto-ciudad, dando origen a una serie de actuaciones singulares que han asumido la escala referencial del importante espacio portuario en su relación con el paisaje urbano de la ciudad. En algunas urbes, el puerto se ha constituido, por su desarrollo, como el elemento central de atracción turística (Quintanilla e Iracheta, 2008, citado en Ospina, Díaz-Solano y Yi, 2019).

Tal es dicha atracción que, en el caso de la zona del puerto de la ciudad de Mar del Plata, este espacio se configura como la tercera zona más visitada por los turistas, según datos del EMTUR (2019); y las co-

---

<sup>18</sup> Nacido en Valencia, España, en el año 1946. Realizó sus estudios de grado en la Escuela de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid. Se ha desempeñado como docente titular de la Cátedra “Turismo y paisaje” y tiene su propio estudio de Arquitectura y Planeamiento con sedes en Málaga y Madrid. Ganador de distintos premios y reconocimientos por sus proyectos urbanísticos.

midas típicas que allí se ofrecen, como lo son los pescados y mariscos, figuran como el producto gastronómico más consumido por los visitantes. De esta forma, los puertos se caracterizan no sólo como un espacio de actividad económica, sino también como la expresión de un complejo híbrido territorial donde se conjugan aspectos sociales, culturales, naturales e históricos, entre otros.

### **La ciudad de Mar del Plata “el sueño de los argentinos”**

Mar del Plata es el principal centro turístico-balneario de la Argentina, con una población estable de 650.000 habitantes<sup>19</sup>. Se encuentra ubicada a orillas del océano Atlántico, a sólo 404 km de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Es una ciudad cuyo devenir histórico le ha consignado un perfil turístico de importancia. Desde su origen hasta la actualidad, el turismo le ha determinado gran parte de su fisonomía en los aspectos socioeconómico, socioterritorial y sociocultural. Si bien la identidad de la ciudad ha estado siempre vinculada con el turismo, a lo largo del tiempo, las prácticas turístico-recreativas realizadas han ido modificándose de acuerdo a distintos contextos sociales, políticos y económicos (Barbini *et al.*, 2011). De esta manera, el crecimiento de la urbe fue complementando sus actividades productivas, industriales y de servicios. Según el informe *La estructura productiva del Partido de General Pueyrredon*, el sector terciario, orientado a la prestación de servicios turísticos, representa más de la mitad del total. (Castellucci *et al.*, 2016 op. cit. Atucha *et al.*, 2012).

Como fue expresado, la ciudad transcurrió por cambios políticos y sociales, locales, nacionales y/o globales, pero siempre persiste en su carácter,

Desde la villa balnearia construida a fin del siglo XIX para servir el solar veraniego de las clases altas hasta la capital

---

<sup>19</sup> Datos del INDEC provenientes del Censo Poblacional 2010.

del turismo de masas en la que se convierte en las décadas de 1950 y 1960 con la proliferación de rascacielos y hoteles sindicales, la evolución del balneario describe una trayectoria que acompaña, en cada momento, las transformaciones sociales de Argentina (Pastoriza y Torre, 2019).

Estos procesos históricos proveyeron a la ciudad de una gran infraestructura y capacidades para sostener intensos meses de temporada alta, donde la afluencia de turistas es notoria ya que duplica la población de la urbe<sup>20</sup> Para atender esta demanda, Mar del Plata cuenta con 486 establecimientos hoteleros y 52.583 plazas (EMTUR, 2019). A esta oferta de alojamiento formal se suma un alto número de alojamientos extrahoteleros y de segundas residencias, junto con viviendas de alquiler turístico.

Los accesos a la ciudad (de índole turístico) se dan vía terrestre, auto, ómnibus, tren o vía aérea. Siendo el de mayor aceptación el viaje en auto que, según el Ente Municipal de Turismo (2019), representa el 80.3% de los traslados. Es probable que esta elección se encuentre ligada a la procedencia del visitante, siendo el 67.7% oriundos de la Provincia de Buenos Aires, 24.4% de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y 8.6% del resto de país<sup>21</sup>.

Esta caracterización de la ciudad balnearia resultó fundamental a la hora de estudiar la zona puerto y de proponer nuevos desafíos en términos de circuitos turísticos que integraran la mirada productiva.

## **Breve repaso de la historia del puerto marplatense**

Fundada en 1874, Mar del Plata orientó su progreso al compás del desarrollo pesquero y turístico (Fernández Olivera y Sánchez, 2020). Ambas actividades convivieron en sus inicios dentro de la zona céntrica

---

<sup>20</sup> Durante el mes de enero de 2019, el EMTUR registró el arribo de 1.290.276 turistas siendo el mes con más visitas y junio del mismo año el de menor cantidad de turistas, que, aún así, significó la presencia de 363.983 personas en la ciudad.

<sup>21</sup> Datos del Emtur para la temporada estival 2020.

de la ciudad. El puerto se instaló específicamente en una playa y un muelle situado al pie de la loma de Santa Cecilia, a la vera del arroyo las Chacras. Si bien ese sitio tenía una serie de ventajas comparables al encontrarse en una bahía sobre la costa que permitía una salida directa de los productos hacia el mar (Portela, 2016). Años más tarde, cuando la actividad turística balnearia empezó a tener crecimiento y comenzó a vislumbrarse como un horizonte particularmente redituable, se empezó a considerar a la actividad pesquera como una posible amenaza (Pastoriza y Torre, 2019).

En dicha disyuntiva entre puerto comercial o villa balnearia,

la primera de las opciones se vio frustrada por poderosos intereses económicos. Y para el éxito de la segunda, no fue menor la favorable acogida que recibió de las clases altas porteñas, que usaron sus influencias e invirtieron sus capitales para convertirla en la cita indeclinable de los meses de verano (Pastoriza y Torre, 2019, p.33)

Esto provocó que el pequeño puerto allí establecido fuera trasladado hacia su ubicación actual, lo que sería, en aquel entonces, el **Pueblo de Pescadores**: el primer y único pueblo pesquero del país (Mateo, 2004, citado en Cacciutto y Barbini, 2012). Esta condición de pueblo aislado de la ciudad fue conservada hasta finales de la década de 1940, cuando se lo incorporó a la ciudad como barrio (Barbini y Cacciutto, 2012).

En este sector diferenciado del resto de la ciudad, comenzó la construcción del Puerto de Ultramar, en el año 1909, a partir de la licitación que ganaría la firma parisina conocida con el nombre de Societé Nationale de Travaux Publics, tratándose de la misma que desarrolló la construcción del puerto de Montevideo en el país vecino de Uruguay (Fundación Histarmar). El grupo de pescadores que paulatinamente comenzó a habitar este sector (a partir de su expulsión de la zona céntrica de la ciudad), estaba formado principalmente por inmigrantes italianos que tenían experiencia en la actividad pesquera. Asimismo,



proliferó singularmente la religiosidad católica popular, con una importante densidad de instituciones religiosas (Castro, 1996, citado en Fernández Olivera y Sánchez, 2020).

Finalmente, el puerto de Mar del Plata se habilitó oficialmente en el año 1924, luego de un período de construcción de aproximadamente 10 años. Su operación y administración estuvo a cargo de la nación a través de la Administración General de Puertos hasta 1991, luego fue transferido a la Provincia de Buenos Aires y convertido en Consorcio de Gestión a fines del año 2000. El Poder Ejecutivo Provincial creó el ente público no estatal **Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata** y delegó en él, a partir del primero de noviembre de ese año, la administración y explotación del puerto (Gualdoni y Errazti, 2006).

Actualmente, el puerto de la ciudad se encuentra ocupando aproximadamente 200 hectáreas incluyendo la Base Naval; y dispone de tres áreas diferenciadas: una comercial, una industrial y otra de tipo operativa, con una zonificación Norte-Sur. Cuenta con accesos viables que le permiten interconectarse con los principales centros de población y producción de la región y la provincia (*Ibíd.*).

Como conclusión tomamos los postulados de Fernández Olivera, M. y Sánchez L. (2020), que expresan que:

las formas de vida y de relación social, el ambiente y la cultura del Puerto, sus tradiciones y saberes locales en relación a la pesca, la gastronomía, las festividades y procesiones religiosas, sumado a las actividades productivas que se han llevado a cabo a lo largo de los años, le han consignado a la zona características distintivas, constituyéndose en sí misma, en un atractivo turístico tangible e intangible que despierta gran interés, no solo en los turistas que visitan la ciudad sino que también en los propios residentes.

## **Las actividades productivas en el puerto y su interés como atractivos turístico-recreativos**

El puerto de Mar del Plata es, desde mediados de los años treinta hasta la actualidad, el centro pesquero más importante del país, movilizándolo el 60% de la pesca en la República Argentina y abasteciendo al mercado interno y externo (Secretaría de Producción, Municipalidad de General Pueyrredon, 2016).

En los comienzos de la pesca comercial en la ciudad, el recurso que mayormente se explotaba era la anchoíta, cuya extracción se realizaba de forma estacional al llegar la primavera. El trabajo que en aquel entonces era llevado a cabo, era más de tipo artesanal que industrial y su particularidad es que se constituyó desde sus orígenes como una importante fuente de trabajo asalariado, atrayendo durante mucho tiempo fuertes corrientes migratorias de población (principalmente italiana) en edad activa. Al mismo tiempo, se constituyó como un escenario en donde se reprodujeron determinadas relaciones sociales, de producción y de propiedad (Schulze, 2017).

Continuando con el trabajo de Schulze (2017), se especifica que, a partir de la crisis de los años '30, con el inicio del periodo de industrialización por sustitución de importaciones (ISI), la industria de la conserva se vio intensificada, abrió numerosas plantas para la producción de conservas en la ciudad. Ya en la década de los años '40, con la profundización del modelo, se estableció una nueva industria de la conserva con un gran salto tecnológico que terminó por desplazar al salado de la anchoíta.

Entrada la década del '60, la conserva se vio desplazada por la producción de pescado fresco, lo cual introdujo cambios importantes en la organización del trabajo. Las empresas dedicadas a la pesca comenzaron a instalar (masivamente) plantas de fileteado y congelado en tierra y conformaron empresas con la capacidad de extraer, procesar la materia prima y comercializar sus productos.

De manera simplificada, se puede mencionar que, actualmente, la actividad pesquera y comercial del puerto comprende principalmente tres actividades: la captura, el procesamiento y la comercialización de los recursos pesqueros. La producción industrial pesquera se clasifica por rubros de proceso a partir de los cuales se obtiene una gran variedad de productos. En el puerto se realizan los siguientes procesos industriales para pescados y mariscos: enfriado y congelado (merluza, calamar, salmón, lenguado, entre otros), salado, conservas (de sardina, caballa, atún, anchoa) y elaboración de harinas y aceites de pescado. Finalmente, el sector terciario del puerto se relaciona con la comercialización de los productos provenientes de la pesca, que tienen como destino final tanto al mercado interno como externo (Pagani y Gualdoni, 2018).

Para concluir con la amplia variedad de actividades productivas y comerciales que tienen lugar en esta zona de la ciudad, además de las ya mencionadas, el sector también posee instalaciones de astilleros, talleres, carpinterías, herrerías navales, terminales de reparaciones y depósitos de combustibles, entre otros servicios portuarios. En este sentido, según el *Informe de Monitoreo Ciudadano* (2018), el puerto de Mar del Plata es uno de los centros de reparación naval más importantes de la Argentina. Allí se brindan servicios de remolques, agencias marítimas, despachantes de aduana, amarre y estiba, entre otros.

Todas las actividades productivas que se han desempeñado a lo largo de los años en el puerto de la ciudad, sumado a las características naturales singulares de la zona y a las particularidades de la comunidad que se ha asentado allí, han tenido una gran incidencia en el desarrollo turístico del puerto. Estas cuestiones han generado un paisaje cultural muy rico, que tal como lo define Luis Álvarez Muñárriz (2011), es un paisaje que no solamente se ve y se contempla, sino que se siente, se asimila con todos los sentidos y penetra en nuestro cuerpo y nuestra mente produciendo ricos y variados sentimientos.

Como conclusión, el trabajo *Paseo Lanchas Amarillas: Espacio múltiple económico y social, con fines culturales, turísticos y comerciales. Complejo Portuario de Mar del Plata* (2004)<sup>22</sup>, expone:

El puerto y su trabajo reflejan vivencias y comportamientos de relevancia cultural. Todo ello hace que lo cotidiano confiere autenticidad al Paseo, que es percibido como un “paisaje cultural”<sup>23</sup>, con una identidad que lo constituye en una parte importante del patrimonio natural y cultural de Mar del Plata, adquiriendo la condición de bien común y de testimonio de la comunidad que lo habita. El mercado de productos pesqueros en ese entorno, además de una fuente importante de ingresos, se constituirá en una alternativa recreativa al proponer un lugar apropiado para las actividades de consumo de productos pesqueros, incentivando un mayor consumo de actividades recreativas y productos comerciales afines.

### **Conclusiones provisionales: nuevos circuitos turístico-recreativos propuestos a partir del trabajo realizado**

En los siguientes apartados se describen las dimensiones agrupadoras para la propuesta de circuitos<sup>24</sup>:

---

<sup>22</sup> Se trata de un grupo interdisciplinario entre distintos investigadores y docentes de la Universidad Nacional de Mar del Plata.

<sup>23</sup> En el año 1992 la UNESCO incorporó la categoría de paisajes culturales a la Convención de Patrimonio de la Humanidad. Una de las tantas definiciones que existen sobre Paisaje Cultural expresa que: «El término paisaje cultural abarca una diversidad de manifestaciones de las interacciones entre la humanidad y su ambiente natural» (Centro de Patrimonio Mundial, 1992).

<sup>24</sup> Esta propuesta de circuitos contó para su elaboración con la participación de estudiantes avanzados de la Licenciatura en Turismo de la FCEyS UNMdP: Sofía Demetrio, Anna Madelein Heimsch, Mariano González, Astrid Riquert, Romina Veltri e Ivana Villanueva. Colaboraron en la dinámica o con entrevistas los docentes y profesionales Lic. Mariana Cuesta, Tec. Ayelen Salles y Pezzatti, Dr. Fernando Graña, Mg. Violeta Mertens, Mg. Mariangel Cacciutto y Susana B. Echarren.

- Identitaria, Cultural y Arquitectónica
- Productiva
- Natural
- Gastronómica
- Deportiva

## **Dimensión identitaria, cultural y arquitectónica**

Distintas investigaciones coinciden en señalar que la identidad del puerto de la ciudad de Mar del Plata se ve fuertemente influenciada por sus raíces ligadas a la italianidad, la religiosidad y el trabajo del hombre de mar.

Esta identidad fue conformándose durante las primeras décadas del 1900, con la llegada de los primeros inmigrantes provenientes, principalmente, del Sur de Italia. Conocido en sus inicios como el “Pueblo de Pescadores”, las costumbres de los inmigrantes continúan aún vigentes. Es por eso que, recorriendo la zona, podemos escuchar el acento italiano, así como también degustar los más sabrosos platos típicos que se fueron transmitiendo de generación en generación hasta nuestros días. Estas costumbres vigentes se entremezclan con las actuales haciendo aún más atractiva la zona.

En este sentido, los atractivos relevados para el presente circuito temático son la Fiesta Nacional de los Pescadores; la Fiesta de San Jorge; la Fiesta de Nuestra Señora de Lourdes; la Fiesta de Santa Maria della Scala; las lanchas amarillas; la Gruta Nuestra Señora de Lourdes; la Escollera Sur; el Museo del Hombre del Puerto “Cleto Ciocchini”; el Museo del Comando de la Fuerza de Submarinos; el Monumento María de la Scala; la escuela “Inmaculada Concepción”; la Parroquia la Sagrada Familia; la escultura del “Hombre de Mar”; el Monumento al Pescador; la Casa Francesa; la Casa D’Italia; la Sede Auditorium; las placas conmemorativas (espacio para el homenaje a todos los fallecidos durante su labor en las aguas); las casas de chapa (patrimonio Modes-

to); el conjunto de Viviendas Obra San Vicente de Pau; el Paseo Aci Trezza; el Mural del Pescador; la Plaza Italia y el Auditorio Jose Ibáñez.

## **Dimensión productiva**

El Puerto de la ciudad de Mar del Plata fue conformándose en sus orígenes por inmigrantes europeos que soñaron con una vida próspera en las Américas y que con su esfuerzo brindaron a la ciudad la posibilidad de contar hoy con uno de sus principales sectores productivos de la Argentina.

Se encuentra rodeado por dos escolleras, la Norte y la Sur, y es en torno a ésta última donde se centra la actividad comercial portuaria que sustancialmente es pesquera o está vinculada a la pesca, aunque también, a lo largo de la historia, surgieron en un segundo plano actividades con diferentes grados de complementariedad.

El Puerto de Mar del Plata tiene relevante importancia en la economía local, provincial y nacional. Continúa siendo el puerto con mayor actividad pesquera por sus volúmenes de capturas desembarcadas, la cantidad de empresas establecidas en tierra que procesan productos del mar y porque en él radica el mayor porcentaje de la flota de buques fresqueros y costeros. También son actividades de este puerto la exportación de productos regionales, la recepción de combustibles, el transporte de carga, la producción de la industria textil y las actividades ligadas al turismo, que en conjunto producen un efecto positivo en el empleo y el desarrollo.

Teniendo esto en cuenta, los atractivos que se proponen en el circuito productivo son la Banquina de los Pescadores, los astilleros, las fábricas de procesamiento de pescado, las Artes de Pesca, los silos de granos del puerto, la terminal de contenedores, la planta Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), la Usina del Puerto, las fábricas textiles y la Avenida del Pullover (Av. Juan B. Justo).

## **Dimensión natural**

El puerto de la ciudad de Mar del Plata cuenta con un patrimonio natural vasto compuesto por variados paisajes que incluyen una Reserva Natural Provincial y una Reserva Faunística. Se trata de espacios verdes que se entremezclan y conviven con actividades productivas y sociales en territorio, actuando también como descanso a lo urbano.

Específicamente, los atractivos que integran la actual dimensión son la Reserva Faunística de lobos marinos, la Reserva Natural del Puerto de Mar del Plata, el Monumento Natural Hippocampus Patagonicus y las lagunas Punta Mogotes y playas del Puerto.

## **Dimensión gastronómica**

Los sabores que ofrece el Puerto están profundamente ligados a los productos de mar, dada la actividad pesquera que allí se desarrolla.

La gastronomía portuaria marplatense, como consecuencia de su historia, se conforma desde una identidad ligada a la cultura europea, principalmente italiana y española. Asimismo, en su devenir, el puerto marplatense fue incorporando otros planos como pastas, picadas, carnes a la parrilla, entre otras diversas propuestas, adaptadas a las nuevas tendencias culinarias.

Los platos incluidos en la dimensión gastronómica son las rabas, la paella, los langostinos, la picada marinera, la parrillada de mariscos, los cornalitos, el lenguado o abadejo, el filet de merluza, los mejillones a la provenzal, el salmón, las pastas, las parrilladas, el sfogliatelle y canolli y los alfajores y helados.

## **Dimensión Deportiva**

La zona del Puerto de la ciudad de Mar del Plata se encuentra ligada al deporte desde sus orígenes. Instituciones emblemáticas han contribuido al deporte marplatense y en la actualidad tienen reconocimiento

internacional, entre otras cosas, por la calidad de deportistas. Un caso a destacar es el del tenista Guillermo Vilas, con una carrera profesional condecorada en el mundo.

Las instituciones deportivas representan un sentimiento especial en la vida de los residentes de la ciudad de Mar del Plata, tanto por la práctica de deportes como por el apoyo a los equipos y profesionales relevantes.

Algunos de los clubes más destacados dentro de la zona portuaria marplatense son el Club Náutico Mar del Plata, el Club Atlético Aldosivi, el Club Talleres, el Mar del Plata Golf Club, y Crucero Anamora. Entre los deportes y actividades principales de la zona predominan la pesca deportiva, el surf y el Crucero Anamora.

## Referencias bibliográficas

- Álvarez Muñárriz, L. (2011). La categoría de paisaje cultural. *Universidad de Murcia Revista de Antropología Iberoamericana*, Vol.6, no. 1. Pp. 57-80. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/623/62321332004.pdf>
- Atucha, A. J.; Errazti, E.; Lacaze, M. V.; Labrunee, E.; Lopez, T. y Volpato, G. (2012). La estructura productiva del Partido de General Pueyrredon. *Revista FACES*, Vol. 18, no. 38.-39. Pp. 57-81. Disponible en: [http://www.biblioeco.unsa.edu.ar/pmb/opac\\_css/index.php?lvl=notice\\_display&id=23601](http://www.biblioeco.unsa.edu.ar/pmb/opac_css/index.php?lvl=notice_display&id=23601) Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Barbini, B. y Cacciutto, M. (2012). Cultura y capital social en comunidades locales: El caso de la comunidad italiana del barrio Puerto de Mar del Plata. *Estudios y perspectivas en Turismo*, Vol. 21, no. 3. Pp. 681-705. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/1807/180724044008.pdf> Centro de Investigaciones Turísticas, Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Barbini, B.; Biasone, A.; Cacciutto, M.; Castellucci, D.; Corbo, Y., y Roldán, N. (octubre 2011). *Capital social, gobernanza y turismo: análisis del caso Mar del Plata*. Simposio Internacional Gobernanza y Cam-



- bios Territoriales, Pucón. Centro de Investigaciones Turísticas, Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Bertolotti, M. I.; Bertoni, M.; Errazti, E.; Foutel, M.; Gnecco, M. L.; Lasta, C. A., A.; de Buenos, G. D. L. P. (2004). Paseo “Lanchas Amarillas” : espacio múltiple económico y social, con fines culturales, turísticos y comerciales: Complejo portuario de Mar del Plata. *Revista FACES*, Vol. 10, no. (20). Pp., 37-106.
- Castellucci, D. Cruz, G. y Barbini, B. (2016). *Percepción de los residentes sobre los impactos del turismo. El caso de Mar del Plata (Argentina)*. VII Congreso Latinoamericano de Investigación Turística, Quito, Ecuador. Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Ente Municipal de Turismo de General Pueyrredón (EMTUR). (2019). Datos abiertos.
- Fernandez Olivera, M. y Sanchez, L. M. (2020). Valorar el contexto industrial portuario. Reflexiones para repensar el futuro del patrimonio conservero marplatense. *Revista i+a, Investigación + más Acción n°23*.
- Gualdoni, P. y Errazti, E. (2006). El puerto de Mar del Plata. *Revista FACES*, Vol. 12, no. 16. Pp. 67-83. Universidad Nacional de Mar del Plata.
- INDEC. (consultado en 2021). ¿Qué es el turismo? Argentina.
- Ospina-Arias, J.C.; Díaz-Solano, B. H.; Yi-Rodriguez, J de J. (2019). Desarrollo turístico desde el concepto de ciudad-puerto, caso Barranquilla, Colombia. *Clío América*, 13 (25), 264-275. <https://doi.org/10.21676/23897848.3401>
- Pagani, A. y Gualdoni, P. (2018). *Sector Pesquero*. 2do. Informe de Monitoreo Ciudadano. Para saber qué ciudad queremos, necesitamos saber qué ciudad tenemos. Buenos Aires: Red Mar del Plata Entre Todos.
- Pastoriza, E. y Torre, J.C (2019). *Mar del Plata, el sueño de los argentinos*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Ed. Edhasa.
- Portela, G. (2016). *El puerto marplatense: desarrollo y conflictos. Mutaciones urbanísticas y demográficas en el Puerto de Mar del Plata (1920-1950) Sociabilidad y religión en la transformación urbana del barrio del Puerto*. Instituciones y prácticas (Tesis de Maestría). Facultad de Humanidades (UNMdP), Mar del Plata.

- Schulze, María Soledad (2017). *La industria pesquera de Mar del Plata: su estructura económica y social-laboral*. XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata. Secretaria de Producción, Municipalidad de General Pueyrredoón.
- (2016). *Informe Anual de Exportaciones e Importaciones pesqueras*. Mar del Plata, Buenos Aires, Argentina.
- Seguí, José. (2019). *Urbanismo y paisaje*. Comunicaciones y reflexiones de José Seguí en su actividad profesional blog [josesegui.com](http://josesegui.com)