

PESCA Y PUERTO EN LA CIUDAD DE MAR DEL PLATA. RELACIONES ÍNTIMAS ENTRE UNA ACTIVIDAD ECONÓMICA TRANSFORMADA Y UN ESPACIO DETERIORADO

YURKIEVICH, Gonzalo Julián ()*

RESUMEN

La actividad pesquera argentina experimentó durante las décadas de 1980 y de 1990 profundas transformaciones estructurales que impactaron con fuerza en las formaciones sociales relacionadas en forma directa e indirecta con la industria. La transformación involucró, además, un deterioro del espacio y del medio ambiente de la zona portuaria de la ciudad de Mar del Plata. El presente análisis apunta a identificar este deterioro, a explicar los motivos por los cuales se generó el mismo, y a establecer los órdenes de competencia y responsabilidad en el tema. Partimos de la idea de que durante el régimen de acumulación capitalista denominado recurrentemente como neoliberal, existió una retracción del Estado y una reducción de la inversión pública en infraestructuras así como una creciente externalización del costo ambiental por parte de los privados, generándose, así, un creciente deterioro del medio ambiente urbano en las ciudades argentinas.

Palabras clave: Industria pesquera, Externalización, Zona portuaria, Deterioro espacial y ambiental

(*) Doctor en Historia. Universidad Nacional de Mar del Plata, UNMdP/CONICET. Becario post-doctoral del CONICET.

Boulevard Marítimo Patricio Peralta Ramos 1089, 2° “D” (CP 7600), Mar del Plata, Buenos Aires, Argentina

@ gonzaloyurkievich@yahoo.com.ar

FISHING AND HARBOUR AREA IN MAR DEL PLATA CITY. AN INTIMATE RELATIONSHIPS BETWEEN A TRANSFORMED ACTIVITY AND A DECAYED SPACE

ABSTRACT

Argentinian fishing activity went thru strong structural transformations during the 1980's and the 1990's. This caused a big impact in social groups directly or indirectly related with the fishing industry. This transformation also caused a deterioration of harbours' space and environmental state. The present paper identifies this decay and explains its reasons and indicates competence and responsibilities on the issue. We hold the idea that during the neo-liberalism period occurred a retraction of the State, a reduction of public investment and an increasing externalization of environmental cost by the private sector, thus increasing the deterioration of urban life quality in Argentinian cities.

Keywords: Fishing industry, Externalization, Harbour area, Spatial and environmental deterioration

Introducción

La actividad pesquera argentina experimentó durante las décadas de 1980 y de 1990 profundas transformaciones estructurales. Las mismas incluyeron una incorporación de nuevas tecnologías, ahorradoras de mano de obra en tierra y depredadoras del recurso pesquero (barcos congeladores-factoría); una concentración y centralización de los capitales en manos de un oligopolio fuertemente ligado a la exportación y al capital extranjero; una flexibilización de las relaciones laborales y desafiliación de los trabajadores de sus gremios; y un desplazamiento por parte de la pesca argentina hacia puertos patagónicos subsidiados para la pesca y para la exportación de congelados (Yurkievich, G. y Allen, A., 2010; Cóccaro J. et al, 2000; Pradas, E., 2005). Estos hechos impactaron con fuerza en las estructuras sociales relacionadas en forma directa e indirecta con la actividad pesquera, desarrollándose durante los últimos 15 años, repetidos ciclos de conflictividad social (Nieto, A. y Colombo, G. 2009; Yurkievich, G. 2010). La mudanza estructural tuvo, a su vez, repercusiones en el espacio y en el medio ambiente de la zona portuaria de la ciudad de Mar del Plata, en tanto soporte físico de la industria pesquera. De esta forma, el estado del Barrio Puerto y sus adyacencias contrasta en la actualidad con la fisonomía y el esplendor alcanzados en otros tiempos históricos, observándose numerosas propiedades en venta y en alquiler; calles y veredas rotas; construcciones deterioradas y/o a medio construir; basurales a cielo abierto; locales vacíos; fábricas detenidas y derruidas (muchas ocupadas por familias); hacinamiento y precariedad habitacional en torno a la Villa de Vértiz, ubicada sobre las vías que unían hasta principios de los años 1980 al puerto con la red nacional; contaminación atmosférica producida por emisiones gaseosas de la industria harinera; deterioro de los acuíferos subterráneos relacionado al bombeo clandestino de una industria altamente consumidora de agua; y contaminación marina relacionada a descargas de desperdicios orgánicos, sin tratamiento primario, por parte de las fábricas en pluviales y cloacas.

La sociedad pesquera, por su parte, se encuentra pauperizada y transformada. El pequeño emprendedor italiano, que pescaba en sus lanchas y daba trabajo a sus coterráneos, fue reemplazado por el gran empresario concentrado y por una cuantiosa clase proletaria que trabaja en condiciones precarias e inestables y que en la mayoría de los casos no vive en el puerto. Proliferan las apócrifas cooperativas de trabajo (1), y el derrame que alguna vez existiera, generado por una organización familiar de las empresas, ha finalizado dando lugar a la concentración del capital y a la verticalización de los procesos productivos en firmas oligopólicas, las cuales presentan

fastuosas instalaciones que conviven con pequeñas plantas, cuevas de fileteado y fábricas cerradas.

Nuestra tarea, en este artículo, consiste en detectar y describir el deterioro del espacio y el medio ambiente portuario, en explicar los motivos por los cuales se generó este deterioro y en establecer los órdenes de competencia y responsabilidad en el tema. Partimos de la idea de que durante el régimen de acumulación capitalista, denominado recurrentemente como neoliberal o, con mayor precisión, como *rentístico-financiero* (Calcagno, A. y Calcagno E., 2003), de *valorización financiera* (Basualdo, E., 2002 y 2006) o con *hegemonía del capital financiero* (Peralta Ramos, M., 2006; Iñigo Carrera, N., 2009), tuvo lugar una precarización de las condiciones de vida y trabajo de una importante franja social (Novick M., 2000; Beccaria, L. y Orsatti, A. 1989; Lindenboim, J., 2004; entre otros), al tiempo que existió una retracción del Estado, reduciéndose la inversión pública en infraestructuras, e incrementándose la externalización del costo ambiental por parte de los privados, generándose, así, un creciente deterioro del medio ambiente urbano en las ciudades argentinas.

Comenzamos este estudio planteando algunas cuestiones teóricas relacionadas al análisis del espacio urbano con una perspectiva crítica, destacando los invaluable aportes de Henri Lefebvre (1972, 1973) y de David Harvey (2007, 2008) para entender el *derecho a la ciudad* y de Adriana Allen (2003) para interpretar los efectos distorsivos del neoliberalismo en las formas de *sustentabilidad urbana*.

Continuamos caracterizando el área estudiada y analizando los usos de suelo principales, reparando en las contradicciones entre usos y en las violaciones al Código de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo (COT) del Partido de General Pueyrredón.

Luego, hacemos una descripción general de la zona, observando el estado general de las construcciones y las infraestructuras urbanas así como la situación inmobiliaria.

Más adelante, observamos la precaria situación habitacional de numerosas familias que residen en el área, deteniéndonos en la realidad de un asentamiento en particular, la Villa de Vértiz.

Por último, analizamos los principales problemas ambientales del barrio relacionados directa o indirectamente con la industria pesquera.

El análisis de la escasa bibliografía específica, la observación y fotografía periódica del espacio en cuestión y las entrevistas a comerciantes, habitantes del barrio, empresarios pesqueros y representantes de organismos públicos involucrados, constituyen las fuentes desde las cuales construimos este análisis.

Perspectiva teórica

a. El derecho a la ciudad

Observando la Francia de fines de la década de 1960, Henry Lefebvre (1973) señalaba que la oposición entre valor de uso y valor de cambio aparecía en toda su desnudez dentro del espacio urbano. La dialéctica central de las relaciones políticas y sociales capitalistas se reproducía en las ciudades europeas de finales del Estado del Bienestar, manifestándose con fuerza la exclusión y el desigual acceso tanto a los servicios materiales como a la posibilidad de construir los marcos simbólicos que rigen la vida económica y social. Estas apreciaciones eran premonitorias de la situación que traería aparejada la consolidación del neoliberalismo como régimen de acumulación y la construcción de la ciudad posmoderna como centro de la reproducción ampliada del capital en sus nuevas modalidades. De esta forma, los espacios urbanos se estructuraron en función de las novedosas necesidades del capital, el cual encuentra sus nuevas formas de reproducción en el marco de la estrategia de la valorización financiera y la especulación inmobiliaria.

El geógrafo británico David Harvey (2008a: 23) reflexiona al respecto:

“La cuestión de qué tipo de ciudad queremos no puede estar divorciada de la que plantea qué tipo de lazos sociales, de relaciones con la naturaleza, de estilos de vida, de tecnologías y de valores estéticos deseamos. El derecho a la ciudad es mucho más que la libertad individual de acceder a los recursos urbanos: se trata del derecho a cambiarnos a nosotros mismos cambiando la ciudad. Es, además, un derecho común antes que individual, ya que esta transformación depende inevitablemente del ejercicio de un poder colectivo para remodelar los procesos de urbanización”.

De esta forma, las ciudades dejan de ser patrimonio común de los habitantes que en ellas viven. Hoy, más que nunca en la historia, el acceso a los servicios que las urbes brindan y la posibilidad de tomar decisiones, es diferenciada. El neoliberalismo generó una exaltación de los valores individuales en detrimento de las formas colectivas de organización. Esta experiencia se manifiesta con fuerza en los espacios urbanos, los cuales configuran diferenciados circuitos de acumulación que pueden ser observados con nitidez debido a su coherencia espacial. La ciudad superpuesta es, a la vez, la ciudad contrapuesta. La experiencia cotidiana de los seres urbanos es compleja, eternamente solitaria y ligada a disposiciones externas a su propia voluntad.

Harvey, D. (2008a: 31) agrega:

“Como en todas las fases precedentes, esta última radical expansión del proceso urbano ha traído aparejadas increíbles transformaciones de los estilos de vida. La calidad de la vida urbana se ha convertido en una mercancía, como la ciudad misma, en un mundo en el que el consumismo, el turismo, las industrias culturales y las basadas en el conocimiento se han convertido en aspectos esenciales de la economía política urbana. La inclinación posmoderna a estimular la formación de nichos de mercado - tanto en los hábitos de consumo como en las formas culturales- acecha la experiencia urbana contemporánea con un aura de libertad de elección, siempre que se disponga de dinero para ello”.

Todo es posible en la ciudad moderna, y es allí donde los gestores urbanos de la periferia pretenden arribar. Es, de esta forma, la lógica transpolada lo que se busca imponer sin importar ni el precio ni el marco. Las ciudades del tercer mundo deben ser competitivas e integrar redes complejas de reproducción del capital, deben ser útiles a las expresiones globales y estaciones de ruptura en los caminos que recorre el capital transnacional. Lo que no mencionan estas tesis, es que de todas formas cuando así fuere quedarán excluidos de la lógica, que en su rumbo tomará el desarrollo, todos aquellos que no integren el *circuito superior* (Santos, M., 1988; Sassen, S., 1991) de estos “espacios dinámicos”. Es cierto que la demanda de empleo se incrementará en la medida en que las ciudades se incorporen a estas dimensiones que asume el capitalismo postmoderno, pero lo que se esconde tras este discurso son las condiciones que hoy requiere el capital para continuar su reproducción: la flexibilización de la mano de obra, la utilización diferencial del suelo urbano, el sub-empleo y la marginalidad, el aumento de las estrategias represivas del estado, la inversión diferencial de la obra pública como canalización de la sobrevaloración del capital, la criminalización y demonización de la protesta social, la eliminación de los sindicatos y la privatización de los espacios públicos, entre otras (Yurkievich, G., 2009: 27). Quien disponga de los medios económicos y simbólicos podrá comprar una porción de derecho a la urbe e incluso podrá influir en la confección de una ciudad modelada en torno a sus expectativas de realización personal. Quienes no, se mantendrán al margen, aún siendo parte intrínseca y necesaria de estos “espacios competitivos”.

Las ciudades argentinas se vieron desbordadas desde la década de 1970 por el proceso de exclusión rural producto de la tecnificación y la entrada del capital financiero especulativo, tanto al espacio pampeano (crecimiento de la ciudad de Buenos Aires, Rosario, Córdoba, La Plata, Mar del Plata, Bahía Blanca, Tandil, entre otras), como a los diversos circuitos

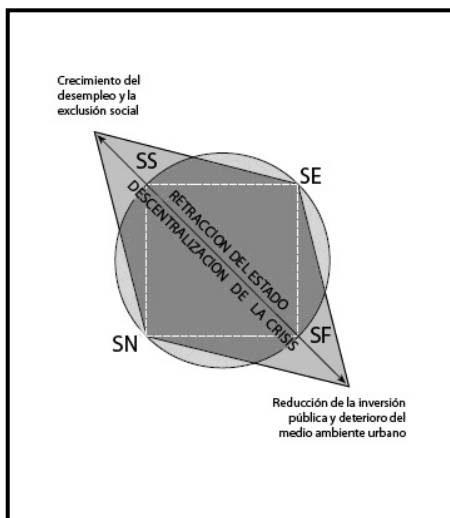
regionales (crecimiento de capitales de provincias extra-pampeanas). Es desde entonces, que se manifiestan con fuerza los procesos observados por Lefebvre (1973) en la Francia de fines de los años 1960. El Estado cede a los agentes privados el control y la gestión urbana. De esta forma los intereses inmobiliarios, comerciales, financieros, industriales y turísticos dan lugar a la partición de la ciudad y a la confección de claros y definidos circuitos de acceso y privación.

En la ciudad de Mar del Plata la periferia es nítida, precisa, definida y compleja; en ella abundan las privaciones y la desposesión, no sólo de los servicios urbanos sino también de la posibilidad de influir en el destino urbano. La zona analizada en este artículo no escapa de estas determinaciones, hallándose en la misma, múltiples contradicciones emanadas de la yuxtaposición inadecuada de usos de suelo, de la proliferación de asentamientos precarios y de la externalización del costo ambiental por parte de las empresas pesqueras.

b. La sustentabilidad social y física

Según Allen, A. (2003: 24) la *Sustentabilidad social* (SS), dentro de las ciudades, es definida como: “La serie de acciones y políticas dirigidas a mejorar la calidad de vida y también a mejorar el justo acceso y la distribución de los derechos sobre uso y apropiación del ambiente natural y construido”. Por su lado, la *Sustentabilidad física* (SF), es definida como: “La capacidad y la aptitud del medio urbano construido e infraestructuras para sostener la vida humana y sus actividades productivas”. Observamos que en la Argentina, desde los años 1960, una crisis de sustentabilidad se ha manifestado en las áreas metropolitanas y en ciudades de rango intermedio como Mar del Plata, en donde se manifestó un desbalance entre los flujos migratorios y la capacidad de carga urbana en términos de recursos naturales y tecno-estructuras.

Figura N° 1: La sustentabilidad urbana



Fuente: Allen, 2003: 19

De esta forma, entendemos que la *sustentabilidad física* y la *sustentabilidad social* están estrechamente relacionadas en el marco de la experiencia de grandes sectores de la población urbana que viven en condiciones de pobreza. Esto se relaciona con las condiciones ambientales de los sistemas urbanos en lo que respecta al ambiente de vida y de trabajo de grandes grupos de la población, especialmente los grupos de bajos ingresos, los cuales son particularmente vulnerables a los impactos del desarrollo urbano. Al mismo tiempo, los problemas ambientales afectan las estrategias de supervivencia de estos grupos y disminuyen su capacidad de acceder a diferentes tipos de recursos materiales e inmateriales (incluyendo el acceso a recursos naturales como tierra, agua y energía). De esta forma, debemos remarcar que durante las últimas décadas, el crecimiento del desempleo y la exclusión social fueron acompañados por una retracción del Estado, reduciéndose la inversión pública y aumentando la externalización del costo ambiental por parte de los privados. Estos factores promovieron un creciente deterioro del medio ambiente urbano en las ciudades argentinas, el cual impacta en forma diferencial a los distintos sectores sociales que las habitan.

Observemos, ahora, las características y el estado general de la zona portuaria de la ciudad de Mar del Plata.

Detalle y estado de la zona analizada

a. Características del área de estudio y usos del suelo

La naturaleza del uso del suelo es un factor indispensable que interviene en la consolidación del ordenamiento territorial a través del código sancionado en todos los municipios, denominado Código de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo (COT) (2). La función de cada uso del suelo se encuentra ligada a la actividad económica o habitacional más propicia según las características morfológicas-estructurales y el espacio social que interviene sobre ellas. Así, por ejemplo, la función puerto, ligada a las actividades pesqueras y a los respectivos procesamientos del producto, le confiere una morfología particular al ejido urbano que repercutirá en la actividad productiva y social existente y en las decisiones de sus transformaciones a futuro. Cabe aclarar que la elaboración del uso del suelo para el ordenamiento territorial no siempre antecede a la construcción del ejido urbano. Así, el barrio del Puerto se fue construyendo a medida que surgían las necesidades manifestadas en el ámbito económico y social y fue *a posteriori* que se lo intentó ordenar desde la normativa.

El sector del Partido de General Pueyrredón analizado en este artículo abarca una superficie que supera ligeramente las 200 hectáreas. El mismo puede observarse en el Plano N° 1 ubicado entre las calles José Hernández, José Martínez De Hoz, Juan B. Justo y Azopardo. Incluye los distritos IP1, IP2, E1, E2, Ee, C2 y C5 dentro del Código de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo (COT) del Partido de General Pueyrredón. Los mismos reglan lo siguiente:

IP1: Zona Industrial Pesquera incompatible con el uso residencial.

IP2: Zona Industrial Pesquera compatible con el uso residencial.

E1: Zona de equipamiento estructurada sobre vías determinadas, compatible con residencia de densidad media.

E2: Zona de equipamiento, compatible con residencia de densidad media.

Ee: Zona determinada por la presencia de usos específicos.

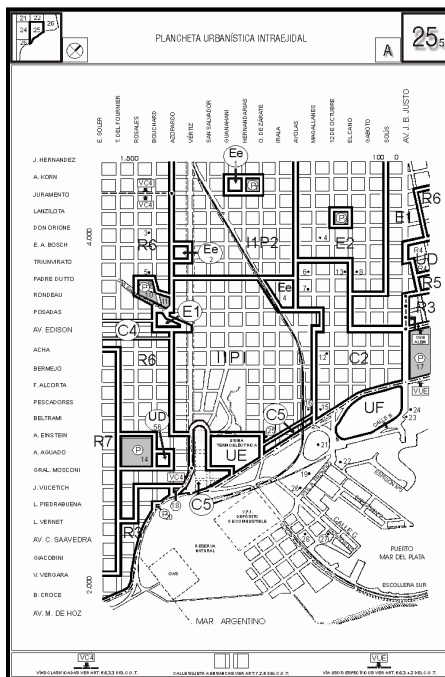
C2: Centros principales de densidad poblacional y complejidad funcional media/alta, cuya afluencia es urbana y zonal.

C5: Zona central, estructurada sobre vías determinadas, y caracterizada por su especificidad funcional recreativa.

Dentro de este sector funcionan 243 plantas pesqueras registradas por la Municipalidad. Una primera apreciación que podemos realizar es que dentro de la zona IP1 podemos encontrar, a pesar de la incompatibilidad

referida en el COT, una gran cantidad de viviendas, muchas de ellas construidas con anterioridad al desarrollo pleno de la industria durante las décadas de 1960 y 1970. Las viviendas alojadas en este sector pagan impuestos más elevados que los referidos a zonas residenciales. Por otro lado, el sector definido como C2 debiera ser definido como C1 (zona central de máxima complejidad de funciones, alta densidad habitacional y afluencia urbana y regional), debido a la alta complejidad que presenta su principal arteria, la calle 12 de octubre y a la multiplicidad de usos y actores que intervienen en la cotidianidad de este sector de Mar del Plata, que presenta una marcada autonomía con respecto al resto de la ciudad, y que presenta una afluencia urbana y regional, y no urbana y zonal.

Plano N° 1: Zona analizada (barrios Puerto y Villa Lourdes de la ciudad de Mar del Plata)



Fuente: Código de Ordenamiento Territorial del Partido de General Pueyrredón

Según explica el documento “Diagnóstico Estratégico” (2006: 24) elaborado en el marco del Plan Estratégico del Partido de Gral. Pueyrredón: *“En lo atinente a las herramientas legales de ordenamiento urbano se observa una escasa actualización, cumplimiento y control de la legislación de ordenamiento territorial vigente, así como una escasa, inadecuada e inequitativa fiscalización de obras. En ocasiones, estas ineficiencias de gestión se encuentran potenciadas por cierta actitud permisiva tanto del aparato estatal como de la propia comunidad.”* El mismo informe destaca que entre las amenazas a la actividad de planificación territorial se identifica: *“...la persistencia de jurisdicciones extra-municipales en el territorio del Partido y la discontinuidad en la aplicación de políticas nacionales y provinciales. La diversidad y discontinuidad decisoria generan conflictos inter-jurisdiccionales debido a la vigencia de disposiciones normativas emanadas de distintos niveles de gobierno. Dichas condiciones institucionales dificultan las intervenciones en espacios urbanos litorales y en la gestión de servicios públicos, lo cual se percibe en el abandono del complejo casino-hotel Provincial, en el deterioro y obsolescencia de las terminales de transporte de pasajeros, **en conflictos suscitados en el área Puerto** y en la degradación progresiva del litoral marítimo”*. Es decir, que a pesar de existir un código para regular la ocupación y los usos del territorio local, se presenta un inadecuado y permisivo control por parte del Estado municipal así como un solapamiento de jurisdicciones que dificulta la intervención por parte del municipio en problemáticas específicas que involucran al territorio local.

b. Estado general del barrio Puerto y sus adyacencias

La zona analizada nos muestra una realidad contrastante, observándose numerosas plantas cerradas y abandonadas, las cuales conviven con las fastuosas instalaciones de un oligopolio pesquero integrado (3) y con un rosario de pequeños y medianos establecimientos con instalaciones inadecuadas. Las cooperativas de trabajo se observaban en casi todos los sectores de la zona de estudio. Existen fábricas paradas muy antiguas, muchas de las cuales están ocupadas por familias y otras más modernas, de quiebras más recientes, las cuales en algunos casos han vuelto a ponerse en operación durante el periodo posterior al año 2003.

Las cooperativas de trabajo están ubicadas en pequeñas plantas recicladas o en pequeños galpones o viviendas particulares adaptadas *ad hoc*. Las instalaciones generalmente no respetan las reglamentaciones en relación a la iluminación, el ruido, la higiene, los vestuarios y baños correspondientes y la limpieza general (Mateo, J., et al, 2010: 53).

Muchas propiedades se encuentran vacías, abandonadas, en venta o en alquiler sobre la calle 12 de octubre y sobre otras vías de circulación del barrio. Los agentes inmobiliarios aseguran, sin embargo, que existió una reactivación y un aumento del precio del suelo luego del año 2003, acompañando la tendencia general observada en todos los barrios de la ciudad. De todas formas, permanecen aún muchos locales vacíos y hay una buena disponibilidad de propiedades en venta. El precio del metro cuadrado construido fluctúa en torno a los 1000 dólares según el sector. El valor de los alquileres comerciales aumenta a medida que avanzábamos por la calle 12 de octubre desde el Boulevard Marítimo hacia la Avenida Édison.

Jorge Di Scala, titular de “San Jorge Propiedades” desde el año 1977, asegura: *“Es conservadora la gente, no se vende mucho, se alquila más. De Juan B. Justo para acá no tienen nada que ver los valores con los de Juan B. Justo para allá. Un piso de 90 metros acá sale 60.000 dólares y allá no baja de los 100.000. A una persona que tiene su comercio y su vida de Juan B. Justo para allá no la traes para el puerto ni loco, pero al del puerto sí lo llevas para allá”*.

Con respecto a la situación de las cooperativas, nos plantea que algunas tienen plantas propias y otras alquilan. Con respecto a las plantas que habían cerrado sus puertas nos dice que luego de las quiebras (4), las plantas, o bien permanecieron cerradas, o fueron tomadas por familias o pasaron a manos de empresarios más grandes quienes montaron cooperativas (5).

Sobre la calle 12 de octubre, algunos locales muy grandes (como aquel perteneciente al tradicional cine Normandy), permanecen vacíos. Sobre esta arteria, principal calle comercial y de servicios de la zona, en las dos cuadras comprendidas entre Martínez de Hoz y Figueroa Alcorta, se observan ocho locales cerrados, en venta y en alquiler. El resto de la zona presenta numerosas propiedades en venta y en alquiler.

La mayoría de las construcciones del Barrio Puerto han sido edificadas entre 1920 y 1980. De esta forma, apreciamos un abandono general tanto de las construcciones de uso público como de las de uso privado. Se observan, además, numerosas construcciones sin terminar, con ladrillo sin enlucido o muy deterioradas, y muy pocas construcciones nuevas de materiales nobles. Más allá de la calle 12 de octubre se observan numerosas nuevas construcciones precarias, destinadas a vivienda.

El estado general de las vías de circulación tanto para vehículos (calles), como para peatones (veredas), se halla deteriorado. Las primeras, por el intenso tráfico de camiones que involucra la zona (6), las segundas por el largo tiempo sin mantenimiento y por la yuxtaposición de usos de suelo a través de la cual no se definen áreas exclusivas del barrio para las

distintas actividades. Los desagües pluviales y el alcantarillado también se observan muy deteriorados.

Como pudimos observar, el estado general de la zona portuaria nos muestra un deterioro que condensa problemas estructurales de larga data, los cuales se han potenciado en las últimas tres décadas. Entendemos que los cambios en la estructura urbana involucran un proceso de muchos años y que un cambio en la coyuntura no generará en lo inmediato una revitalización de las estructuras observables. De todas formas, podemos aseverar que los mecanismos de recuperación de estas estructuras, los cuales dependen de una activa función del Estado y de los privados, no se han puesto en funcionamiento durante el período de auge de la actividad pesquera de los años 2003-2011. La economía del Barrio Puerto, que estuviera íntimamente ligada a la economía pesquera en los primeros 80 años del siglo XX, se distanció desde hace unas tres décadas, de la suerte de la actividad, la cual derrama desde entonces parte de sus réditos en espacios ajenos, ubicados en otras regiones del país y en otros países del mundo. De esta forma, se quebró la relación directa entre el espacio marítimo y su *hinterland*. Los recursos pesqueros ubicados en aguas adyacentes al Puerto de Mar del Plata no representan como en el pasado, un elemento dinamizador de aquel sector territorial sobre el cual se llevan a cabo las actividades logísticas básicas que el circuito económico pesquero necesita para funcionar exitosamente en un estadio macroeconómico, tecnológico y organizativo determinado (Villar, M., 2000). La ligazón entre actividad económica y territorio es hoy difusa y no necesariamente proporcional.

Observemos, ahora, la problemática habitacional que presenta la zona.

La problemática habitacional

Sobre la zona dependiente de la Delegación Municipal Puerto (23 barrios), encontrábamos hacia 1996 la mayor concentración de asentamientos irregulares de la ciudad, con 36 unidades diferenciadas emplazadas sobre tierras públicas y privadas. Sólo en los asentamientos ubicados sobre tierra privada, se encontraban en 1996, 3.209 habitantes (Fernández, 1996: 12). La mayoría de la población de estos asentamientos estaba constituida por mano de obra estacional de la industria pesquera.

A lo largo de las vías por las que circulara hasta principios de los años 1980 el Ferrocarril Gral. Roca, que enlazaba el puerto de Mar del Plata con la red nacional, se extiende desde entonces una paradigmática villa miseria de varios kilómetros de recorrido y pocos metros de ancho, la “villa de Vértiz”. La misma se instaló primero en los intersticios de la trama

ferrocarrilera y luego, desafectada tal traza en el año 1982, ocupó todo el corredor ferroviario. Desde entonces, en numerosas oportunidades se consideró la hipótesis de la re-localización del asentamiento para favorecer la reapertura del ramal. Esto, sin embargo, no ocurrió debido a dos factores: por un lado, existió una resistencia de los moradores al desalojo, por otro, el reducido volumen de exportaciones agropecuarias que encuentran su salida por el puerto de Mar del Plata y el exiguo mercado interno de pescado no justifican una infraestructura ferroviaria que enlace al puerto con su *hinterland*. De esta forma, el asentamiento se fue consolidando y engrosando a través de las últimas décadas.

La villa de Vértiz se extiende entre la Avenida Martínez de Hoz y la Ruta N° 88 en un trayecto de 7 km de extensión y unos 30 metros de ancho. El trayecto comprendido entre la avenida Édison y la calle Marcelo T. de Alvear, de cerca de 1,5 km de extensión (dentro de la zona analizada), representa el sector más densamente poblado y conflictivo del asentamiento.

Según un estudio realizado por la municipalidad de General Pueyrredón en el año 2000, la Villa de Vértiz estaba habitada por 264 familias que totalizaban 998 personas, predominantemente jóvenes menores de 20 años (un 56,5%), teniendo un 30% restante entre 30 y 40 años. Su población poseía cierto arraigo en el lugar, ya que un 38% de los grupos censados acreditaba una antigüedad de entre 5 y 10 años (es decir desde 1990 y 1995), mientras que un 37% señalaba entre 1 y 5 años de su instalación, y sólo el 5% registraba menos de 1 año de estadía.

El asentamiento parece haber consolidado su población, primeramente por las informaciones acerca de su presunta erradicación y luego por una creciente auto-organización tendiente a hacer valer sus tiempos dilatados de permanencia en el caso de obtenerse algunas vías de relocalización. Autoridades de la provincia de Buenos Aires han expresado en diversas oportunidades que no se procederá a abrir el ramal sin una previa solución de la re-localización de los habitantes que acrediten cierta permanencia en la ocupación de los terrenos. Es poco probable que el ramal se abra por los motivos antes expuestos.

Un gran porcentaje de las familias asentadas procedía del noreste y noroeste argentino: un 38% de la población de la villa era originaria de Santiago del Estero y Tucumán, y el 28% había nacido en el partido o en áreas rurales vecinas. Un 4,7% por ciento de la población radicada era extranjera (bolivianos, chilenos, paraguayos y uruguayos). Los ingresos declarados registraban una tendencia de creciente insolvencia, probablemente ligada a la crisis del sector laboral de procesamiento de pescado durante aquel momento. Las condiciones de hacinamiento ligadas a grupos familiares numerosos no resultaban tan determinantes en este caso,

como ocurre en un buen número de los asentamientos críticos de la ciudad. Solo el 4% del total incluía grupos familiares de 9 y más personas, un 23% se integraba con unidades de entre 6 y 8 personas, un 33% de grupos de 4 y 5 habitantes y casi un 40% estaba integrado por grupos de entre 1 y 3 personas.

María de los Ángeles Vicente, trabajadora social y miembro de la Secretaría de Desarrollo Social de la Delegación Municipal del Puerto nos relata: *“La mayoría de la población de la villa de Vértiz proviene del norte. Se formó con familias que venían a buscar trabajo, hacían la temporada y se quedaban. También hay gente de Mar del Plata que se ha quedado sin trabajo y no puede sostener un alquiler. Pero la mayoría son del norte. En general trabajan en el pescado, también en la construcción, en gastronomía y en servicio doméstico. La mayoría de la gente se viene a Mar del Plata por la propaganda de la “ciudad feliz”, a buscar trabajo de temporada, y se quedan porque tienen un familiar que les da una piecita y se hacen otra al lado. Acá los servicios básicos como salud y educación son mucho más accesibles que en el norte. Se van asentando por ese motivo, mas por la cuestión social que por el trabajo porque muy pocos tienen un trabajo estable”* (7). Este asentamiento casi no cuenta con servicios básicos y solamente las casas que lindan con la calle se encuentran conectadas en forma clandestina a la red de agua y a la red cloacal. Muchos se encuentran “colgados” a la red eléctrica mientras que algunos pocos disponen de medidores sociales.

Además de la Villa de Vértiz, existen otros asentamientos irregulares desparramados en el radio de la zona analizada. Algunos ocupan media manzana, un cuarto de manzana o solamente dos o tres terrenos. También existen numerosas fábricas (se calcula que entre 20 y 30), tomadas y habitadas por familias en situación similar a las familias de Vértiz. María de los Ángeles nos explica este fenómeno: *“Acá la movilidad es entre fábricas abandonadas y otros sectores de la villa. Hay más de 20 fábricas tomadas. En cada fábrica hay entre 10 y 15 familias. Son fábricas que por situaciones legales no las vuelven a abrir y la gente se va instalando. Otras también están a medio construir. No tienen ningún servicio. Algunos tienen medidor de tarifa social. Las divisiones son hechas con maderas, portones, muebles, no hay ninguna privacidad. Unos se ubican en un salón que tiene un baño y otros ni siquiera tienen baño (...) Hay un lugar muy crítico que se llama “Ciudad Feliz” queda en Marcelo T. de Alvear al 600. Es una fábrica que esta semi-derrumbada en la cual viven muchas familias en condiciones infra-humanas... basura, ratas... derrumbe del lugar... hay unas 24 o 25 familias en ese lugar”*.

Dentro de los asentamientos irregulares se da un proceso muy particular. Por un lado, existen “cuevas” de procesamiento de pescado, con líneas de fileteo montadas, y por otro, se da el fenómeno de *industria a domicilio*. Es decir que hay gente que va a buscar el pescado a las plantas o que se lo llevan en camiones a su domicilio en donde se lo procesa para luego ser devuelto a las empresas pesqueras. Esta tendencia se da para el caso del fileteo de merluza como así también para el descabezado y limpieza de calamar y langostino.

Elsa vino de Santiago del Estero en el año 1981: *“Yo tenía una hermana que ya estaba trabajando acá, en la merluza había mucho trabajo, después se empezó a poner más feo de a poco (...) cuando llegué viví un tiempo con mi hermana, después me casé con un tucumano que estaba acá y ocupamos un terreno al lado de la vía, de a poco se fueron ocupando todos los terrenos”* (8).

La Delegación del puerto atiende a 23 barrios ubicados al sur de la avenida Juan B. Justo y al este de la avenida Peralta Ramos. La mayoría de ellos presenta problemas habitacionales. María de los Ángeles al ser consultada acerca del margen de acción dentro de su puesto y a cómo es el acercamiento con los vecinos nos responde: *“Nuestras visitas son para asignar algo, cuando nos solicitan algo hacemos la visita. Ahí vemos como es la problemática de la familia. Te encontrás con varias cosas. Hay situaciones en las que podés ayudar y otras que no. Hay violencia, abandono, drogas, hambre”*.

Cuando la consultamos acerca del nivel de organización de los habitantes de Vértiz nos responde: *“No hay mucha organización, ni en la Villa de Vértiz ni en otros barrios del puerto. Hubo una rama del Movimiento Teresa Rodríguez (MTR) pero no prosperó. Igual siempre hay algún referente. Hace algunos años se trabajaba mucho más con los referentes de la villa y se hacían programas de saneamiento ambiental, con la basura de los alrededores. Se intentó hacer un comedor, se intentó hacer una plaza en Juan B Justo y Édison donde se juntaba basura, pero ese terreno es de Nuncio de Rosa (9) y no lo quiso ceder. **Los empresarios están llenos de dinero y la gente sigue trabajando por dos mangos con cincuenta... en esta gestión municipal lo social no existe”***, remata la funcionaria (10).

Como hemos observado, la zona estudiada presenta una grave situación habitacional. La misma proporciona a la industria pesquera una disponibilidad permanente de mano de obra, poco calificada y disponible, radicada en torno al núcleo de la actividad.

La problemática habitacional es uno de los principales problemas de la ciudad de Mar del Plata. Paradójicamente, la ciudad que dispone de

mayor número de residencias ociosas en el país (tiene capacidad habitacional para aproximadamente el doble de su población), cuenta con más de 10.000 familias anotadas en los programas de la municipalidad en espera de recibir una vivienda.

Observemos, ahora, las principales problemáticas ambientales que presenta la zona, relacionadas directa o indirectamente con la industria pesquera.

Principales problemas ambientales en la zona portuaria

La reestructuración de la industria pesquera no sólo trajo consecuencias negativas en términos sociales y de sustentabilidad del recurso pesquero, sino que también potenció el deterioro del medio ambiente urbano provocado por la operatoria de la industria pesquera, especialmente en la zona portuaria en donde se encuentra radicado el centro residencial, comercial, industrial, social y político de la actividad y de la comunidad de pescadores.

Hacia principios del siglo XXI, el 85% de las plantas estaban situadas en esta área de la ciudad, sobre una superficie de 200 hectáreas (15% de la superficie total del ejido de la ciudad), la cual presenta graves problemas estructurales debido a la transposición de usos de suelo promovida por la falta de planificación y por el crecimiento espontáneo.

Durante los años 1960 y 1970, existió una significativa inversión pública y privada en infraestructuras urbanas. Desde 1980, las condiciones ambientales se deterioraron rápidamente debido a dos causas fundamentales: por un lado el Estado nacional se retiró de la administración de ciertos servicios públicos (a través de una combinación de descentralización y privatización), y por otro, las industrias recortaron costos a expensas del deterioro ambiental (Allen, A., 2003; Yurkievich G. y Allen, A., 2010). El proceso de reestructuración ha conducido también a una falta crónica de inversión en el mantenimiento de los establecimientos industriales que sobrevivieron. Sumado a esto, las empresas pesqueras tendieron en forma creciente a externalizar su costo ambiental descargando sus desperdicios directamente a la red pluvial y cloacal, sobre-explotando en forma clandestina el acuífero subterráneo y/o subcontratando partes del proceso productivo hacia cooperativas informales que también descargan sin tratamiento previo sus residuos.

Según se desprende de las conclusiones elaboradas en el documento “Diagnóstico Estratégico” del año 2006, parece adecuado definir a los problemas ambientales de la ciudad de Mar del Plata como una consecuencia de las “irracionalidades” que presenta la organización y

explotación rural, urbana y costera del territorio del Partido. Este hecho predispone a admitir una fuerte dominante social y política en los problemas ambientales locales. Por otro lado, la legislación ambiental vigente en el partido se encuentra fragmentada y en muchos casos desactualizada. Los instrumentos de control para la aplicación de la misma resultan ineficientes y se observa escasa voluntad para aplicar sanciones severas a los infractores de las disposiciones normativas vigentes. Podemos destacar, a su vez, una ausencia de políticas de comunicación para el desarrollo de la incipiente conciencia pública sobre problemas ambientales, y por consecuencia, exigua voluntad para promover la modificación de conductas que atentan contra el hábitat humano (11).

Entre los problemas ambientales presentes en la zona podemos destacar:

a. Las inundaciones

El Partido de General Pueyrredón no tiene ríos, pero cuenta con quince cuencas de drenajes constituidas por arroyos. De esta forma, Mar del Plata se encuentra asentada sobre un área de interfluvios que se caracteriza por la alternancia de lomas y valles fluviales recorridos por pequeños arroyos que bajan de las últimas estribaciones de las Sierras de Tandilia, para desembocar al mar. Las inundaciones provocadas por el desborde de estos arroyos ya eran consideradas a principios del siglo XX como uno de los problemas ambientales de la ciudad (12). Esta circunstancia determinó que desde los inicios hayan tenido que desarrollarse obras estructurales de control, contención y canalización de las aguas de escorrentía superficial. Las intervenciones apuntaron al curso de los arroyos mediante entubamientos, desvíos o terraplenado de cauces. Los arroyos eran considerados también como una fuente de contaminación por ser sumideros de los habitantes ubicados en sus márgenes. A su vez, desmerecían las posibilidades inmobiliarias por inhabilitar el fraccionamiento de parcelas potenciales en zonas en desarrollo como el centro de la ciudad (Arroyo Las Chacras). Se afianzó así en Mar del Plata, desde sus comienzos, una política de sacar el agua en dirección centro-periferia a través de los entubamientos (Villar, M. y Rigonat, C., 2003: 125). Un tubo es un drenador de sección finita lo cual genera que superada su capacidad de contener agua, ésta comience a crecer en el terreno inmediatamente anterior en el derrotero de la cuenca hidrográfica. La reducción de la capacidad de infiltración del suelo céntrico, debida al pavimento, incrementa, a su vez, la incapacidad de los tubos de drenar toda el agua precipitada sobre Mar del Plata. Podemos arriesgar que la tendencia al entubamiento de los arroyos inauguró una

constante en la ciudad: que los sectores con graves problemas de inundación sean los periféricos, receptores de la población de menores recursos, en los que la inversión pública en obras de infraestructura es mínima. Se ha consolidado, de esta forma, en la ciudad de Mar del Plata la dupla inundados/pobres (Yurkievich, G., 2010: 25). Otro problema vinculado a los arroyos entubados, que actúan como caños de desagüe pluvial principal (caños maestros), y al resto de los pluviales secundarios, tiene que ver con la obstrucción de los mismos provocada por la presencia de distintos tipos de residuos de origen orgánico e inorgánico, los cuales acceden a través del alcantarillado o por conexiones clandestinas domiciliarias e industriales. De esta forma, debemos destacar que el entubamiento de los arroyos no supone la eliminación del problema de las inundaciones, ya que la proliferación del pavimento suprimió la infiltración, favoreciendo el escurrimiento superficial de las aguas de lluvia. En caso de colmatarse la capacidad de carga de la red de drenaje, el agua aflora en sectores altos de la cuenca, no entubados, así como en sectores medios y bajos entubados a través del alcantarillado.

La zona estudiada está asentada sobre la cuenca hidrográfica del arroyo Del Barco. La misma tiene 19 km² de superficie y se encuentra circundada por las colinas de San Carlos hacia el norte y Santa Celina y Peralta Ramos, al sudeste y sudoeste respectivamente. El colector principal de esta cuenca es el Arroyo del Barco el cual era utilizado durante las décadas de 1930 y 1940, primero por los saladeros de anchoas y más tarde por las plantas conserveras, como canal colector de sus desechos. Este arroyo se desbordaba en ocasión de lluvias torrenciales siendo entubado al igual que la mayoría de los arroyos de la ciudad hacia la década de 1950. La gran proliferación de plantas durante las siguientes décadas potenció la colmatación de los caños de drenaje debido a la inadecuada eliminación de los desperdicios hacia la vía pública y hacia los pluviales. OSSE (Obras Sanitarias Sociedad de Estado), en su Plan Hidráulico 2011-2015 para el Partido de General Pueyrredón, destaca la necesidad de ampliar y mejorar las obras correspondientes al drenaje pluvial en la vertiente del Arroyo del Barco.

Marcelo Fuster, Responsable del Departamento de Gestión ambiental de la Municipalidad de General Pueyrredón destaca que: *“Hay plantas clandestinas, pero también hay plantas habilitadas que tiran efluentes a los pluviales”* (13).

Carlos Vidal del OPDS (Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible de la Provincia de Buenos Aires) apunta: *“Es imposible poder ver debajo de la tierra por lo cual lo que se descarga hacia caños pluviales es muy difícil de controlar”* (14).

Fuster, por su parte, nos aclara que OSSE puede detectar las conexiones clandestinas a los pluviales analizando lo que discurre por los caños, pero que lo que es muy difícil de detectar es la ubicación exacta de las conexiones.

La problemática de las inundaciones afectó con fuerza a la zona durante el período húmedo de fines de la década de 1990 (15). El ciclo seco vivido durante la última década evitó la ocurrencia de precipitaciones excepcionales y por ende de inundaciones significativas. De todas formas, como ya observamos antes, la empresa encargada de los pluviales (OSSE), destaca la necesidad de mejorar la red de desagüe en la zona, la cual se verá colmatada en ocasión de nuevas lluvias torrenciales, ocasionando perjuicios a todos los habitantes del área y fundamentalmente a aquellos de menores recursos y habitación más precaria.

Observemos ahora otro de los problemas identificados, la contaminación del aire y del mar.

b. La contaminación del aire y del mar

El documento “Diagnóstico Estratégico” del año 2006 declaraba: *“Uno de los principales problemas que presenta el sistema de borde urbano es la contaminación marina. Actualmente, el medio marino inmediato al litoral es receptor de descargas cloacales y pluviales, lo cual produce contaminación bacteriana del mar. Los principales contaminantes marinos se originan en descargas domiciliarias, aunque los problemas más graves pueden provenir de industrias y servicios específicos, desprovistos de sistemas de tratamiento”* (16).

Hacia el año 2000, el 60% de las fábricas pesqueras descargaba sus aguas residuales a través de conexiones clandestinas hacia los pluviales, a través de las cloacas sin tratamiento primario o directamente hacia el mar (Allen, A., 2003: 27). Debemos remarcar, que del pescado que llega a las plantas para procesar, se aprovecha entre un 40% y un 45%, el resto es residuo. Una parte está compuesta por residuos sólidos y semi-sólidos, los cuales o bien se trasladan en camiones atmosféricos a la planta de tratamiento de residuos cloacales de Camet, o bien se reorientan hacia la industria de la reducción (fábricas de harina de pescado), un porcentaje de lo cual se aprovecha, y el resto genera una segunda categoría de residuos. Otra parte está compuesta por aguas residuales ricas en grasa, sangre, proteínas y otros residuos orgánicos, y en menor grado, químicos usados para la limpieza de las plantas. Los líquidos contienen un alto nivel de sólidos disueltos, sobre todo de sangre. Es decir que el principal problema relacionado a este tipo de contaminación proviene del exceso de restos

orgánicos en las aguas residuales, los cuales generan eutrofización y contaminación microbiológica en las aguas costeras. La separación de los sólidos y líquidos involucra un proceso de tratamiento primario en las fábricas.

Lucas Zubiaurre es técnico en gestión ambiental y trabaja en el área de Ingeniería Ambiental, dentro de la Unidad Técnica de Desarrollo y Transferencia Tecnológica del Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI), Mar del Plata. Su dependencia entabló un convenio con un grupo de empresas conserveras y fresqueras, las cuales muestran voluntad de adoptar tecnologías para tratar sus efluentes. Este convenio recién está en la etapa de los diagnósticos. Sólo conociendo específicamente el tipo de contaminación de cada fábrica, el cual depende de productos y procesos, se puede desarrollar la tecnología específica desde un abanico de posibilidades físicas, químicas y biológicas de tratar los residuos. Lucas asegura: ***“Yo, hoy, no conozco ninguna planta que haga algo que sirva realmente. Para volcar a cloaca el vuelco tiene que cumplir con un parámetro de 700 miligramos de oxígeno disuelto por litro de agua, hoy estamos manejando parámetros de 25.000 miligramos por litro (...) Por otro lado, el tema ambiental a nivel empresarial es económico. Si yo poniendo algo puedo meterme en otros mercados, lo hago... solo si representa una ventaja competitiva para mi empresa”*** (17).

Debemos destacar que sólo las plantas más grandes cuentan con algún tipo de sistema de tratamiento primario, basado en la percolación de los residuos en suspensión, mientras que la mayoría de las cooperativas no cuenta con tanques de decantación y descargan sus residuos líquidos saturados directamente a las cloacas o pluviales. La descarga de estas aguas residuales sin tratamiento previo satura la red de drenaje y genera un importante foco de contaminación de las aguas confinadas en el puerto, específicamente de aquellas alojadas en el sector de la dársena de ultramar en donde descarga el arroyo Del Barco.

Carlos Vidal del OPDS señala: *“Al arroyo del Barco va a parar cualquier cosa. Todo sale a la dársena de ultramar. Eso es histórico. Cuando llueve mucho en poco tiempo en la dársena de ultra mar se puede ver salir cualquier cosa... la gente de prefectura que tenía amarrado el guardacostas ahí cerca de la desembocadura me contó que vieron salir de ahí adentro pedazos de carrocería de un Fiat 600”*.

Por su lado, los vuelcos a las cloacas sin el debido tratamiento generan problemas de saturamiento de los conductos, además de engrosar el crónico problema de la ciudad de Mar del Plata, de contaminación del mar por falta de tratamiento de sus residuos cloacales (18).

Vidal remarca: *“Las fábricas de pescado han tenido históricamente unos parámetros de vuelco terribles con mucha materia orgánica grasa, al punto que han tenido problemas de taponamiento de cañerías. Han incorporado algunos procesos para aprovechar el agua de cola (residual) pero igual los parámetros siguen siendo muy altos”.*

Al respecto Marcelo Fuster del municipio aclara: *“Las plantas truchas son el problema porque generan residuos sin ningún tipo de tratamiento primario ni secundario. Tiran directo a las cloacas. OSSE permite tirar a las cloacas pero en las condiciones que OSSE lo determina. Un vuelco que cumple con la legislación no contamina, porque tira a un sistema preparado para tratarlo”.* Nos preguntamos si está realmente preparado para tratarlos un sistema que descarga directamente al mar sin el tratamiento adecuado.

Existieron proyectos para realizar una planta de tratamiento de efluentes industriales en el Puerto, que es donde se origina la mayor cantidad de este tipo de residuos, lo que no sólo aliviaría a la actual planta de pre-tratamiento, sino que evitaría gran parte del tránsito de camiones atmosféricos que cruzan la ciudad llevando efluentes industriales (sólidos) de las plantas pesqueras hasta Camet. Estos proyectos, sin embargo, no avanzaron por falta de decisión política y por no estar la industria asentada en un parque industrial, sino en un barrio en el cual se combinan los usos del suelo comercial, residencial, industrial y de equipamiento. En muchas ocasiones se pensó en la posibilidad de mudar las empresas pesqueras al parque industrial, pero esto sólo sería posible mediando el Estado en asistencia técnica y financiera a las empresas. No creemos que esto se lleve a cabo en el corto o mediano plazo.

Otro problema ambiental de la zona en el año 2007 eran las emisiones producidas por las fábricas de harina de pescado y el hedor de la materia prima (pescado podrido) que las abastecía. Las fábricas radicadas en el ejido urbano fueron desalojadas de la zona de estudio en los últimos años y desplazadas hacia la zona portuaria encontrándose hoy concentradas en el sector cercano a la banquina de lanchas costeras (las tradicionales lanchas amarillas). Estas industrias son las más impactantes desde el punto de vista organoléptico, debido al intenso olor que desprenden las emisiones gaseosas por ellas producidas. Siendo que el puerto se encuentra enclavado en una zona de paso obligado entre dos polos de desarrollo turístico como es la zona de Punta Mogotes y el sector que se extiende entre la escollera norte y Cabo Corrientes, y a que es en verano cuando se produce mayor generación de malos olores debido a la descomposición veloz de la materia prima y a la predominancia de vientos norte y noroeste, es la fabricación de harina el problema ambiental que genera en la actualidad más conflictos y

choque de intereses entre diferentes actores. Las fábricas de harina son controladas por la Municipalidad, por el Consorcio de Gestión del Puerto y por el OPDS.

Vidal nos comenta con respecto al incumplimiento en los parámetros ambientales de las industrias pesqueras, a las respectivas sanciones aplicadas por el organismo provincial y a las reacciones por parte de los actores afectados: *“A una de las harineras la clausuramos tres veces desde 2006 hasta ahora y los tipos están funcionando con un amparo judicial. En una de las clausuras al otro día teníamos a los muchachos del gremio acá que nos querían cagar a trompadas. **Se tiende a preservar la fuente de trabajo y se tiende a la mejora, no se tiende a la clausura.** Nosotros como inspectores tenemos un solo artículo, dentro de la maraña legal que se maneja, que nos permite clausurar. Es cuando vos podés acreditar que hay un grave riesgo inminente. Lo podés hacer ante un caso extremo, no podés clausurar por cualquier cosa.”*

La contaminación del aire a través de las emisiones, y del mar a través de las descargas en cloacas y pluviales son, sin duda, los principales problemas ambientales no resueltos que presenta la industria pesquera en la actualidad.

Nuestro siguiente problema ambiental se relaciona con la abundante utilización de agua por parte de las empresas pesqueras.

c. La sobre-explotación del acuífero

El abastecimiento de agua potable de la ciudad se realiza mediante un acuífero subterráneo y brinda agua de excelente calidad. Sin embargo, desde mediados del siglo XX diversos especialistas, entre los cuales cabe mencionar a Groeber, Ruiz Huidobro y Sala, comenzaron a alertar a gobiernos municipales y provinciales sobre la limitada capacidad que ofrece el acuífero y acerca de la necesidad de procurar una administración eficiente y racional del recurso. Por consiguiente, el consumo de aguas subterráneas podría presentar limitaciones a largo plazo. Otro problema en una ciudad litoral tiene que ver con las intrusiones marinas ocurridas cuando el acuífero desciende su nivel por debajo del nivel del mar.

Según Mérida, L. (2002: 3): *“La gestión sustentable de acuíferos costeros requiere una explotación racional, considerando las diferentes protecciones naturales frente a la intrusión marina. Esta explotación debe estar acorde a las variables hidrológicas y establecer la forma más eficaz posible de extraer el máximo caudal disponible satisfaciendo los diferentes usos locales (doméstico, agricultura, industria)”*. En el caso de Mar del Plata, se obtiene agua para consumo sólo de recursos subterráneos. Además,

es la principal ciudad turística de Argentina, y requiere un volumen adicional, que produce un estrés en el acuífero por explotación intensiva durante los meses de enero y febrero.

La industria pesquera estuvo históricamente asociada con la sobre-explotación de las aguas subterráneas. La misma da cuenta del mayor consumo de agua dentro de la rama industrial. En las fábricas de conservas el agua es utilizada para lavar las materias primas y las latas, y para procesos de esterilización. En las plantas de congelado los usos principales son la producción de hielo, la limpieza general y el procesamiento del pescado. A través de los años, el puerto ha sido particularmente afectado por un descenso del nivel de las aguas subterráneas sufriendo recurrentes cortes en la provisión. Desde los años 1980 muchas fábricas han instalado sistemas de bombeo clandestinos para garantizarse la provisión de agua agravando, de esta forma, el problema. Como consecuencia, las napas que surten al área, presentaban hacia fines de la década de 1990 un alto nivel de salinización (800-900 mg/l) así como también una alta concentración de cloritos alcanzando un valor de 6.000 mg/l (Allen, A., 2003), lejos de lo recomendado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) como aconsejable para el consumo humano (700 mg/l).

Lucas Subiaurre del INTA señala al respecto: *“Es una deficiencia del estado el tema del agua. Cómo hago si con los medidores que tengo cubro un cuarto del agua que necesito para la producción. Si produzco menos, queda un montón de gente sin trabajo. Es un círculo vicioso”*

El bombeo clandestino de agua es uno de los aspectos más difíciles de controlar por parte de la autoridad del agua, ya que los pozos clandestinos se encuentran ocultos siendo muy difícil su detección.

Observemos ahora quiénes y a través de qué mecanismos, desde el ámbito estatal, están encargados de ocuparse de los conflictos ambientales derivados de la operatoria de la industria pesquera.

d. La aplicación de Estudios de Impacto Ambiental en la zona analizada

El organismo responsable de monitorear la calidad de los productos pesqueros es el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Alimentaria (SENASA). El gobierno de la provincia de Buenos Aires establece el marco legal para el control de las emisiones atmosféricas y la empresa para-estatal Obras Sanitarias Sociedad de Estado (OSSE), la cual fue descentralizada en 1985, regula las descargas y el tratamiento de desperdicios líquidos y sólidos. Desde 1996, un nuevo marco legal introducido por el gobierno de la provincia (Ley N° 11.459), demanda un

Estudio de Impacto Ambiental (EIA) para todas las actividades industriales. La municipalidad es la encargada de obligar a las empresas a realizar estos estudios mientras que la provincia es la encargada de evaluar los mismos. Todas las industrias pesqueras son obligadas a enviar su EIA para poder obtener un Certificado de Aptitud Ambiental (CAA). Para 1998 sólo el 13% de las plantas de procesamiento de pescado habían enviado sus EIA y sólo un 10% habían obtenido su CAA. Esto sin contar las muchas cooperativas y plantas informales que no están contempladas en las estadísticas municipales (Allen, A., 2003: 25). Esta situación se ha revertido durante los siguientes años. De todas formas, según aclara el responsable de auditar estos estudios, Marcelo Fuster: ***“Hay un error conceptual, porque a una planta que está instalada hace quince años no se le puede hacer un estudio de impacto. Entonces, lo que hacemos es presentar una auditoria en forma de reducir la contaminación que ya venían produciendo, sabemos que no existe la contaminación cero pero si sabemos que se puede reducir en forma considerable. Ese es el objetivo desde que apareció esta normativa en el año 1996. Se hacen de todas plantas instaladas desde antes. Las nuevas empezaron a incorporar técnicas de remediación y mitigación que las otras no tenían. Las anteriores tuvieron que adaptar su sistema a las nuevas reglamentaciones (...) Las plantas truchas son un problema ya que tiran directo a las cloacas residuos sin ningún tipo de tratamiento primario ni secundario”***.

Debemos remarcar que los estudios de impacto no tienen como función cerrar fábricas sino mitigar los efectos nocivos de la industria y que si bien se ha avanzado en la realización de éstos, siguen existiendo en el puerto un número importante de plantas operando en los márgenes de las legislaciones (fundamentalmente cooperativas y cuevas). La dispersa y conflictiva intervención de diversas instancias de gobierno dificulta los controles. Dentro del gobierno local el monitoreo ambiental y el gerenciamiento de las infraestructuras constituyen esferas separadas, de la misma forma que el monitoreo de la pesca y el procesamiento son regulados por instancias nacionales y municipales en forma aislada.

Conclusiones

Como pudimos observar, los profundos cambios estructurales que se dieron lugar en la industria pesquera nacional durante las décadas de 1980 y 1990 no sólo impactaron en las formaciones sociales involucradas, directa o indirectamente con el proceso pesquero, sino que también potenciaron el deterioro del espacio y del medio ambiente portuario de la ciudad de Mar del Plata. De esta forma, el estado general de la zona

analizada presenta hoy un deterioro que condensa problemas estructurales de larga data, los cuales se han potenciado durante las últimas tres décadas. Entre los mismos podemos destacar:

- una grave situación habitacional, por la aparición de gran cantidad de asentamientos precarios en los Barrios Puerto y Villa Lourdes. Esta situación favorece a la industria –fluctuante en su demanda de operarios debido a la estacionalidad de las especies y a la sobrepesca- ya que le brinda una disponibilidad permanente de mano de obra, poco calificada y disponible, radicada en torno al núcleo de la actividad. Por otro lado, observamos el fenómeno de *industria a domicilio* así como la presencia de “cuevas” de procesamiento de pescado dentro de los asentamientos irregulares.
- una ineficiencia de la red de desagüe pluvial para evitar las periódicas inundaciones que se dan lugar en la zona las cuales ocasionan perjuicios a todos los habitantes del área y fundamentalmente a aquellos de menores recursos y habitación más precarias.
- un incumplimiento recurrente por parte de las empresas pesqueras de los parámetros adecuados de vuelcos al sistema de drenaje y de emisiones gaseosas, profundizándose así la contaminación de la atmósfera portuaria y de las aguas adyacentes al puerto. Esta situación se ve agravada por la existencia de una gran cantidad de plantas precarias que operan en la clandestinidad evadiendo todo tipo de controles y legislaciones estatales.
- un bombeo clandestino de agua por parte de las empresas con el consecuente deterioro del acuífero subterráneo por descenso de nivel e intrusión marina. Este aspecto es uno de los más difíciles de controlar por la incapacidad de OSSE de detectar las perforaciones ilegales.

El auge de las exportaciones pesqueras ocurrido durante el período post-neoliberal no ha contribuido a superar estos problemas. La extraordinaria renta producida por la actividad en las últimas décadas, no solo no redundó en una revitalización de las estructuras sociales y edilicias observables, sino que promovió un aumento del bombeo clandestino de agua y de la contaminación atmosférica y del mar por parte de las empresas. La retracción del Estado en el marco de los paradigmas neoliberales significó una reducción de la inversión pública en infraestructuras y un aumento de la externalización del costo ambiental por parte de los privados. La dispersa y conflictiva intervención de diversas instancias de gobierno, así como la presión social proveniente desde el ámbito empresarial y

sindical dificultan la aplicación efectiva de los mecanismos de control. La coexistencia de reglamentaciones y jurisdicciones nacionales, provinciales y municipales genera una yuxtaposición de disposiciones normativas emanadas de diversos niveles de gobierno, las cuales en lugar de complementarse provocan un efecto distorsivo en la toma de decisiones. De esta forma, si sumamos la ineficacia del Estado para controlar a las empresas y su escasa voluntad política para comprometer los intereses de los privados, observamos que los efectos no deseados del desarrollo son escasamente atendidos, impactando en forma creciente sobre el medio ambiente urbano portuario de la ciudad de Mar del Plata y sobre las formaciones sociales que desarrollan allí la reproducción de su existencia.

Estas tendencias, analizadas aquí para un específico caso local, se repiten en el marco de otras actividades económicas en múltiples espacios urbanos de la Argentina.

Notas

(1) El grueso de las cooperativas existentes desde principios de los años 1990 en el puerto de Mar del Plata, funciona bajo el control de grupos empresarios pesqueros concentrados, significando esta forma de vinculación con la mano de obra tan sólo una estrategia para abaratar el factor costo laboral, eliminando las prerrogativas que tienen los trabajadores bajo relación de dependencia y eludiendo las cargas impositivas. Es decir que en la práctica las cooperativas actúan como agencias de empleo que proporcionan mano de obra a las grandes empresas pesqueras, las cuales evitan de esta forma la relación de dependencia con la mano de obra a través de la terciarización del fileteo. Según afirma Pradas (2005: 22), se crearon las cooperativas para eludir toda la legislación laboral, para terminar con los aportes patronales a la jubilación, liquidar la obra social y la garantía horaria.

(2) El COT del Partido de Gral. Pueyrredón fue realizado durante la dictadura y presentado en su primera versión en 1979. Fue confeccionado siguiendo el modelo del de la ciudad de Buenos Aires, en base a planos y fotos aéreas, sin realizarse un recorrido exhaustivo de la ciudad. El mismo estableció áreas residenciales en lugares sembrados de fábricas, hecho que determinó que debieran establecerse excepciones cuadra por cuadra.

(3) Las empresas más importantes han ampliado sus instalaciones en los últimos años construyendo nuevas cámaras de frío. Esto les permite: por un lado tener disponibilidad de reservar recurso en espera de oportunas condiciones de mercado (aumentando su capacidad de amortiguar conflictos que paralizan la actividad); y por otro lado disputar el rubro del frío en la

industria. Vender frío a agentes menos poderosos de la cadena supone una nueva generación de valor. De esta forma, no fue la expansión de las líneas de producción el objeto de la inversión de los empresarios en los últimos años, como había sido durante el auge de la industria en los años 1970, sino la ampliación de su capacidad de refrigerar.

(4) A principios de los años 1990, y en el marco de las modificaciones a la ley de quiebras (las empresas podían acceder al concurso no preventivo sin necesidad de tener pagos al día ni los aportes ni los salarios de sus trabajadores en relación de dependencia), algunas empresas líderes en el procesamiento, que habían gozado ya por mucho tiempo de la refinanciación de sus deudas, entraron en convocatoria de acreedores y se declararon en quiebra. Entre ellas se destacan Ventura, Arpemar, Estrella de Mar, Tomar de Tobo, Pesquera San Andrés, Antonio D'Antonio Pesquera, Alfé Trade, Pesquera Bolívar, Mediterraneo y Frigocen.

(5) Entrevista realizada a Jorge Di Scala el día 12 de noviembre de 2009.

(6) El intenso tráfico de vehículos de gran porte, sin los estrictos controles en cuanto al límite establecido de 30 toneladas de carga, es uno de los principales responsables del deterioro de las calles en la zona operativa de la industria.

(7) Entrevista realizada a María de los Ángeles Vicente el día 12 de junio de 2011.

(8) Entrevista realizada a Elsa el día 4 de octubre de 2007. La entrevistada nos pidió que no sea mencionado su apellido.

(9) Nuncio de Rosa es el dueño de uno de los almacenes navales más importantes del Puerto de Mar del Plata el cual emplea a 150 personas en la ciudad y cuenta con una sucursal en Puerto Madryn.

(10) La funcionaria se refiere a la gestión municipal de Gustavo Pulti quien está a cargo de la comuna desde el año 2007. El funcionario proviene de un partido vecinalista (Acción Marplatense) y ha mantenido, desde el comienzo de su gestión, una importante vinculación con los grandes grupos económicos de la ciudad, especialmente aquellos vinculados a la actividad turística, hotelera y a los medios de comunicación.

(11) “Diagnóstico estratégico”, *Plan Estratégico del partido de General Pueyrredón*, Municipalidad del Partido de General Pueyrredón, Mar del Plata, 2006.

(12) Sobre todo del arroyo Las Chacras ubicado en la zona céntrica de la ciudad, sobre el cual se asentaban los pescadores a principios del siglo XX.

- (13) Entrevista realizada a Marcelo Fuster el día 12 de abril de 2011.
- (14) Entrevista realizada a Carlos Vidal el día 16 de agosto de 2011.
- (15) La inundación del 30 de enero del año 2000 fue el último evento de relevancia, resultando una de las inundaciones más catastróficas en la historia de la ciudad de Mar del Plata. La combinación de una masa de aire cálido, el ingreso de un frente de aire frío y el recalentamiento diurno fueron los factores que desataron el fuerte temporal de lluvia y granizo que azotó a la ciudad de Mar del Plata. El temporal se originó alrededor de las 18:30 hs. y duró hasta las 22 hs., luego continuaron lluvias con menor intensidad hasta las 3 de la madrugada, con un total de alrededor de 140 milímetros caídos.
- (16) “Diagnóstico estratégico”, *Plan Estratégico del partido de General Pueyrredón*, Municipalidad del Partido de General Pueyrredón, Mar del Plata, 2006. Las negritas son nuestras.
- (17) Entrevista realizada a Lucas Subiaurre el día 12 de septiembre de 2011.
- (18) Desde 1985 la ciudad cuenta con una planta de tratamiento de residuos cloacales, pero debido a recortes presupuestarios realizados mientras era construida la obra, la misma sólo brinda tratamiento primario: líquidos y sólidos son separados para luego ser descargados directamente en el océano. Como consecuencia, la polución del mar y de las arenas también empeoró considerablemente durante las últimas décadas.

Bibliografía

ALLEN, Adriana: *Urban sustainability under threat: the restructuring of the fishing industry in Mar del Plata, Argentina*, en: **Development in Practice**, Vol 11, N° 2 y 3, London, 2003, pág. 12-42.

BASUALDO, Eduardo: **Sistema político y modelo de acumulación en la Argentina. Notas sobre el transformismo argentino durante la valorización financiera (1976-2001)**, Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes, 2002.

BASUALDO, Eduardo: **Estudios de historia económica argentina. Desde mediados del siglo XX a la actualidad**, Buenos Aires, Siglo XXI, 2006.

BECCARIA, Luis; ORSATTI, Álvaro: *Precarización laboral y estructura productiva en la Argentina 1974-1988*”, en: Marta Novick y otros (Comps.) **La precarización del empleo en la Argentina**, Buenos Aires, CEAL/CLAT-CLACSO, 1989, pág. 22-38.

CALCAGNO, Alfredo; CALCAGNO, Eric: **Argentina. Derrumbe neoliberal y proyecto nacional**, Buenos Aires, Le Monde Diplomatique, 2003.

CÓCCARO, José; Le Bail, JEAN; GÓMEZ, Oscar: *La minería pesquera ¿argentina?*, en: actas del **Segundo Encuentro Internacional Humboldt**, Mar del Plata, octubre de 2000.

COLOMBO, Guillermo: *Crisis de la merluza y protesta obrera. La dinámica de los enfrentamientos en el puerto marplatense. (1997-2002)*, **Tesina de grado de Lic. en Historia**, (mimeo), 2008.

FERNÁNDEZ, Roberto: **Habitar Mar del Plata. Problemática de Vivienda, Tierra y Desarrollo Urbano de Mar del Plata. Diagnóstico y Propuestas**, Mar del Plata, Programa ARRAIGO/Universidad Nacional de Mar del Plata, 1996.

GENNERO DE REARTE, Ana; DE LOS SANTOS Miguel; GRAÑA Fernando: *Descentralización Productiva y Precarización Laboral: el caso de las cooperativas de fileteado de pescado*, en: **Informe de Coyuntura**, Buenos Aires, Centro de Estudios Bonaerense, Año 7, N° 71, 1997.

HARVEY, David: **Notas hacia una teoría del desarrollo geográfico desigual**, Buenos Aires, GeoBaires, Cuadernos de Geografía, 2007.

HARVEY, David: *El derecho a la ciudad*, artículo disponible en: <http://www.moviments.net/espaimarx/docs/6786f3c62fbf9021694f6e51cc07fe3c.pdf>, 2008a.

HARVEY, David: **París, capital de la modernidad**, Madrid, AKAL, 2008b.

IÑIGO CARRERA, Nicolás: *La situación de la clase obrera en la Argentina del capital financiero* en: **Theomai**, N° 19, Universidad Nacional de Quilmes, Quilmas, 2009.

LEFEVBRE, Henri: **La revolución urbana**, Madrid, Alianza Editorial, 1972.

LEFEVBRE, Henri: **El derecho a la ciudad**, Barcelona, Ed. Península, 1973.

LINDEMBOIM, Javier (editor): **Trabajo, desigualdad y territorio. Las consecuencias del neoliberalismo**. Buenos Aires, FCE-UBA, 2004.

MATEO, José; COLOMBO, Guillermo; NIETO, Agustín: *Precarización y fraude laboral en la industria pesquera marplatense. El caso de las*

'cooperativas' de fileteado de pescado, 1989-2010, Informe presentado en el **Concurso Bicentenario de la Patria**, Ministerio de la Provincia de Buenos Aires, La Plata, 2010, pág. 38-74.

MÉRIDA, Luís: *La evolución de la intrusión salina en el acuífero marplatense. Ejemplo de una gestión sustentable*, en: **Notas sobre el comportamiento hidrogeológico de la tosca**, Bocanegra, Martínez y Mazzone Eds., Mar del Plata, UNMdP, 2002, pág. 123-155.

NIETO, Agustín; COLOMBO, Guillermo: *Lucha de calles en la industria de la pesca Una interpretación del porqué de su regularidad (1997-2007)* en: **Conflicto Social**, Año 2, N° 1, Buenos Aires, Instituto de Investigación Gino Germani, 2009, pág. 45-59.

NOVICK, Marta: **Reestructuración productiva, mercado de trabajo y sindicatos en América Latina**, Buenos Aires, CLACSO, 2000.

PERALTA RAMOS, Mónica: **La economía política argentina: poder y clases sociales (1930-2006)**, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2006.

PRADAS, Eduardo Maro: **Un acercamiento a la problemática pesquera marplatense**, mar del Plata, Ediciones El Mensajero, 2005.

SANTOS, Milton: **Metamorfoses do Espaço Habitado**, Sao Paulo, Hucitec, 1988.

SANTOS, Milton: **De la totalidad al lugar**, Barcelona, Ed. Oikos-Tau. 1996.

SASSEN, Saskia: **The Global City: New York, London, Tokio**, Princeton, Princeton University Press, 1991.

VILLAR, María del Carmen: *Fronteras terrestres de los espacios costeros. Reflexiones sobre su variabilidad espacio-temporal en ciertos tramos del litoral marítimo bonaerense*, en: actas de las **II Jornadas platenses de Geografía**, La Plata, Universidad Nacional de La Plata, 2000.

VILLAR María del Carmen; RIGONAT Cecilia: *Intervenciones hídricas urbanas y valorización diferencial del territorio* en: **Mar del Plata: Historia, territorio y sociedad**, Mar del Plata, UNMdP, 2003, pág. 121-143.

YURKIEVICH, Gonzalo: *Mar del Plata, ¿Derecho a la ciudad o ciudad a la derecha?* en: **Despertando Latitudes**. Año 2, N° 2, Valparaíso, Universidad Católica de Valparaíso, 2009, pág. 23-31.

YURKIEVICH, Gonzalo: *Transformación estructural, conflictividad social y deterioro espacio-ambiental en el Puerto de la ciudad de Mar del Plata. 1997-2007*, en: **Revista de Estudios Marítimos y Sociales**, año 2, N° 2, Mar del plata, GESMAR, 2010, pág. 132-141.

YURKIEVICH, Gonzalo; ALLEN, Adriana: *¿Sustentabilidad ambiental o sustentabilidad diferencial? La reestructuración neoliberal de la industria pesquera en Mar del plata, Argentina* en: **Revista de Estudios Marítimos y Sociales**, año 3, N° 3, Mar del plata, GESMAR; 2010, pág. 151-167.

Otras Fuentes:

Documento “**Diagnóstico Estratégico**”, Plan Estratégico del Partido de Gral. Pueyrredón, Municipalidad del Partido de General Pueyrredón, Mar del Plata, 2006.

Fecha de recepción: 30 de junio de 2013

Fecha de aprobación: 16 de octubre de 2013