

Impacto de grandes obras de infraestructura analizado a la luz de la Geografía de la Percepción. La Estación Terminal Multimodal de Pasajeros de Mar del Plata.

Prandín, Griselda A.
Profesora en Geografía

Barabino, Nélida M.
Profesora en Geografía y MSc. en Gestión Ambiental del Desarrollo Urbano.

Profesoras Adjuntas del Departamento de Geografía -UNMdP

gprandin@mdp.edu.ar – nbarabin@mdp.edu.ar

Resumen

El crecimiento urbano de la ciudad de Mar del Plata y la modificación de sus funciones con relación a la etapa histórica que imprime el Proceso de Globalización hizo necesaria una serie de políticas de readecuación de espacios operativos para los distintos tipos de transporte. A la situación nacional en general, en la ciudad, en particular, se suman otras como son las condiciones del puerto local que aún demanda obras no concretadas, la falta de servicios ferroviarios de conexión nacional y regional, así como también la escasa operatividad del aeropuerto local con pocos vuelos hacia el resto del país, dieron como resultado un aumento del tráfico de pasajeros por micros de línea de media y larga distancia lo que despertó la necesidad de adecuación de las instalaciones de la Estación Terminal de Pasajeros. Es así que como resultado de un proceso de evaluación y discusión se arribó a la decisión política de instalar la nueva Estación Terminal de pasajeros en terrenos pertenecientes al ferrocarril, junto a la Estación Norte, formándose así la Estación Ferroautomotora de Pasajeros.

A partir de esta realidad nos propusimos llevar adelante un trabajo que permitiera evaluar el impacto que produjo tal construcción en el Barrio Estación Norte, uno de los más antiguos de la ciudad y que, a su vez, sirviera como aporte metodológico útil para el trabajo pedagógico donde alumnos y docentes pudieran servirse del ejemplo para el estudio de otras obras que generaran impactos significativos en el espacio.

Entonces, basándonos en experiencias previas que nos habían permitido incursionar en distintas áreas del método geográfico de acuerdo a las temáticas que evaluamos en cada oportunidad, elegimos para ésta los postulados de la Geografía de la Percepción, a los que incorporamos otros propios del análisis de la fragmentación socio territorial, técnicas de relevamiento de datos sobre uso del suelo, de la conectividad del barrio con el resto de la ciudad y segmentación interna del barrio a partir de un conjunto de indicadores seleccionados, referidos a la condición de vida de su población.

Desarrollo

Puede considerarse que esta investigación tiene un carácter dual, por una parte, se adentra en una problemática actual de la ciudad de Mar del Plata y puntualmente de la población del Barrio Estación Norte

y por la otra permite brindar herramientas metodológicas para estudiar otros espacios urbanos y otros procesos sociales que modifican sus formas físicas y de la vida diaria.

Entendemos que la construcción de grandes obras dentro del espacio urbano debe estudiarse atendiendo a lógicas de distinta escala de percepción: la visión macro nos permitió entender la necesidad de la construcción de una estación terminal acorde a los requerimientos actuales del transporte automotor de pasajeros; el análisis de la visión local que llevó a que la ciudad de Mar del Plata atendiera esa necesidad a través de políticas públicas que la materializaran y finalmente la escala cotidiana que es la que al recibir la obra toma contacto directo con las modificaciones resultantes, nos permitió evaluar la percepción de la población al respecto (escala micro).

Una serie de pasos metodológicos nos permitió llevar adelante la investigación, los que a su vez se exponen como propuesta de experiencia educativa.

La primera aproximación a la temática de estudio resultó de la inquietud por conocer en profundidad la percepción de los habitantes del barrio Estación Norte respecto de presencia de la nueva actividad en esta parte de la ciudad.

La pregunta que nos guió fue: ¿Por qué en este lugar y no en otro? La respuesta al interrogante surgió de la lectura de una audiencia pública celebrada en la ciudad donde cada uno de los representantes barriales y de instituciones de la comunidad expusieron sus posturas. Aquí recorrimos un sendero de opiniones socio políticas donde cada uno de los asistentes interponía su opinión intentando sustentarla con argumentos ad hoc.

Pero entender la particular conformación de un barrio y su desarrollo histórico, es una tarea que no debe desprenderse del contexto local, nacional y global. Esta ciudad de veraneo de la elite porteña, que en tiempos del modelo económico agroexportador configuró un emplazamiento ferroviario en estos lugares, el que dejó su impronta en el territorio que ahora se constituía en nuestro objeto de estudio, definitivamente ha cambiado, ha evolucionado y ha crecido espacialmente, pero a manera de palimpsesto la capa que corresponde a las funciones originarias sigue mostrando algunas de sus características históricas. Por lo que nuestra inquietud era responder la consigna: ¿Cuál es el origen de este barrio?, ¿Desde cuándo existe?, ¿Qué funciones tuvo históricamente?, ¿Qué impronta han dejado las mismas? La selección de material bibliográfico, la búsqueda de información en los archivos históricos de la ciudad y la visita a la Sociedad de fomento nos ayudó en la recopilación de material histórico.

El paisaje actual y su particular organización como un barrio con un importante sector territorial ocupado con la actividad ferroviaria y ahora con la estación de micros, nos indicaba otra necesidad, saber sobre el uso del suelo presente en esta área de la ciudad. ¿Hay actividades relacionadas con las viejas funciones ferroviarias?, ¿Hay ahora otras resultantes de la nueva instalación? Para satisfacer esa curiosidad investigativa asumimos la tarea de hacer un relevamiento en campo, manzana por manzana, con una guía de observación para identificar en cada una de ellas los usos prioritarios: residencial, comercial, de servicios y otros. Luego esa información fue volcada a planillas de cálculo, cuyo análisis e interpretación permitió llegar a una aproximación, de muy alto grado de validez, respecto de la realidad. Los indicadores utilizados para la

caracterización están referidos a densidad de edificación, tipo de las mismas, residencias uni o plurifamiliares, redes de servicios domiciliarios, instituciones y equipamiento urbano. Al tratamiento cuantitativo de esos datos se sumó otro de tipo cualitativo como la elaboración de cartografía

representativa de accesibilidad al barrio, de recorridos de líneas de transporte público e itinerarios de entrada y salida de las unidades de corta y larga distancia a y desde la nueva Estación terminal.

La riqueza del trabajo de campo nos permitió, con la observación, relevamiento y con las entrevistas a más de veinte vecinos y comerciantes, distribuidos proporcionalmente entre los cinco segmentos que se identificaron en el barrio, constatar la mayoría de los datos que habíamos tomado de fuentes secundarias, y obtener así lo más rico del estudio: la percepción de los antiguos vecinos, de los miembros de la sociedad de fomento, y de los nuevos comerciantes. Cada uno de ellos fue partícipe de nuestro estudio como protagonistas representativos de la morfología social del barrio, que en una primera visión aparecía como detenido en el tiempo, y que ahora a la luz de la nueva actividad tomaba otro dinamismo. Fueron esas opiniones, las de los vecinos próximos a las obras del nuevo emplazamiento y también las de los más alejados las que nos llevaron a elaborar conclusiones sobre el acierto o no de la construcción de una obra de tal envergadura en un sector del espacio urbano marplatense ya consolidado.

El trabajo utilizó la técnica de la observación permanente y participante con innumerables visitas al campo de estudio, con tomas de fotografías, con muchos recorridos a pie por las 60 manzanas que componen el territorio barrial y con listados de edificaciones siguiendo la metodología demográfica usada por INDEC para sus relevamientos pre censales.

Así y con toda la información detallada, nos encontramos en condiciones de llevar adelante la tarea de elaborar conclusiones e informes.

Síntesis de los resultados:

- . Se confirmaron las posibilidades que brinda la Geografía de la percepción para estudios del impacto que produce la instalación de grandes obras que refuncionalizan un barrio en una ciudad.

- . Se utilizó una metodología que permitió un tratamiento multiescalar del tema.

Se identificaron distintos sectores dentro del barrio para facilitar la recolección de información.

-Del relevamiento de uso del suelo resulta lo siguiente:

USO DEL SUELO	1	2	3	4	5
Residencial	72.0	77.3	88.2	79.8	76.8
Comercial	12.0	16.1	9.1	15.5	12.6
Uso Público	12.0	2.2	0.5	0.6	1.8
Industrial	4.0	-	0.1	2.9	0.4
Otros	-	4.4	2.1	1.2	8.4

. Luego en cada uno de esos sectores se llevaron adelante las entrevistas tendientes a evaluar rupturas y continuidades con respecto a la nueva obra, arrojando por resultado una fuerte diferenciación en función de la proximidad de los entrevistados a la misma.

Entre las principales modificaciones detectadas en el espacio de vida de la población del barrio se cuentan:

- ✓ Para la población que reside en las proximidades de la nueva estación: Incremento del tráfico de grandes unidades de transporte Roturas del asfalto por el peso de las unidades.
- ✓ Rotura de añosas arboledas urbanas, por la altura de los micros.
- ✓ Utilización de las calles internas del barrio para estacionar micros en los tiempos de espera. Utilización de las calles internas del barrio para la limpieza y lavado de las unidades, generando acumulación de basuras y desechos líquidos.
- ✓ Falta de espacio para estacionamiento de vehículos que llegan y parten de la estación. Mayor cantidad de público circulante.
- ✓ Cambio de instalaciones comerciales.

Para la población que reside en las áreas del barrio más alejadas de la estación ferroautomotora:

- ✓ Incremento de tránsito de unidades de gran porte por algunas calles internas del barrio que conectan con las arterias de ingreso y egreso a la estación.
- ✓ Rotura de la arboleda urbana por la altura de los micros.

Entendemos que este análisis puede ser enmarcado en trabajos didácticos sobre todo con alumnos de la carrera de Geografía, o de los últimos años de la escuela secundaria, toda vez que aparezca la inquietud por entender la existencia de emplazamientos urbanos presentes, relictos del pasado o *“formas viudas” en términos de Milton Santos*. Siempre atendiendo a la visión de la particular organización espacial de cada sociedad en un territorio y en un tiempo determinado. Sin descuidar nuestra misión como formadores, intentando que nuestros estudiantes aprehendan las herramientas claves para cuidar el planeta o como humanamente lo predica Su Santidad El Papa Francisco en la Encíclica Laudato Sí, *“para cuidar nuestra casa común”*.

Para finalizar, y a manera de síntesis enunciamos los principales requerimientos y las actividades que han sido realizadas en esta investigación y que creemos pueden aplicarse a otras realidades.

Requerimientos:

- Existencia de una situación o problemática que afecte a una población concreta. La misma deberá adecuarse a las posibilidades del curso con el que se proyecte trabajar esta experiencia didáctica

- Trabajo de laboratorio (aula) previo al contacto con el campo, en el que debe seleccionarse y definirse concretamente el tema a trabajar, definir el marco teórico y conceptual sobre el que girará el trabajo, selección de variables a analizar en relación al tema propuesto, planificación del cronograma y asignación de tareas.

Tareas o actividades a desarrollar:

1. Formulación de preguntas de investigación para guiar el trabajo (Qué se quiere estudiar) y planteo de objetivos.
2. Búsqueda de bibliografía, artículos de divulgación científica y periodísticos sobre la temática seleccionada (antecedentes)
3. Búsqueda de información oficial sobre el tema, cuando correspondiere.
4. Búsqueda de material histórico referido al barrio o lugar seleccionado.
5. Búsqueda de datos sociales, económicos, geográficos, de infraestructura, etc. referidos al lugar.
6. Toda otra información referida al tema de estudio.
7. Selección de indicadores que se utilizarán para el relevamiento de campo.
8. Elaboración de encuestas/entrevistas sobre el tema.
9. Relevamiento de las características del lugar (listados, fotografías, filmaciones, etc.).
10. Realización de las entrevistas/encuestas.
11. Elaboración de cartografía temática.
12. Redacción de informes.
13. Exposición de resultados.

Bibliografía

- **Estebanez Álvarez**, José (1979): *“Consideraciones sobre la geografía de la percepción”*. En dialnet.unirioja.erc/descarga/articulo/1381107/pdf
- **Municipalidad de General Pueyrredón** (2006): *“PLAN DE GESTION TERRITORIAL De Mar del Plata y el Partido de General Pueyrredón”*.
- **Presidencia de la Nación** (2005): *“Decreto 704/2005. Transporte Ferroviario y por Automotor de Pasajeros”*.
- **Rosenthal**, Cristina (Comp.) (2013): *“La construcción diferencial del espacio según la condición socio económica de la población. Análisis y comparación de unidades barriales en Mar del Plata”*. UNMDP. Ediciones Suárez.
- **Sánchez**, Joan E. (1991): *“Espacio, economía y sociedad”* Siglo Veintiuno de España. Editores, S.A. Madrid.
- **Santos**, Milton (2000). *“La Naturaleza del Espacio. Técnica y Tiempo. Razón y Emoción”*. Editorial Ariel. Barcelona.
- **Tella**, Guillermo (2007): *“Un crack en la ciudad: rupturas y continuidades en la trama urbana de Buenos Aires”*. Bs. As., Ediciones Nobuko.
- **Zagorodny**, Ana y otros (2008): *“Patrimonio ferroviario de Mar del Plata y el partido de General Pueyrredon”* en Torres Cano, Manuel (Editor) (2008): *“Historias ferroviarias al sur del Salado”*. Ediciones Suarez. Mar del Plata.