

## **“PENSAR Y HABITAR COMODORO RIVADAVIA DESDE LA MIRADA SIMBÓLICA: UNA CIUDAD SIN TIEMPO NI “LUGARES” PARA MUJERES”**

**Doctorando:** Magister Mariel Pacheco

### **Resumen:**

A través de este trabajo nos proponemos conocer cómo se ha pensado y planificado la ciudad de Comodoro Rivadavia ubicada en la Provincia del Chubut en la República Argentina. En forma específica nos interesa mostrar la perspectiva del Estado Municipal quién a través de los años ha gerenciado una ciudad sólo para algunos ciudadanos. La ausencia de la perspectiva de género no debiera llamarnos la atención, sobre todo si se considera que Comodoro Rivadavia es una ciudad que se inserta en la economía nacional e internacional de la mano de la actividad petrolera, una actividad económica claramente enlazada con el mundo masculino, Cómo se piensa la ciudad? ¿Cómo se la planifica? ¿Hay lugares para todos? ¿Cuál es el lugar de las mujeres? Son algunas de las preguntas que se irán respondiendo a lo largo de este trabajo.

**Palabras claves:** Ciudad- Planificación- Mujeres

### **Summary:**

Through this work, we propose to know how the city of Comodoro Rivadavia located in the Province of Chubut in the Argentine Republic has been thought and planned. Specifically, we are interested in showing the perspective of the Municipal State who over the years has managed a city only for some citizens. The absence of a gender perspective should not call our attention, especially if Comodoro Rivadavia is considered to be a city that is inserted in the national and international economy by the hand of oil activity, an economic activity clearly linked to the male world How do you think the city? How is it planned? Are there places for everyone? What is the place of women? These are some of the questions that will be answered throughout this work.

**Keywords:** City- Planning- Women

## **Introducción:**

Comodoro Rivadavia está ubicada en el extremo sureste de la Provincia del Chubut; fundada en el año 1901 vio cambiar su destino a partir del hallazgo del petróleo en el año 1907. El petróleo actuó como dinamizador y organizador del espacio urbano ya que cuando se crea en el año 1922 la empresa estatal Yacimientos Petrolíferos Fiscales (Y.P.F.) comienzan a establecerse los denominados “campamentos petroleros” al estilo de economías de enclave.

Toda la población trabajadora ypefiana<sup>1</sup> junto a sus familias se localizaba en torno a los pozos petroleros siendo la empresa estatal quien garantizaba por aquellos años todo lo necesario para que las familias petroleras no se desplacen de “esos campamentos” distantes algunos kilómetros al centro del pueblo. A los campamentos estatales se fueron sumando diferentes empresas privadas que a través del tiempo fueron otorgando cierto perfil paisajístico y productivo a la zona.

Comodoro Rivadavia ha sido y sigue siendo la ciudad más importante de la Patagonia Central debido a su número de habitantes, a los servicios que presta y a su rol dentro de las Cuenca Petrolera del Golfo San Jorge.

Ha vivido diferentes períodos de auge y decadencia en función del precio del barril, se ha sumido en situaciones de esperanza y de desesperanza en forma continua ya que a modo de olas se mueve de la mano del monocultivo petrolero. Cuando en el año 1994 se privatiza la empresa estatal fue el Municipio quien asumió los campamentos y sus infraestructuras dándoles el estatus de barrios.

A través de los años no ha habido claras políticas organizadoras del ejido urbano, de hecho la última inundación ocurrida entre el 29 de marzo y el 8 de abril del año 2017 ha dejado en evidencia la falta de políticas de planificación urbana; desde la actual coyuntura política se han intentado recuperar trabajos y ejercicios realizados por intendencias anteriores para comenzar a pensar en la ciudad y en su organización.

A través de este trabajo buscamos recuperar y visibilizar algunos análisis y documentos pensados y realizados por diferentes profesionales ya que a pesar de sus ausencias constituyen sin duda alguna, un comienzo interesante. Luego pretendemos discutir las concepciones de “ciudad” que subyacen en los mismos para poner foco en la mirada simbólica que debiera incorporarse a la hora de pensar en una ciudad “de” y “para” “todos”. Nos interesa cerrar el trabajo proponiendo la necesidad de incorporar la perspectiva de género a la hora de gestionar la ciudad para hacerla más amigable y habitable para todos y para todas.

El trabajo se divide en cinco apartados claramente conectados entre sí: En el *primero* analizamos el concepto de metrópolis regional y metrópolis multipolar que propone el municipio actual para pensar y describir a la ciudad.

En el *segundo apartado* nos adentraremos en los usos de suelo dispuestos oficialmente y empezaremos a cuestionar los mismos incorporando el concepto de “lugar” y haciendo referencia a los lugares de la memoria seleccionados y elegidos desde la municipalidad centrando la mirada en el “centro” de Comodoro Rivadavia a fin de pensar qué subyace detrás de cada edificio o monumento elegido para cuidar y proteger.

El *tercer apartado* mucho más descriptivo recupera el borrador del Código Urbano de Comodoro Rivadavia que aún no está aprobado a fin de visibilizar el uso que propone el Estado Municipal en cuanto a equipamientos y servicios ya que después de la inundación ocurrida entre el 29 de marzo y el 8 de abril del año 2017 el Colegio de Arquitectos y Agrimensores empezó a cuestionar ostensiblemente la gestión urbana de la ciudad evidenciando la necesidad de pensarla y “refundarla”.

El *cuarto apartado* recupera un documento realizado por un grupo de profesionales que en el año 2007 reconocieron los niveles críticos de conflictos socio económico, urbanístico y ambiental de la ciudad y propusieron un modelo de ocupación territorial y un plan de desarrollo sustentable con una duración de veinte años (entre el 2007 y el 2027). En este documento no se visualiza el uso del tiempo en la ciudad y cuán importante es en esta localidad considerarlo.

El *quinto apartado* propone mirar y pensar la ciudad nuevamente desde la dimensión simbólica incorporando a las mujeres ya que en ningún documento oficial se incorpora la perspectiva de género.

## **1) Algunas categorías para pensar:**

La ciudad de Comodoro Rivadavia es una metrópolis multipolar de acuerdo a lo establecido por el Municipio de la ciudad en el borrador del Código de Ordenamiento Urbano presentado ante el Concejo Deliberante en el año 2018. El término metrópoli deriva del idioma latín “metrópolis” y se aplica para definir a la **ciudad de mayor relevancia en una región específica**, la importancia de dicha ciudad se verá influenciada por diferentes

---

<sup>1</sup> El término “Ypefiano/a” es una categoría nativa y designa a aquellas personas que además de trabajar en Y.P.F. se identificaban y habían construido su identidad laboral en torno a la empresa estatal. Esta forma de adscripción puede pensarse desde el año 1922, es decir desde que se crea la empresa estatal Yacimientos Petrolíferos Fiscales (Y.P.F.) y permanecer prácticamente sin alteraciones hasta la reestructuración de la empresa estatal en la década de 1990. Esta categoría que trasvasa las fronteras de la ciudad de Comodoro Rivadavia, es aplicable también para los miembros de la familia cuyo universo cotidiano estaba claramente vinculado con YPF más allá de la relación asalariada.

elementos como su tamaño, la relevancia política con que cuenta, el **nivel** de economía que presenta, entre otras cosas.

En la mayoría de los países las metrópolis son aquellas ciudades que concentran un nivel de importancia bastante relevante en lo que se refiere a economía cultura y población, además de ser el eje principal desde donde se manejan las principales conexiones con el ámbito internacional, es decir que sirve como sede de los principales puerto y aeropuertos que son utilizados para transportar a las personas y mercancías desde dicho país hacia el interior del mismo e incluso a otras naciones. En ocasiones las metrópolis son también la sede desde donde funciona el poder político, es decir que desde allí se toman las decisiones que afectan el desarrollo del país.

En el caso de la ciudad de Comodoro Rivadavia si sostenemos esta denominación para la misma es indudable que es una ciudad que ejerce su influencia más allá de sus límites geográficos ya que articula política, económica y socialmente toda la denominada Cuenca del Golfo “San Jorge”. Un espacio productivo asociado al monocultivo petrolero que desde el año 1907 otorga identidad y cierta fisonomía propia a esta región productiva. De hecho los límites de la Cuenca del Golfo San Jorge reeditan en su mayoría los límites de la Gobernación Militar establecida entre los años 1944 y 1955 en el marco de los conflictos bélicos que se sucedían en el mundo. Las ciudades que integran la subregión económico-productiva son: Comodoro Rivadavia y Sarmiento en la Provincia del Chubut y Caleta Olivia, Pico Truncado y Las Heras actualmente Provincia de Santa Cruz.

Mapa en el que se observan las localidades que integran la Cuenca del Golfo San Jorge.



Mapa elaborado por: Geólogo Luis Chelotti

Fuente: Revista El ojo del Cóndor. Una mirada diferente a nuestra geografía. Número 3. IGN. Pp. 8

Algunos autores para el término metrópolis aclaran, además, que el número de habitantes debería superar el millón, Comodoro Rivadavia tiene de acuerdo al último censo 182,631 con una interesante proyección al 2020 de 250.000; cabe aclarar que lo que destaca en las metrópolis es la importancia económica por sobre la cantidad de habitantes. Comodoro Rivadavia -desde la mirada municipal- sería entonces una metrópolis regional cuya función predominante es la minería, pero también reúne otras funciones, ya que es una ciudad portuaria, comercial, administrativa (aunque no sea la capital de la provincia) y también concentra diversas instituciones educativas de distintos niveles y gestiones.

Comodoro Rivadavia se caracteriza por un incesante flujo de personas, dinero y equipamiento propio de la actividad petrolera que se mueve desde la ciudad hacia el resto de las ciudades que integran la cuenca petrolera.

La ciudad organiza y articula diferentes lugares, distintas ciudades alejadas geográficamente lo que exige una creciente movilidad para los trabajadores petroleros con los costes económicos y ambientales consiguientes. Esto plantea especiales dificultades para lograr una gestión integrada a partir de la multiplicidad de gobiernos locales

y agentes privados que en ellas operan, constituyendo uno de los retos más importantes en nuestras sociedades para avanzar hacia una más adecuada ordenación del territorio.

El concepto de metrópolis poli-céntrica o multipolar intentó describir un proceso habitual que modifica la estructura interna de estos territorios, consistente en la aparición de concentraciones secundarias de empresas y empleos en subcentros localizados, sobre todo, a lo largo de las principales vías de circulación y en los nodos intermodales de transporte —con accesibilidad incluso mayor que las áreas centrales—, llegando en ciertos casos a la construcción de lo que Garreau bautizó como ciudades de borde o *edge cities*.

Comodoro Rivadavia es un “palimpsesto”, es decir un mosaico de temporalidades diferentes que tiene un funcionamiento unitario y que contiene formas viudas y vírgenes. La gran parte de las formas viudas responden a infraestructura perimida perteneciente a la petrolera estatal YPF, mientras que las formas vírgenes articularían a la ciudad con el proceso de globalización. Algunas de las mismas pueden ser: hoteles de cinco estrellas, un centro cultural, un predio ferial en el que se realizan diferentes espectáculos, entre otros. Dentro de las formas vírgenes también cabe mencionar a un “no lugar” ultra moderno asociado a estos tiempos como es el reciente aeropuerto internacional terminado y en pleno funcionamiento; el puerto de la ciudad también puede convertirse en otro ejemplo interesante asociado a esta hipermodernidad. Se sumaron -además- diferentes supermercados en distintos lugares del ejido que tienen como similitud pertenecer a marcar internacionales transglobalizadas y que presentan grandes equipamientos de infraestructura necesitando importantes metros cuadrados para su instalación.

El aeropuerto, los hipermercados, el puerto y la terminal de ómnibus que se emplaza en pleno centro de la ciudad desde Marc Augé pueden definirse como “no lugares” claramente asociados a la temporalidad en la que vivimos. Ciertamente, Comodoro Rivadavia -metrópolis multipolar- cuenta con varios “no lugares”, espacios del anonimato que implican un incesante movimiento de personas sin necesidad de establecer lazos personales. Estos “no lugares” son absolutamente necesarios para el funcionamiento de la ciudad hacia adentro pero sobre todo hacia afuera y nos dan pistas para entender que son parte de este mundo, que se constituyen en una suerte de coordenadas epocales que nos anclan en el momento histórico en el que vivimos.

Llegados a este punto interesa pensar cuál es el rol en la actualidad del Estado Municipal, qué es lo que permite, qué es lo que obstaculiza, cómo gestiona la ciudad, cómo la piensa, siente e imagina a futuro, cuál es su vínculo con los capitales privados y cómo éstos usan, se apropian y transforman la ciudad.

Tal como sostiene Pablo Ciccolella (2012) es necesario imaginar, pensar y materializar una ciudad que se defina más allá del criterio cuantitativo, urge pensar a la ciudad no sólo como una metrópolis regional urge pensar y entender a Comodoro Rivadavia como un ámbito vivencial, de encuentro, de sociabilidad, de articulación social y solidaria. Lamentablemente, en este territorio urbano, su base económica y sus instituciones políticas se distancian cada vez más de la gente, se des-socializan, des-humanizan y des-personalizan, alienando identidades y derribando derechos esenciales, como el derecho a la ciudad del que nos hablaba H. Lefèbvre. ¿El ciudadano parece quedar en segundo plano<sup>2</sup> y las ciudadanas, mujeres y madres en qué plano quedan?

En la década de los noventa y en consonancia con las políticas de corte neoliberal la ciudad se embarcó detrás de la idea de un ansiado Plan Estratégico buscando democratizar los usos de suelo y sostener un desarrollo urbano integral. Esto no es nuevo, de hecho en el ámbito latinoamericano, Pablo Ciccolella (2012) plantea que la planificación estratégica ha fortalecido la posición del capital especulativo y ha permitido una convergencia entre especuladores, funcionarios y desarrolladores urbanos, al promover un tipo de gestión del espacio urbano que termina estando al servicio predominantemente de las elites. Según el mencionado autor la planificación estratégica atenta así contra sus propias potencialidades, fragmentando y conflictuando aún más los escenarios de reconstrucción urbana, promoviendo una modernización sin desarrollo, sin derrame y sin tendencias claras hacia una ciudad más democrática y justa<sup>3</sup>.

## **2) Uso del suelo en la ciudad de Comodoro Rivadavia:**

Se piensa en el uso de suelo desde una perspectiva positivista y económica asociada al mero funcionamiento de un lugar y a la demanda que diferentes actores con sus intereses realizan sobre ese espacio.

El valor que toma ese suelo refleja exactamente la presión de la demanda sobre un bien escaso. De ese valor dependen otras cosas: como el grado de compactación o la altura de los edificios, ya que se busca el máximo

---

<sup>2</sup> Pablo Ciccolella (2012): Revisitando *la metrópolis latinoamericana más allá de la globalización*. **Revista Iberoamericana de Urbanismo** Número 8. riURB. Ob Cit. Pp. 12

<sup>3</sup> Pablo Ciccolella (2012). Ob. Cit. Pp12

aprovechamiento de un recurso restringido y muy caro, si la presión es muy fuerte y el espacio es limitado los edificios crecen en altura, llegando en los casos más extremos a la construcción de rascacielos. Las características técnicas que lo hacen posible: edificios muy altos que no serían posibles sin la aparición de determinadas técnicas constructivas. Sin duda que cada edificio equivale a una pequeña ciudad; la competencia por un espacio en vertical priva al conjunto urbano de dos elementos naturales como son la luz y el aire. Disponer de estos dos elementos naturales no es gratuito, ya que sólo son disponibles para los que se localizan en el centro de la ciudad y es por eso que cada nuevo edificio se construye a una altura igual o superior a los demás.

Comodoro Rivadavia no ha sido la excepción, como en todas las ciudades primero se concentró población en el centro, a través del tiempo ha habido una gran demanda por este espacio central lo que elevó los precios del suelo; justamente el precio selecciona los usos, y al ser muy elevado los selecciona mucho más. De esa manera los residentes del centro van a verse desplazados hacia otras zonas, no de manera obligatoria, sino porque obtienen beneficios elevados por vender o traspasar los edificios ahora muy cotizados para otros usos (terciarios de alta rentabilidad). Y quién no vive en el centro no puede trasladarse a vivir allí por los elevados precios.

La congestión de esa zona en las horas punta, la accesibilidad del centro y hacia el centro se relaciona con una red de transporte público que debiera repensarse ya que ocasiona severos embotellamientos en ciertas horas. La accesibilidad al centro se relaciona con la presencia del comercio al por menor, que se basa en tiendas muy especializadas que dependen de una clientela dispersa por toda la ciudad. Estas mismas ventajas aparecen para las oficinas: servicios de gestión y control de la economía (sedes de las grandes empresas y de las grandes operaciones financieras) apareciendo así la City o centro de negocios que en Comodoro Rivadavia es claramente visible.

En esta ciudad están surgiendo subcentros en lugares estratégicos de la red de comunicaciones sobre todo en avenidas muy transitadas y concurridas, hay también un incremento y mayor especialización del centro en actividades de gestión y administrativas por lo que se revaloriza como área desde la que se dirige, se informa y se comunica.

#### Centro de la ciudad de Comodoro Rivadavia



Fuente: Municipalidad de Comodoro Rivadavia

Año: 2019

Sería interesante pensar en otra mirada, considerar que el uso de suelo no se refiere al qué se hace en un lugar, qué está permitido hacer en cierto lugar de la ciudad, sino considerar sus qué, por qué y para qué. ¿Siempre ha sido ese el uso de suelo? ¿Cuándo y quiénes decidieron dar otro uso de suelo a ese ámbito de la ciudad? ¿En ese

uso de suelo las mujeres tienen presencia a través de equipamientos pensados y planificados para ellas? Preguntas que iremos respondiendo más adelante.

Resulta interesante pensar qué lugar tiene la memoria en ese uso del suelo, qué se decide recordar y por lo tanto qué se decide olvidar, cómo se visibiliza y presenta lo que quiere recordarse y aquí la memoria oficial encuadra los pensamientos y posibilita recuperar cierto pasado invisibilizando otros.

El centro de la ciudad presenta algunos equipamientos a través de los cuales puede leerse la historia de la ciudad: un vagón de tren que remite a un pasado ferroviario que se visibiliza integrando el denominado Museo Ferroportuario. El Museo Ferroportuario creado en el año 2001 pero aprobado en el año 1996 por el Consejo de Representantes bajo la Ordenanza Número 5853/95 es un museo ubicado en el centro de la ciudad formado por seis salas de exposición que muestran a través de fotografías, planos y otros objetos, aspectos históricos de la ciudad relacionados con el Ferrocarril de Comodoro Rivadavia y el Puerto Antonio Morán. Su objetivo es evidenciar el vínculo que tuvo el ferrocarril con el puerto.

### Museo Ferroportuario



Fuente: Municipalidad de Comodoro Rivadavia

Año: 2019

A partir de 1985 con la creación de la comisión evaluadora del Patrimonio Histórico Cultural y Natural (Ordenanza Número 2625/85) se comienza a trabajar sobre políticas tendientes a la preservación y defensa del patrimonio de la ciudad. A tal efecto, en el año 1989 la comisión realizó su primera evaluación a través del Dictamen número 1 en el cual se designan una serie de edificios, sitios y objetos de interés patrimonial evidenciando una mirada muy interesante desde y hacia la propia ciudad recuperando así la historia y el concepto

de patrimonio tangible o material e inmaterial ya que muchos de los “lugares” a ser cuidados y recuperados encierran historias, anécdotas y vivencias. La propuesta define y marca pautas de protección a un área histórica ubicada en el casco céntrico de la ciudad, que comprende los siguientes lugares: Galpones de almacenamiento, Aduana del puerto, Estación del ferrocarril, Torre de agua, Usina, Taller, Casa de bomba, Plataforma de giro de locomotoras, Parque Soberanía Nacional, Plazoleta Scalabrini Ortiz, Plazoleta Comisario General Cores, La locomotora y el vagón del ferrocarril, Grúa Titán, Muelle Maciel.

Tal como sostienen Elizabeth Jelin y Victoria Langland (2003) los lugares mencionados más arriba como lugares específicos están inscriptos en un devenir histórico-temporal y cambiarán su sentido en distintos contextos políticos y sociales. Hubo un antes de la marca territorial y habrá por supuesto un después<sup>4</sup>. Las mencionadas autoras sostienen que estas marcas territoriales, estos espacios físicos, estos lugares públicos evidencian las luchas por las memorias y los sentidos sociales del pasado<sup>5</sup>, en este caso del pasado comodorense.

Estos lugares asociados a la memoria oficial representan a todos los comodorenses? ¿Esos ámbitos públicos posibilitan pensar la integración de la ciudad y reunir a los diferentes actores sociales con sus voces y miradas? Creemos que no, restan incorporar muchas historias no contadas y por lo tanto no visibilizadas. Estos lugares dejan de ser significativos e importantes para la comunidad, dejan de tener valor simbólico -si es que alguna vez lo tuvieron-. Elizabeth Jelin y Victoria Langland (2003) se preguntan qué lleva a que un espacio se convierta en “lugar”, fundamentalmente tiene que ver con los sentidos que diversos actores le otorgan a esa construcción, a ese monumento, a ese museo, tiene que ver con los procesos a través de los cuales ese espacio se transforma en “lugar”. Construir monumentos, marcar espacios, respetar y conservar son procesos que se desarrollan en el tiempo, que implican luchas sociales y que producen (o fracasan en producir) esta semantización de los espacios materiales<sup>6</sup>.

### 3) **Código de ordenamiento urbano de la Ciudad de Comodoro Rivadavia<sup>7</sup>** :

En el Código de ordenamiento urbano -sin sanción aún- se distinguen los siguientes usos y equipamientos; entendiendo al uso del equipamiento como el conjunto de actividades destinadas a satisfacer las diversas necesidades sociales y culturales, recreativas-deportivas, sanitarias, educativas y cívicas de la ciudadanía

**EQUIPAMIENTO SANITARIO:** Es aquel que está destinado a atención y prevención de la salud humana de tipo ambulatorio o con internación y de diversa complejidad en función a la especificidad y diversidad de prestaciones. Quedan comprendidos hospitales, clínicas, sanatorios, salas de vacunación, hogares de día y geriátricos, salas de primeros auxilios, consultorios, laboratorios, centros de diagnóstico y tratamiento, centros de salud mental y atención psiquiátrica, centros de tratamiento y prevención de adicciones.

**EQUIPAMIENTO EDUCACIONAL:** Es aquel que se desarrolla en escuelas, institutos de enseñanza, ámbitos académicos en los que se produce y se transmite el conocimiento bajo el sistema formal y no formal con la modalidad presencial semi presencial o a distancia, y en todos los niveles de enseñanza.

**EQUIPAMIENTO PARA LA SANIDAD ANIMAL:** Se define como de atención sanitaria general de grandes y pequeños animal, incluyendo venta de productos asociados.

**EQUIPAMIENTO SOCIAL Y DEPORTIVO:** El destinado a actividades de relación social, la práctica, enseñanza o exhibición de deportes o ejercicios de cultura física, con o sin asistencia de espectadores. Incluye clubes sociales y/o deportivos, sociedades de fomento, clubes vecinales agrupaciones tradicionalistas, organizaciones intermedias, asociaciones y centros recreativos de entidades públicas y privadas, gimnasios, piscinas, canchas y circuitos deportivos en general.

**EQUIPAMIENTO CULTURAL:** Es el destinado a la producción, conservación y difusión de bienes culturales así como a la transmisión de comunicaciones, exhibiciones, en presencia de espectadores

**EQUIPAMIENTO RELIGIOSO:** Es aquel destinado al ejercicio cultos religiosos, oficio de ceremonias y celebraciones afines. Incluye templos, capillas, sedes religiosas; seminarios, conventos, monasterios.

Uso Servicios Clasificación, limitaciones y requisitos del uso de suelo comprende al conjunto de actividades de

---

<sup>4</sup> Elizabeth Jelin y Victoria Langland (2003): **Las marcas territoriales como nexo entre pasado y presente**. Pp. 5

<sup>5</sup> Elizabeth Jelin y Victoria Langland (Ob. Cit) Pp. 1

<sup>6</sup> Elizabeth Jelin y Victoria Langland (Ob. Cit.) Pp. 4

<sup>7</sup> El Código de Ordenamiento Urbano de la ciudad de Comodoro Rivadavia no tiene aún una ley sancionada para su implementación, se ha presentado en mayo del 2018 un borrador para su tratamiento en el Concejo Deliberante. Existen diferentes ordenanzas que a través de los años fueron sancionándose que en cierta manera tratan de regular y ordenar la ciudad.

prestación directa o a través de intermediarios, que no producen bienes materiales y tienden a satisfacer las necesidades de las personas, y de la comunidad en su conjunto.

Servicios clasificados como:

A) **SERVICIOS BÁSICOS:** Actividades terciarias complementarios del uso habitacional, de apoyo a la residencia y/o abastecimiento a la población (Comercio diario y periódico, educación, salud, etc). Podrán constituir una actividad anexa a la vivienda, en las zonas en que resulta admitida su localización. Condiciones Particulares: Carga y Descarga: Deberá realizarse dentro del predio Estacionamiento mínimo: un espacio de 12.5 m<sup>2</sup> cada 100 m<sup>2</sup> de sup. cubierta y el espacio requerido dentro del predio para unidades móviles en caso de corresponder factibilidad de localización para establecimientos de superficie cubierta mayor de 500 m<sup>2</sup>

B) **SERVICIOS CENTRALES:** Actividades terciarias del sector administrativos, técnico profesional, financieros, de información, comunicaciones, agencias de turismo, inmobiliarias, sedes de políticas o sindicales, organizaciones asociativas, colegios profesionales, religiosas, comunitarias o con otros fines no lucrativos, obras sociales, sedes sociales de clubes, y homologables del sector público o privado.

C) **SERVICIOS RECREATIVOS:** Actividades de ocio, relación social y afines. Incluye bares, confiterías, restaurantes, salas de juegos infantiles, y homologables.

D) **SERVICIOS RECREATIVOS CON ACTIVIDADES MOLESTAS:** Con independencia de su escala, generan algún nivel de molestia y algún grado de incompatibilidad con la residencia. Incluye confiterías bailables, discotecas, bares con manifestaciones artísticas, salones y casas de fiestas y locales semejantes, salas de juegos y de juegos electrónicos, bingos y homologables.

E) **SERVICIOS FÚNEBRES:** Son los destinados al funcionamiento de servicios funerarios, casas velatorias, cementerios y actividades a fines.

F) **SERVICIOS DE SEGURIDAD:** Comprende actividades propias de la defensa y seguridad y protección a ciudadanos y bienes. Los establecimientos de seguridad y defensa del estado serán regidos por las disposiciones para los usos específicos del DL 8912/77. Quedan alcanzados comisaría, destacamentos y otras dependencias policiales, cuarteles de bomberos o defensa civil.

G) **SERVICIOS DEL AUTOMOTOR:** Comprende las actividades de mantenimiento, reparación y atención del parque automotor público y privado, de carga y de pasajeros. Se adopta la siguiente clasificación: Talleres del automotor, Lavaderos, Playas de estacionamiento de uso público y cocheras, Estaciones de Servicio, Talleres del automotor

H) **SERVICIOS DEL TRANSPORTE Y COMUNICACIÓN:** Comprende el destinado a actividades cuyo fin principal es el traslado de personas y/o bienes. Incluye agencias de remises, agencias de radiollamado, receptorías de llamadas, agencias de taxi-flet, fletes, empresas de transporte, terminales.

I) **SERVICIOS TURÍSTICOS:** Actividades de apoyo y fomento al desenvolvimiento del turismo, los turistas y residentes de temporada, asegurando la calidad urbana, equipamientos, servicios, y salvaguarda ambiental, para los que se adopta la siguiente clasificación. Oferta turística: Se define como equipamiento turístico, con independencia de la titularidad del suelo, todos aquellos servicios o instalaciones de carácter deportivo, comercial, de esparcimiento y recreo, espacios libres, jardines, ámbitos de acceso y disfrute de la naturaleza y, a aquellos elementos en los que se apoya la organización del ocio y de las diversas actividades de los turistas y que contribuyen a definir en conjunto con los modos de alojamiento la promoción turística de un área específica.

#### **4) Comodoro Rivadavia proyecta su crecimiento:**

Luego de la inundación ocurrida en el mes de marzo y principios de abril del año 2017 nuevamente se puso en evidencia la falta de planificación de la ciudad y la necesidad de pensar una ciudad para “todos”. Algunas de las frases que grafican lo mencionado de las cuales se hicieron eco los medios locales fueron:

*“La propuesta nació en virtud de lo ocurrido en el temporal de 2017. La ciudad es nuestra casa y debemos ordenarla nosotros, y eso requiere un Código de Planificación”.* Vía Comodoro Rivadavia. 22 de mayo del 2019

*“Estalló la polémica por el Código de Planeamiento Urbano de Comodoro” Rivadavia.* El comodorense 24 de julio

En el año 2007 el gobierno de turno reconoce altos niveles de conflictos socio económico, urbanístico y ambiental por lo que elabora un plan, es decir una política general de planificación del desarrollo sustentable de la ciudad que implicaba la organización descentralizada para una aplicación estable más allá de las circunstancias políticas.

Este plan define a la ciudad como un sistema de interfaces, es decir, un sistema ambiental (natural y cultural) muy complejo e interactivo. Busca regular las zonas de interfaces considerando que es posible redireccionar la forma global y contener el crecimiento impactante de la ciudad aluvional<sup>8</sup>. Este Código de Desarrollo Urbano Sustentable, es un instrumento jurídico que establece y encuadra técnicamente las estrategias de crecimiento para la ciudad con un horizonte a 10 años, parte de una base de 250 mil habitantes y se prepara contener a un Comodoro de 500 mil.

El proyecto refleja la planificación impulsada por la gestión de Martín Buzzi (intendente de la ciudad de Comodoro Rivadavia entre los años 2008 a 2011) para el desarrollo sustentable de la ciudad, definiendo el contenido de las facultades urbanísticas autorizadas sobre el territorio y el ejercicio del suelo con relación al interés general, urbano y ambiental de la comunidad. El plan comienza con una base poblacional de 250 mil habitantes proyectando una ciudad que en los próximos años podría llegar a contener 500 mil comodorenses. La modificación incorpora ese escenario a futuro, abriendo territorio para que suceda.

El proyecto implica implementar un instrumento legal en referencia al uso del territorio, en cuanto a la densidad territorial y la utilización del suelo, generando nuevas áreas urbanas y mejorando el uso de las zonas residenciales, instalaciones de servicio e infraestructura existentes, con el objetivo de bajar el costo de la ciudad.

El FLACAM es un Foro Latinoamericano de Ciencias Ambientales, es una ONG internacional que fue contactada por el gobierno de la ciudad de Comodoro Rivadavia para recibir asistencia técnica y financiera a fin de planificar el desarrollo sustentable de la ciudad. Se realizaron diversos talleres, consultas y espacios de participación con actores públicos, privados y académicos y se llegó a la elaboración de un interesante documento de divulgación, algunas de las consideraciones y de la cartografía son las que se ponen a consideración en este apartado.

El proyecto de urbanización – diseñado desde el FLACAM- establece ejes principales para el desarrollo sustentable, basado en la localización de las distintas áreas productivas, la ejecución del Camino de Circunvalación, la transformación de la Ruta Nacional N° 3 y el uso de las áreas costeras para fines turísticos y residenciales. Además del desarrollo de atractores y equipamiento urbano a escala regional que permitirán posicionar a Comodoro como la ciudad líder de la Patagonia. Algunas de las frases emitidas por quienes llevaron adelante este código eran: *“Se plantea un cambio en la estrategia territorial de movilidad de la ciudad que va a ordenar el tránsito vehicular y de cargas de una manera totalmente diferente a la actual. Esto va a reorganizar el sistema de usos y actividades en la ciudad, liberando la costa comodorenses”*<sup>9</sup>.

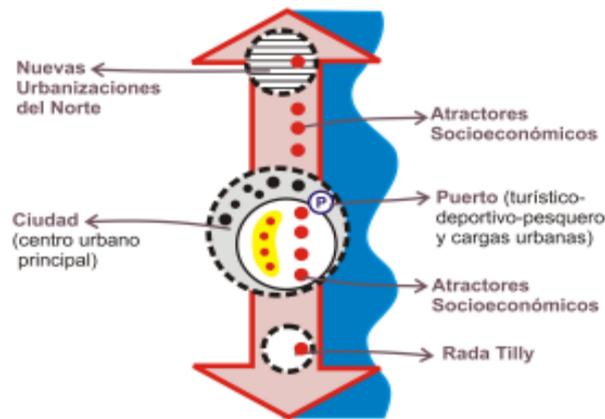
El Camino de Circunvalación permitirá la ampliación del territorio urbano creando un nuevo frente en la zona oeste de la ciudad. Para ello la gestión del intendente del período 2008-2011 desarrolló un proyecto de más de 2000 lotes con distintos niveles de urbanización en la zona oeste de la ciudad. Teniendo en cuenta que casi el 60% del área se encuentra en manos de particulares, una de las estrategias que contemplaba el código es la voluntad de la asociatividad entre lo público y lo privado, para que la habilitación del territorio y los modelos de proyectos urbanos que se vayan produciendo tengan un hilado común, bajo las condiciones que el Municipio impone y con la verificación por parte del Estado para que las propuestas sean urbanamente sustentables. Es decir, que las nuevas áreas cuenten con la factibilidad del acceso a los servicios, el transporte y el equipamiento urbano, que incluya la previsión de espacios públicos como escuelas, plazas, etcétera.

### Modelo de atractores urbanos propuestos por el FLACAM

---

<sup>8</sup> Comodoro Rivadavia. Modelo de ocupación territorial y Plan de Desarrollo Sustentable. 2007-2027. FLACAM.

<sup>9</sup> Frase emitida por Ricardo Trovant funcionario municipal durante los períodos en que Buzzi fue intendente de la ciudad, ocupó diversos cargos siempre con el rango de secretarías. Frase emitida en un documento de divulgación municipal. Enero del 2010.



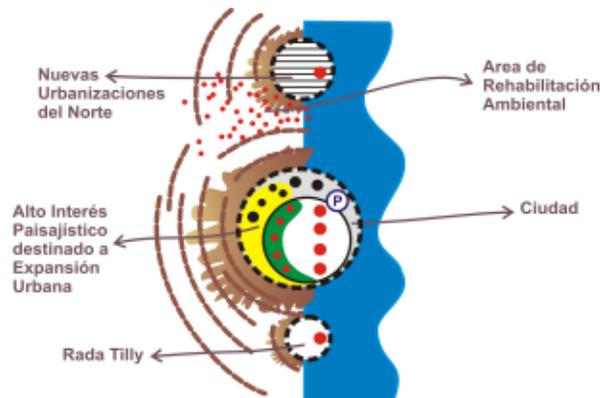
### Atractores de Desarrollo Urbano

*Está íntimamente relacionado con el patrón del subsistema de movilidad, dado que al evitar los flujos pasantes, la ciudad recupera su frente marítimo como espacio de alto significado urbano para todo el conjunto (centro principal y centros externos).*

*Propone una sucesión rítmica de elementos significantes discontinuos sobre la costa, que destaca el carácter lineal de las relaciones del complejo urbano que se desarrolla entre la meseta árida y el mar.*

Fuente: FLACAM. Pág. 54

### Valorización paisajística propuesta por el FLACAM



### Valorización Paisajística

*El patrón propone un nuevo gesto urbano de carácter prácticamente escenográfico orientado a una revalorización del "infinito patagónico" manifestado en la ciudad en sus dos paisajes fundamentales: la meseta árida y el inmenso mar.*

*Se sinergiza con la tensión que propone la estructura de movilidad que, al optar por el acceso a la ciudad desde la meseta, habilita el re-descubrimiento de los centros urbanos (al atravesarlos) descendiendo en busca del paisaje marítimo. También en la definición de bordes naturales del centro urbano principal y de las "nuevas urbanizaciones del norte". Ubicadas más allá del área de rehabilitación ambiental afectada por la explotación petrolera.*

La Circunvalación no sólo tendrá como función sacar del centro el tránsito pesado y la carga conectando de manera directa el Parque Industrial Sur con el futuro Parque Industrial Norte sino también promover de manera profunda el desarrollo territorial urbano, conteniendo todo el sector que hoy se encuentra sin servicios, deprimido, transformándolo en un área con potenciales expectativas de crecimiento, con lo cual se estará generando una situación de igualdad.

Nueva traza de circulación y acceso en peine propuesto desde el documento emanado desde el FLACAM.



Fuente: FLACAM. Pág. 63

La nueva vía de acceso a la ciudad plantea la transformación de la Ruta N° 3 en su paso por el ejido urbano, convirtiendo a la Avenida Irigoyen en la arteria más relevante de la ciudad, por su función estructuradora junto a la Ruta Provincial N° 1. “Este cambio generará una nueva manera de relacionarse con la costa y abrirá nuevas oportunidades”, decía un funcionario por aquellos años y agregó que “despejada la costa urbana, la cual se reciclará para usos residenciales, turísticos, comerciales, de modo que la ciudad pueda utilizar toda su costa de una manera pública”<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> Ricardo Trovant. Funcionario Municipal del período de Martín Buzzi. Documento de divulgación municipal. Enero del 2010

El Código permitirá también una nueva ampliación del área central hacia la zona costera, generando casi 80 mil metros cuadrados de tierra para ubicar en dicho espacio comercios, oficinas, lugares de esparcimiento, duplicando en número la cantidad que tiene hoy el área central. Cabe aclarar que nada de esto se realizó.

A **nivel regional** el proyecto contemplaba el fortalecimiento de los grandes equipamientos industriales, culturales, recreativos y turísticos que tiene la ciudad y promoviendo el afianzamiento de un núcleo virtuoso como modelo de atracción. De esta manera, se facilitaría el desarrollo de inversiones y equipamiento urbano a escala regional con su localización específica. Se buscaba así la consolidación de Comodoro Rivadavia como la ciudad de mayor jerarquía en la región, reconociendo su primacía en el territorio de la Patagonia Austral a partir estrategias tales como la ejecución de equipamiento a escala regional, implementar un sistema de distribución y logística propia donde la ciudad sea el eje.

En consonancia con lo mencionado anteriormente, se desarrollaron estrategias concretas, como por ejemplo, la ampliación del Parque Industrial de la zona sur, la habilitación de un nuevo Parque de Logística en la zona norte, la construcción del Parque de Innovación Tecnológica en Km 4 y la renovación del barrio Industrial mejorando sustancialmente su infraestructura, apuntando especialmente a aquellas áreas del barrio donde se encuentra la instalación de empresas, las cuales prestan la logística y realizan la distribución de productos e insumos en toda la región. *“De esta manera, estas empresas se presentan como potenciales generadoras de puestos de trabajo fijo, y aportan una herramienta fuerte para consolidar esa estrategia de la ciudad como eje real económico y político de la región”*<sup>11</sup>

Además de la incorporación de nuevo territorio para el crecimiento habitacional de la ciudad en el código se respetaban las características históricas que tiene cada barrio y se propiciaba para cada uno de estos sectores el mejoramiento de su equipamiento. Un funcionario de la época decía que *“por primera vez se normalizan los barrios históricos de la ciudad, reconociendo verdaderamente su existencia, promoviendo una múltiple polaridad, como variante a la ciudad centralizada que representa el Comodoro de hoy”*<sup>12</sup>

De este modo, se buscaba que cada barrio pueda funcionar como un subcentro a futuro, con el equipamiento y servicios adecuados a cada sector, desconcentrando el área central, a fin de que en un mediano plazo se equilibre y exista una situación igualitaria en todo el territorio de la ciudad. Lamentablemente tampoco se llegó a esto, por lo que el centro de Comodoro Rivadavia sigue colapsado desde todo punto de vista.

*“Nos proponemos una ciudad que a partir de alguna de estas herramientas técnicas empiece a desarrollar actitudes de mayor inclusión e incorporación de toda su extensión”,* decía el mismo funcionario y agregó que *“las áreas históricas están siendo actualmente incorporadas a partir de acciones políticas concretas impulsadas por el intendente de turno como es llevar centros de investigación, desarrollar la infraestructura y facilitar los servicios en barrios alejados que nunca antes habían tenido esas oportunidades”*<sup>13</sup>

¿Qué sucede con la dimensión simbólica de la ciudad? ¿Está considerada dentro de la propuesta de pensarla a futuro? Sin duda que no, el concepto de ciudad que da el documento consultado nos aleja de la posibilidad de pensar a la ciudad, a los espacios urbanos como *chronotopes*, es decir, como áreas físicas caracterizadas por modelos de usos de distintas poblaciones. Estas áreas forman redes multiescalares: como espacios físicos con su dimensión material e histórica, como lugares caracterizados por diversas formas de uso por parte de las distintas poblaciones (residentes, población temporal, distintas edades, distintas condiciones de movilidad) según periodicidades propias y como espacios de relación de distintas escalas territoriales.

El tiempo y cómo se usa en la ciudad no está considerado como un elemento fundamental a la hora de pensar la ciudad, al ser una ciudad petrolera hay muchas personas que se desplazan por la misma, que realizan trabajos temporales cerca de los pozos petroleros por lo que hay todo un movimiento migratorio pendular que en la mirada política no está contemplado. En 1970 un autor local Lino Marcos Budiño sostenía que “Comodoro Rivadavia” era una *Sociedad enferma* debido a que lo único que interesaba a los trabajadores petroleros era cobrar su sueldo para gastarlo en otro lugar, que muchas personas estaban de paso por la ciudad y que por lo tanto no tenían una sensación de arraigo sino por el contrario estaban desarraigados y lejos de sus lugares de origen. Ese desarraigo implicaba el no compromiso ni cuidado para con la ciudad de Comodoro Rivadavia.

Algunos autores desde 1990 cuestionaron esa idea de Comodoro Rivadavia como “Sociedad enferma” y sostienen que no es una Sociedad enferma y que el arraigo es palpable y visible en la ciudad, que esos trabajadores petroleros decidieron quedarse y formaron sus familias otorgando identidad a la ciudad.

Ciertamente quedan aún muchos trabajadores temporales en la ciudad que no son considerados en el proyecto

---

<sup>11</sup> Ricardo Trovant, Enero del 2010. Ob. Cit.

<sup>12</sup> Ricardo Trovant, Enero del 2010. Ob. Cit.

<sup>13</sup> Ricardo Trovant, Enero del 2010. Ob. Cit.

urbano. Los estudios sobre el tiempo en las ciudades comenzaron a ser visibles en el norte de Italia desde el año 1985 de modo que no estamos incorporando una dimensión absolutamente novedosa, sin embargo en el Código urbano y en todos los documentos no se incorpora. El objetivo de los estudios del tiempo es hacer visible la complejidad de vida de los habitantes de una ciudad relacionando espacio, actividades y tiempo.

Resulta necesario considerar no sólo el tiempo laboral sino también considerar otros tiempos en relación al uso de la ciudad y a la posibilidad de pensar una ciudad mucho más amplia que incorpore en su proyecto y en su esencia a todos y todas de diferentes edades, condiciones sociales y laborales.

Incorporar la política del tiempo supone mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas mediante una mejor organización y localización de los tiempos de vivir y del trabajo, modernizar las administraciones públicas mediante la simplificación de sus procedimientos abriendo servicios orientados a demandas temporales y descentralizando e integrando servicios y oficinas en mostradores únicos, mejorar los espacios públicos a fin de favorecer redes de socialización y conciliar la competencia entre residentes y habitantes temporales, entre trabajadores y usuarios de servicios<sup>14</sup>.

Comodoro Rivadavia es una ciudad administrativa, minera y también un centro educativo con mucho movimiento de estudiantes universitarios y terciarios, además de profesionales y trabajadores petroleros por lo que urge pensar en que la ciudad es habitada y recorrida con necesidades y en tiempos diferentes. Los profesionales que sean consultados para pensar la ciudad incorporando esta perspectiva deberían proyectar rutas, calles, plazas, aceras, cafeterías, restaurantes a modo de foros para la vida y la acción, más que como simples lugares de tránsito. Entonces habría que incorporar *ciudadelas* de tiempo continuo, que ofrezcan servicios generales a los ciudadanos como espacios comerciales, centros de ocio durante las 24 hs.

Es necesario incorporar la convivencia de tiempos urbanos, esa suerte de danzas urbanas deben posibilitar que las calles sean seguras y para que las calles sean seguras debe necesariamente revisarse el tiempo de los semáforos y su ubicación. En la ciudad de Comodoro Rivadavia los semáforos responden a los movimientos de los automóviles particulares y públicos, cuando en realidad su duración debe establecerse a acuerdo a las personas que se desplazan más lentamente: niños, ancianos, personas con movilidad reducida deben ser las que de alguna manera enmarquen la duración del tiempo de los semáforos. Hay muy pocos cruces aéreos para circular en avenidas de mucho tránsito, hay en particular un cruce aéreo sobre una ruta nacional que hace años fue arrastrado por un camión que superaba con su carga la altura permitida y el tiempo pasó y nunca se arregló.

En esta ciudad no hay lugar para pensar en redes de movilidad alternativas como bicicletas, patinetas, patines, runnes, scate y han habido a lo largo de los años diferentes accidentes con muertos y atropellados. Es necesario estudiar qué personas lo utilizarán y por qué, cómo se desplazarán en él, si irán solas o acompañadas para posteriormente empleando esos datos encontrar los lugares más adecuados para un nuevo servicio<sup>15</sup>.

## 5) Comodoro Rivadavia desde la perspectiva de género

Los documentos que piensan a la ciudad de Comodoro Rivadavia no consideran la perspectiva de género, son ciegos al género, ninguno se pregunta qué uso hacen las mujeres de la ciudad. En una metrópolis multipolar y regional minera históricamente las mujeres han sido invisibilizadas y pareciera que esto continúa así a la hora de planificar y gestionar la ciudad.

Las mujeres realizan una gestión del tiempo basándose en el principio de máxima eficacia y para que esto sea posible se necesitan espacios urbanos complejos, que combinen usos (compras, escuelas, actividades cívicas y administrativas, centros de salud... en un amplio abanico de espacios productivos) y que, a la vez, estén conectados con otras áreas de la ciudad mediante unos servicios de transporte público eficientes y variados<sup>16</sup>.

Es necesario al pensar en esta igualdad de oportunidades en incorporar infraestructura para la *vida cotidiana*<sup>17</sup>, es decir crear estructuras materiales y socioculturales de apoyo, por ejemplo guarderías en los barrios o pensar en compartir el cuidado de ciertas personas. En la ciudad de Comodoro Rivadavia hay 11 C.P.B. (Centros de Promoción Barrial) ubicados en diferentes barrios de la ciudad, los C.P.B: funcionan como espacios de articulación para el trabajo territorial y gestión asociada con otros actores sociales, a través de los cuales se gestionan en red alternativas de resolución a situaciones que afectan a la comunidad en general. Pertenecen a la Secretaría de Desarrollo Humano y Familia y anclan en la Doctrina de Protección Integral de niños, adolescentes

<sup>14</sup> J. M. Martorelli y Z Martínez (2011): *Usos del tiempo y la ciudad*. Pp. 17

<sup>15</sup> J. M. Martorelli y Z Martínez (2011): *Usos del tiempo y la ciudad*. Pp. 44

<sup>16</sup> J. M. Martorelli y Z Martínez (2011): *Usos del tiempo y la ciudad*. Pp. 23

<sup>17</sup> El concepto de nueva vida cotidiana proviene de las mujeres escandinavas que se sentían frustradas por el modo en que se veían obligadas a enfrentarse con la carga de la complejidad de la vida cotidiana contemporánea.

y la familia en general.

Las actividades que se desarrollan en los CPB son: Jardín maternal comunitario, apoyo socioeducativo comunitario, trabajo social comunitario, fortalecimiento familiar, protección de la niñez y promoción de derechos, alfabetización, talleres culturales, deportivos, artísticos y recreativos.

Son 11 los C.P.B. y 57 los barrios que hay en la ciudad de modo que hay 46 barrios y por lo tanto familias y mujeres que no cuentan con infraestructura de apoyo, siendo las ofertas privadas las que posibilitarían que las mujeres dejen a sus bebés y niños de hasta 3 años al cuidado de centros especializados debiendo pagar una cuota mensual.

Es claro que cada uno de los 57 barrios debe repensarse en función de habitar, trabajar, descansar y moverse, cada barrio y la ciudad en sí misma debe pensar en esto; es decir quiénes gestionan la ciudad son los que deben hacerlo.

Habitar la ciudad de Comodoro Rivadavia es mucho más que la suma de la residencia, el trabajo, las tareas del hogar, el ocio, el transporte, la educación, la cultura, los deportes y la sanidad. *Habitar* es poder desarrollar las distintas vertientes de la vida de cada persona en igualdad de oportunidades con intensidad e integridad<sup>18</sup>. Así como decíamos que no hay suficiente cantidad de CPB en la ciudad es necesario reflexionar, acerca de la cantidad de gimnasios municipales que hay en la ciudad, sólo 4. Los gimnasios municipales, como centros de recreación, de deporte y de socialización dependen del Ente Autárquico Comodoro Deportes; ente aprobado y creado a partir de la ordenanza 9312/08 quien ofrece capacitaciones, da subsidios, fiscaliza y ejecuta toda formación deportiva integral a nivel municipal. Tener en la ciudad sólo 4 gimnasios municipales y más ofertas privadas implica no considerar el volumen y la demanda existente.

Pensar una ciudad desde la perspectiva de género significa pensar una ciudad en todos sus detalles y a todas las escalas, desde la complejidad y desde la diversidad, sin otorgar prioridades exclusivas a consideraciones económicas alejadas de las personas. Pensar y habitar la ciudad implica considerar las diversas actividades cotidianas que realizan hombres, mujeres, las familias todas, ancianos y ancianas, niñas y niños. Las “gafas violetas” que caracterizan al feminismo como teoría y práctica y que dan cuenta de la leyenda emanada a partir del evento ocurrido en la fábrica textil Cotton en el año 1908 debieran ser portadas por quiénes piensan la ciudad y la gerencia a través de las políticas de gobierno y debieran pensar en considerar un entorno urbano más adecuado para todos, todas y más inclusivo.

Comodoro Rivadavia no ha escapado y no escapa a esa mirada universalizadora tal como se evidenció en los documentos presentados en los apartados anteriores. Esa mirada histórica no ha hecho más que enmascarar que la ciudadanía, la ciudad y las prácticas cotidianas estaban y están aún hoy pensadas para un sujeto masculino y trabajador petrolero que muestra una relación absolutamente lineal en sus desplazamientos: lo buscan a cierta hora las combis de las empresas petroleras, lo llevan a los yacimientos y vuelve a la hora pautada no realizando recorridos intermedios y justamente las líneas de transporte público también están pensadas en relación a estos desplazamientos lineales y no a recorridos poligonales como hacen la mayoría de las mujeres. Estas coreografías cotidianas difieren de acuerdo al género, a la edad, a las ocupaciones y no son consideradas a la hora de pensar y planificar las líneas de transporte público que siguen reproduciendo movimientos lineales.

El Plan de Desarrollo Estratégico que fue pensado desde el año 2007 y que tendría su implementación hasta el año 2027 no consideraba la necesidad de que los equipamientos por barrios entrelacen recorridos, es decir que las mujeres y todos los habitantes de la ciudad dispongan de una red que ofrezca numerosas posibilidades de itinerarios con variadas actividades en su trazado. Con la distribución territorial derivada del *zoning* o de áreas monofuncionales se pierde una de las máximas ventajas de la mezcla y proximidad: conseguir que los recorridos representen tiempos útiles. Este plan pensado desde distintos profesionales no se abrió a la ciudadanía, y es imperioso que la ciudadanía se involucre en los ámbitos de planificación, debe ser convocada y escuchada.

La ciudad debe ser planificada desde la visibilidad sin embargo, hay muchos grupos sociales que en la ciudad de Comodoro Rivadavia no son visibles, mujeres, niños, personas mayores, migrantes limítrofes que son estigmatizados y discriminados.

Pensar y planificar Comodoro Rivadavia desde la diferencia y no desde la desigualdad colocando todas las demandas en igualdad de condiciones, para ello es necesario conocer la amplitud y diversidad de demandas. Esta forma de ver, pensar sentir y planificar la ciudad implica tener acceso al derecho a la ciudad.

## **Conclusiones generales:**

---

<sup>18</sup> J. M. Martorelli y Z Martínez (2011): *Usos del tiempo y la ciudad*. Pp. 25

Resulta necesario pensar la ciudad como una ciudad que sea más inclusiva asegurando que todos los barrios funcionen como subcentros, dinamizar los barrios industriales y renovar sus infraestructuras, reordenar el tránsito, extender el tamaño del centro de la ciudad que está comprimido entre el cerro y el mar y también pensar a Comodoro Rivadavia como una ciudad del conocimiento.

Es necesario fortalecer su posicionamiento a nivel regional desde el punto de vista económico y estratégico; sin embargo en los documentos nada se dice sobre la dimensión simbólica, ni considera cómo ésta dimensión tiene también un carácter estratégico necesario que toda política local debe considerar. No se habla de las fiestas como rituales urbanos, no se habla de las memorias presentes en la ciudad tampoco se habla de la mujer.

Claramente se invisibilizan sectores, deseos, necesidades y actores de la ciudad por lo que se continúa pensando en una ciudad especulativa, segregativa y dominante que arrastra consigo la historia desde el hallazgo del petróleo.

Incorporar el tiempo al proyecto urbano es una forma de conseguir que todos y todas incorporen experiencias y necesidades, significa hacer una ciudad pensada por los hombres y por las mujeres reales que habitamos en ella.

Un urbanismo que recupere la perspectiva de género implica considerar no sólo las diferencias de género en cuanto al uso de la ciudad, sino considerar la diversidad de situaciones de las que forman parte hombres y mujeres (por ejemplo el cambiado de pañales de los niños cuando se van a realizar trámites), hombres y mujeres de distintos orígenes culturales y geográficos (pensando en la movilidad que caracteriza a la ciudad), edades, capacidades y necesidades particulares (por ejemplo personas ciegas, sordas, con problemas de movilidad) , conformaciones familiares diversas lo que conlleva a la creación de nuevos tipos de equipamientos que posibiliten socializar las tareas de reproducción para compartirlas y visibilizarlas.

Una ciudad amigable debe ser segura, se encuentran personas en sus calles debido a la mezcla de usos, actividades y horarios. Debe ofrecer bancos para descansar y en Comodoro Rivadavia casi no hay bancos, tampoco semáforos que respeten los tiempos de las personas que tardan más en cruzar las calles, no hay espacios peatonales y hay pocas paradas techadas para esperar el transporte público.

No se evidencian demasiados espacios públicos para la niñez, no hay espacios públicos para personas con discapacidad ni para gente mayor.

Quizás la metáfora y la mirada de Lino Marcos Budiño sobre Comodoro Rivadavia como una sociedad enferma no esté tan alejada hoy si se piensa en una ciudad para habitar...

### **Bibliografía utilizada:**

AUGÉ, M. (1998 ): **Los “no lugares”. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad.** España, Gedisa. España.

BOZZANO, H; CARUTTI, C.; BARBETTI , C.; CIRIO, G. y ARRIVILLAGO, N. (2008): *Usos del suelo y lugares. Criterios teórico-metodológico. Aplicación a un caso de Guatemala.* **Revista Universitaria de Geografía.** Pág. 189 a 231

BUDIÑO, L (1971): **Comodoro Rivadavia. Sociedad enferma.** Hernández. Buenos Aires

CICCOLELLA, P. (2012) : *Revisitando la metrópolis latinoamericana más allá de la globalización.* **Revista Iberoamericana de Urbanismo** Número 8. riURB

Código de Planeamiento urbano (2008) . Comodoro Rivadavia.

Comodoro Rivadavia (2007). Modelo de ocupación territorial y Plan de Desarrollo Sustentable 2007-2027. FLACAM. La Plata

*El ojo del Cóndor. Una mirada diferente a nuestra geografía.* **Revista del IGN.** Número 3. ISSN-1853-9505

JELIN, E. y LANGLAND, V. (Comps) (2003): **Monumentos memoriales y marcas territoriales.** Siglo Veintiuno. Madrid.

MARQUEZ, D. y PALMA GODY, M. (1993): **Comodoro Rivadavia en tiempos de cambio. Una propuesta para la revalorización de nuestras identidades culturales.** Proyección Patagónica. Comodoro Rivadavia

MARTORELL, J.M. Y MARTINEZ, Z. (2011): **Usos del tiempo y la ciudad.** Ayuntamiento de Barcelona. Barcelona.

MENDEZ, R. ( 2007): *El territorio de las nuevas economías metropolitanas*. **Reviste Eure**. Volumen XXXIII, número 100. Santiago de Chile. Pág. 51 a 67.

ROSALES, H. (2007): **Curso de urbanismo y taxonomía de usos del suelo**. Universidad de Panamá. Facultad de Arquitectura. Escuela de Arquitectura.

RUIZ BALLESTEROS, E. (2000): **Construcción simbólica de la ciudad. Política local y localismo**. Miño y Dávila. Sevilla.

SANTOS, M. (1996): **Metamorfosis del espacio habitado**. Oikos Tau. Buenos Aires. Pág. 66 y 67