

REPRESENTACIONES DEL PUERTO QUEQUÉN A PARTIR DE SU PRIVATIZACIÓN Y SUS PRINCIPALES TRANSFORMACIONES TERRITORIALES

Matías Germán Donato Laborde*

Resumen

En el contexto de la privatización del sistema portuario argentino, y a partir del nuevo modelo de gestión del Puerto Quequén y su vinculación con algunas de las transformaciones territoriales, el presente trabajo analiza las prácticas espaciales y los espacios de representación de los principales actores locales vinculados a la cuestión portuaria.

En cuanto al proceso de privatización portuaria se evalúa la tendencia en la re-producción del espacio, la apropiación y modos de uso mercantil del espacio-puerto por “lo privado”. Así, el objetivo general que guió el trabajo fue analizar los cambios en las prácticas espaciales y los espacios de representación a partir del proceso de privatización, entendiendo el puerto como un territorio en disputa que es sentido, vivido y percibido de manera diversa por los diferentes actores.

Palabras clave: Puerto Quequén, Privatización, Prácticas y representaciones espaciales

Recepción: 29 de abril de 2009. Aceptación: 11 de septiembre de 2009.

* Departamento de Geografía. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. UNLP.

REPRESENTATIONS OF PUERTO QUEQUÉN AS FROM ITS PRIVATIZATION AND ITS MAIN TERRITORIAL CHANGES

Abstract

This paper analyzes the spatial practices and representation spaces of the main port-related local actors, within the context of the Argentine port system privatization and based on the new management model of Puerto Quequén and its connection with some of the territorial changes.

It also looks into the tendency to re-produce the space, the “private” appropriation and the forms of mercantile use of the port space, in terms of the process of port privatization. Thus, the guiding objective of this paper was to analyze the changes in spatial practices and representation spaces which resulted from the privatization process, understanding the port as a territory in dispute which is felt, lived and perceived differently by the various actors.

Key words: Port Quequén, Privatisation, Spatial practices and representations

La perspectiva inicial adoptada para el estudio sobre el Puerto Quequén se centró en la indagación sobre su funcionamiento y sus principales problemáticas socio-territoriales, teniendo en cuenta, entre otros factores, las grandes transformaciones producidas tanto a nivel internacional como nacional, a partir de la reestructuración portuaria de los '90, que tuvo fuerte incidencia sobre los espacios litorales.

El objetivo central que guía este trabajo es *identificar* la incidencia de las transformaciones territoriales emergentes del proceso de reestructuración de Puerto Quequén como puerto autónomo de gestión público-privada, en las representaciones y prácticas espaciales de actores locales significativos como el Consorcio de Gestión Portuaria, el Municipio de Necochea y, especialmente, la Asamblea Ciudadana Ambiental de Necochea y Quequén (ACANYQ) y la población local; e *indagar* si estas representaciones condujeron a nuevas prácticas espaciales por parte de los actores locales, haciendo hincapié en el impacto en los espacios de representación de la ACANYQ.

Acerca del espacio geográfico

Dentro de la ciencia geográfica, entendemos que el espacio geográfico *“...es la matriz resultante de la imbricación de una configuración territorial y una organización espacial”*. *“La configuración territorial, es el resultado de procesos de evolución y diferenciación que llamamos naturales y sociales y la organización espacial, es el resultado de un proceso de construcción social desde las relaciones de poder entre sectores y con intereses particulares”* (Cóccaro y Agüero; 1998: 84).

De esta manera, es posible afirmar que *“el espacio geográfico es producto, condición y medio para la reproducción de las relaciones sociales. Las relaciones entre proceso de producción y desarrollo de las fuerzas productivas producen en el mundo moderno nuevas posibilidades de realizar la acumulación, que en su fase actual, se relaciona cada vez más con la producción del espacio, producción que se coloca en una nueva perspectiva, donde nuevos lugares alcanzan valor de uso”* (Carlos; 2004: 3).

A su vez, fueron de suma importancia para el objetivo del presente trabajo los aportes de Shor¹, que se sumerge dentro de la Economía Política del Espacio, con la noción de *Raridad*, que se diferencia de la vieja noción de escasez en Marx. La raridad es entendida como *“el modo por el cual se realizan socialmente atributos naturales tales como el espacio y el tiempo, que no obstante ser categorías filosóficas del conocimiento, tienen existencia real, empírica, en la vida. El espacio y el tiempo se configuran como raridades esenciales, sin uno o el otro no existe la vida. Entendiendo el tiempo como un intervalo entre dos situaciones y el espacio como proyección del lugar, siendo el lugar concreto con cualidades de uso en cuanto que el espacio puede ser entendido como la abstracción del lugar”* (Shor; 1999: 144).

En este proceso de construcción del espacio son centrales los análisis sobre la apropiación del espacio urbano. O en este caso, la apropiación del espacio portuario y las problemáticas o conflictos que se generan en el límite entre el puerto y la ciudad, estableciéndose una puja por el territorio lindante con los límites actuales. Asimismo, cobra importancia el análisis de los modos de uso, ya que son explicativos de las transformaciones territoriales que se manifestaron en los espacios. Pues actualmente *“Se constata la tendencia según la cual cada vez más los espacios urbanos son destinados al intercambio –lo que significa que la apropiación y los modos de uso tienden a subordinarse (cada vez más) al mercado. En última instancia, significa que existe una tendencia a la disminución de los espacios donde el uso no se reduce a*

la esfera de la mercancía y el acceso no se asocia a la compra y venta de un “derecho de uso temporario” (Carlos; 2004: 4).

Estos procesos que se manifiestan a diferentes escalas, en el contexto de la re-estructuración económica y consiguientemente de la comunicación y el transporte, evidenciarían la *“victoria del valor de cambio sobre el valor de uso, o sea, el espacio se reproduce, en el mundo moderno, impulsado por la tendencia que lo transforma en mercancía –lo que limitaría su uso a las formas de apropiación privada” (Carlos; 2004: 4).*

En los procesos actuales de producción del espacio proliferan grupos de gestión o actores que gestionan el territorio, como por ejemplo el Consorcio de Gestión de Puerto Quequén, que manipulan y se apropian del territorio, debido a que *“en una sociedad fundada sobre el intercambio, la apropiación del espacio como mercancía, se une cada vez más a la forma mercancía. En este proceso, el espacio producido sirve cada vez más a las necesidades de la acumulación. En ese contexto, aparece el conflicto agudo uso/cambio, pues mientras más un espacio es funcionarizado y dominado por agentes que lo manipulan, menos se presta a la apropiación para el uso, puesto que se encuentra fuera del tiempo vivido, pero confinado al universo del intercambio” (Carlos; 2004: 7).*

La construcción del espacio y las representaciones espaciales

La búsqueda de los espacios de representación de los diferentes actores se basó en los tres momentos de la construcción del espacio expresados por Henri Lefebvre. Estos “momentos” están íntimamente relacionados y cada uno contiene y refuerza a los demás.

A partir de las consideraciones generales sobre el espacio geográfico o sobre la producción del mismo antes destacados, este pensamiento teórico nos posibilita un marco fundamental para dar cuenta de las representaciones y prácticas, y su relación sobre el territorio del Puerto Quequén.

Lefebvre realiza un minucioso análisis sobre el concepto de representación en su libro *La Presencia y la Ausencia. Contribución a la teoría de las representaciones* y se pregunta ¿qué es una representación?

El autor sostiene que una representación *“es un hecho o fenómeno de conciencia, individual y social, que acompaña en una sociedad determinada (y una lengua) tal palabra o tal serie de palabras, por una parte, y por otra tal objeto o constelación de objetos. Otras veces es una cosa o un conjunto de*

cosas correspondiente a relaciones que esas cosas encarnan conteniéndolas o velándolas” (Lefebvre; 1983: 26).

Estas representaciones no son ni verdaderas ni falsas, sino estables y móviles, reactivas y superables; se acercan a la noción de ideología, concepto que en su libro va a desarrollar y atacar. Toda representación nos concreta algo, nos obsequia con una información dirigida hacia nuestra sensibilidad. En palabras de Lefebvre: *“Vivir es representarse, pero también transgredir las representaciones. Hablar es designar el objeto ausente, pasar de la distancia a la ausencia colmada por la representación’. Se consigna, por tanto, que la representación incorpora su concepción de espacio tiempo, pues ocupa el intervalo que se instaura entre la presencia y la ausencia. Rigiendo los intersticios entre el sujeto y el objeto clásicos, entre lo vivido y lo concebido, ‘las palabras, los signos, representan la presencia en la ausencia”* (Machado da Silveira; 2002: 112).

Los tres momentos en la producción del espacio de Lefebvre

Los tres momentos de Lefebvre íntimamente relacionados son las “representaciones espaciales” (que sería el espacio concebido), los “espacios de representación” (espacio vivido) y las “prácticas espaciales” (espacio percibido). **Las prácticas espaciales** *“...se refieren a las formas en que se genera, utiliza y percibe el espacio. Por un lado han efectuado los procesos de comodificación y burocratización de la vida cotidiana, un fenómeno sintomático y constitutivo de la modernidad con que se ha colonizado un antiguo e históricamente sedimentado espacio concreto. Por otro lado estas prácticas espaciales están asociadas con las experiencias de la vida cotidiana y las memorias colectivas de formas de vida diferentes, más personales e íntimas. Por eso llevan también un potencial para resistir la colonización de los espacios concretos”* (Oslender; 2002: 4).

Las representaciones del espacio se refieren *“a los espacios concebidos y derivados de una lógica particular y de saberes técnicos y racionales, un espacio conceptualizado, el espacio de científicos, urbanistas, tecnócratas e ingenieros sociales”*.

Por ultimo, **los espacios de representación**. *“Son los espacios vividos que representan formas de conocimientos locales y menos formales; son dinámicos, simbólicos, y saturados de significados, contruidos y modificados en el transcurso del tiempo por los actores sociales. Estas construcciones están arraigadas en experiencia y constituyen un repertorio de articulacio-*

nes caracterizadas por su flexibilidad y su capacidad de adaptación sin ser arbitrarias: Los espacios de representación no necesitan obedecer a reglas de consistencia o cohesión. Llenos de elementos imaginarios y simbólicos, tienen su origen en la historia del pueblo y en la historia de cada individuo que pertenece a este pueblo” (Oslender; 2002: 5).

El Puerto Quequén

El Puerto Quequén está ubicado en la Provincia de Buenos Aires, sobre la desembocadura del Río Quequén; al margen oeste encontramos la ciudad de Necochea y sobre su margen este, la ciudad de Quequén. El puerto es uno de los más importantes a la hora de canalizar la producción del sudeste de Buenos Aires ya que posee un extenso *hinterland* y un acceso rápido a las rutas internacionales. La producción agrícola argentina, fundamentalmente los cultivos de clima templado, como cereales y oleaginosas, se destinan a los mercados externos a través de los puertos pampeanos, localizados sobre los frentes fluvial y atlántico, en las cercanías de esa producción.

Su área de influencia, de alrededor de 300 km de radio, está conformada por un extenso sector de la rica pampa húmeda, con una histórica trayectoria agrícola. El puerto está conectado por la red vial con importantes centros de producción y consumo del país y del MERCOSUR. Quequén es el tercer puerto profundo de la Argentina después de Madryn y Bahía Blanca. Admite una recepción de 1.300 camiones por día y una carga de buques de 4.000 toneladas hora. La pesca tuvo también significativa importancia socioeconómica, con movimientos anuales de alrededor de 30.000 toneladas; fue sustento de numerosos habitantes de la región, pero, a partir de una explotación indiscriminada de los recursos marinos debida al nulo control estatal, ha disminuido, su explotación se ha vuelto insignificante y sólo abastece, en parte, al mercado local.

Una de las ventajas de Puerto Quequén es su proximidad al Océano Atlántico. Su Canal de Acceso tiene una solera de 220 m (aunque en la práctica el ancho es de 120 m) y una profundidad de 12,20 m (40 pies); requiere menos de 30 minutos de navegación para su ingreso/egreso. La especialización de los embarques de granos de trigo y maíz está asociada a características agro-icnológicas de su *hinterland*; los mayores volúmenes exportados están relacionados más con los aumentos en la producción agropecuaria de la región que con la expansión del radio de acción del Consorcio.

Descentralización y constitución del Consorcio de Gestión de Puerto Quequén

El 1° de marzo de 1994, en el marco de la Ley 24.093/92 (de actividades portuarias) se producen el traspaso de Puerto Quequén de la órbita de la Nación a la Provincia de Buenos Aires y el otorgamiento de la autonomía. Se hizo cargo de la administración y explotación el Consorcio de Gestión del Puerto de Quequén. Dicha Ley establece, asimismo, la obligatoriedad de constituir Sociedades de Derecho Privado o Entes de Derecho Público no Estatal, encargadas de la administración y explotación de cada uno de los puertos. Los nuevos Entes deben integrar representantes de la Provincia, del Municipio, actores privados y trabajadores y sectores involucrados en el quehacer portuario, condición que para el caso de Quequén se concretó mediante la sanción de la Ley 11.414 de la Provincia de Buenos Aires. En 1994, cuando se creó el Consorcio de Gestión del Puerto de Quequén. Cinco puertos tuvieron oportunidad de obtener su autonomía: tres fluvio-marítimos (Buenos Aires, Rosario y Santa Fe) y dos marítimos (Bahía Blanca y Quequén), pero sólo los dos últimos cumplieron en ese momento con los requisitos establecidos.

En 1995 se llevó a cabo el cierre perimetral mediante el alambrado del ámbito portuario sobre la margen de Quequén y dos años después, el de la margen de Necochea.

En 1997 tuvieron lugar importantes transformaciones a partir de la localización de varias empresas en el recinto portuario: Nidera con su "Terminal de fertilizantes S.A."; ACA (Asociación de Cooperativas Agrarias) inauguró dos silos de 24.000 toneladas de capacidad cada una y la Empresa Terminal Quequén S.A., tres silos de 13.000 toneladas cada una. Se exportaron ese año 5.427.235 toneladas en 321 buques; y en el año 2006 Ponal Group (subsidiaria de Petrobras) instaló sus depósitos del fertilizante UAN.

En el estudio realizado por Ana Costa (2006) sobre la nueva institucionalidad y vinculación entre lo público y lo privado en la organización y gestión del Puerto Quequén, se pone de manifiesto la tensión entre estas dos lógicas opuestas. Esta *"reforma tiende a una creciente participación privada y a un predominio de los mecanismos de mercado en un espacio anteriormente considerado de dominio público"* (Costa; 2006: 765). A partir de la sanción de la ley se garantiza, por medio de la figura del consorcio, la participación de actores clave en el proceso de decisión; sin embargo, por lo difuso de los enunciados, por la pobreza de los acuerdos formulados y por la ausencia de un esquema regulatorio, se genera el ámbito propicio para acciones oportunistas por parte de algunos integrantes de la comunidad portuaria.

Mientras que desde mediados de la década de 1980 hasta mediados de la siguiente la producción de cereales más que se duplicó en el sudeste bonaerense, el incremento de los embarques de trigo y maíz por el Puerto Quequén alcanzó un incremento del 70% en el mismo período. En la Tabla 1 podemos observar que la participación del Puerto Quequén en las exportaciones es del 5,32% sobre el total entre los meses de enero y octubre del 2008, mientras que el Puerto de Bahía Blanca logra un 11,18%, casi el doble de exportaciones.

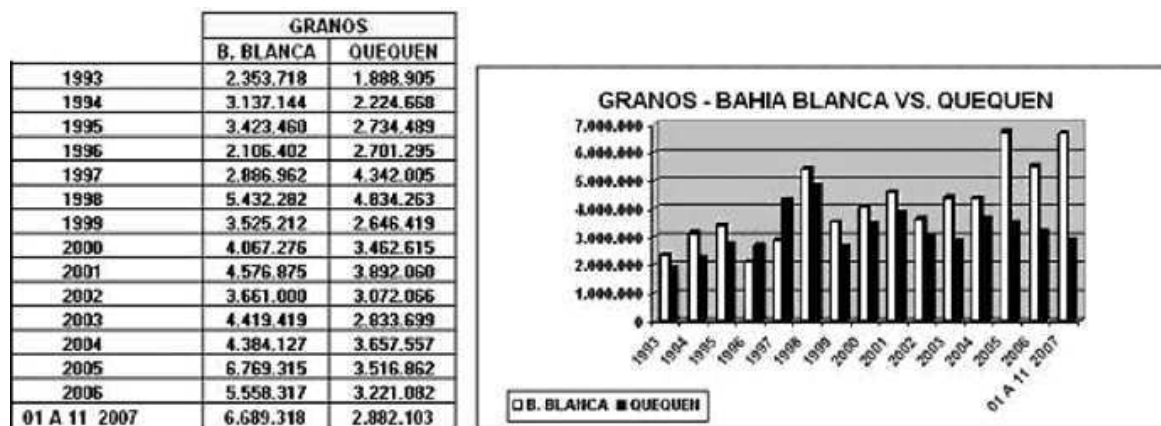
Tabla 1: Granos, Aceites y subproductos exportados por puertos durante los meses de enero / octubre 2008

PUERTOS	GRANOS	ACEITES	SUBPRODUCTOS	TOTAL	PARTICIPACIÓN
BAHÍA BLANCA	5.985.724	263.935	806.215	7.055.874	11,18%
BUENOS AIRES	98.241	78.191		176.432	0,28%
DIAMANTE	286.430			286.430	0,45%
TERMINAL DE GUAZÚ	78.800		15.800	94.600	0,15%
NECOCHEA - QUEQUÉN	2.732.652	233.090	390.391	3.356.133	5,32%
RAMALLO	1.147.462			1.147.462	1,82%
ROSARIO	9.188.874	1.103.358	4.304.977	14.597.209	23,14%
S. LZO. / S. MARTÍN	13.012.600	3.937.740	17.482.753	34.433.093	54,58%
SAN NICOLÁS	189.103			189.103	0,30%
SAN PEDRO	384.290			384.290	0,61%
VILLA CONSTITUCIÓN	10.000			10.000	0,02%
LIMA	735.832			735.832	1,17%
ZÁRATE	624.126			624.126	0,99%
TOTAL	34.474.134	5.616.314	23.000.136	63.090.584	100,00%

Fuente: S.A. G. P. y A. Elaboración: Jorge Mancuso

En la siguiente tabla podemos observar que a partir del año 1994, cuando se inicia el proceso privatizador, el Puerto Quequén manifiesta una disminución en la cantidad de exportaciones tanto en granos como en subproductos en relación con lo exportado por el puerto de Bahía Blanca, exceptuando los años 1996 y 1997, en los que el Puerto Quequén supera a su principal competidor.

Tabla 2: Comparación de las exportaciones de granos por los Puertos de Bahía Blanca y Quequén



Fuente: S.A. G. P. y A. Elaboración: Jorge Mancuso.

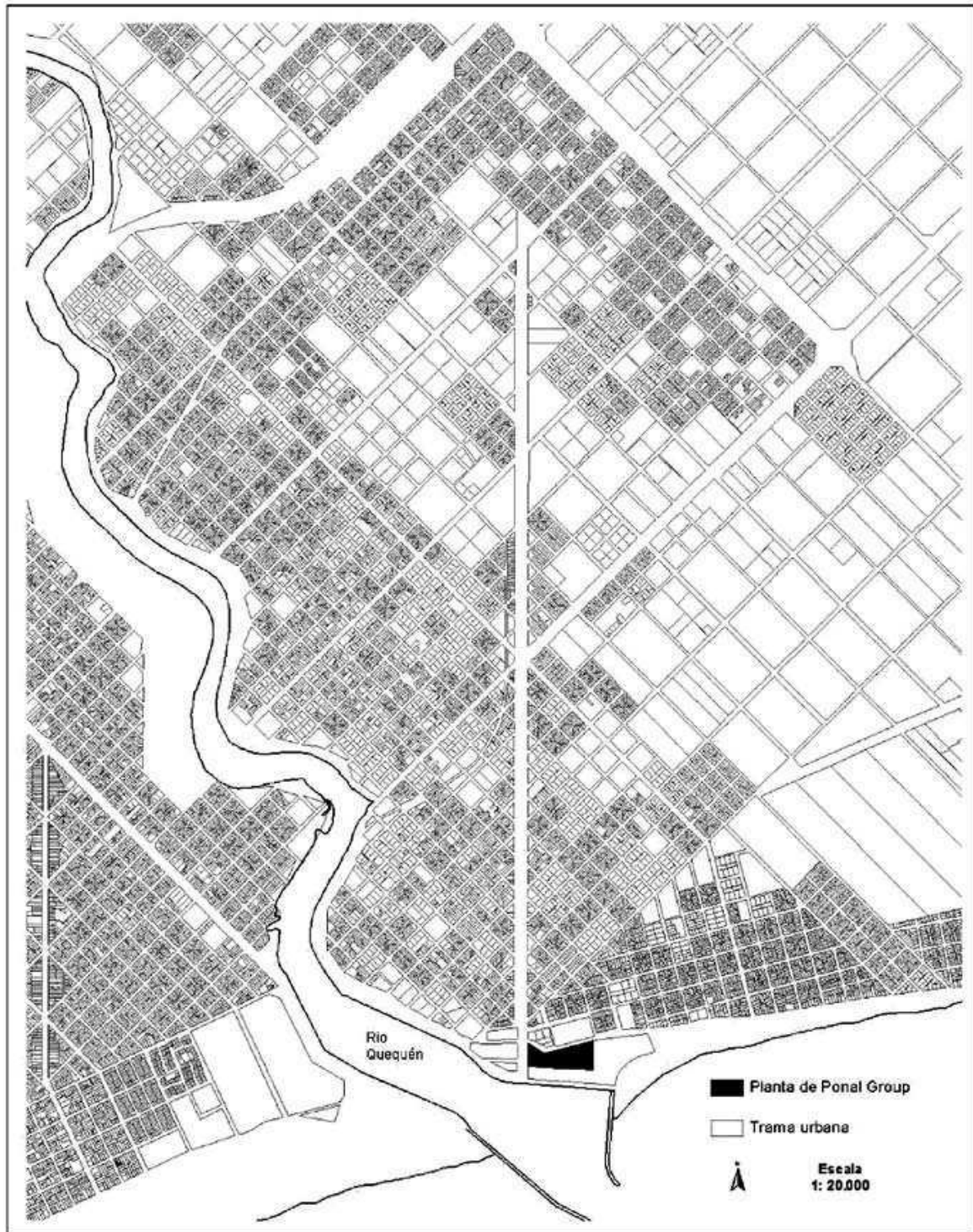
Las transformaciones territoriales del Puerto Quequén

En el período analizado, a la par de un incremento constante de los intercambios, tuvieron lugar en el puerto transformaciones que habrían de generar profundas modificaciones en el territorio, a partir de la emergencia de nuevos actores, de la ocupación del área portuaria por operadores privados, de la realización de obras de “mejoramiento” como la prolongación de la escollera y aun del cercado perimetral, al impedir éste el acceso de los pobladores a un paseo tradicional.

Los nuevos actores con mayor incidencia en el área son fundamentalmente las empresas privadas, en su casi totalidad transnacionales, que no solamente desarrollan actividades comerciales o de servicios sino que también participan del Consorcio de Gestión, y por lo tanto en la orientación de la política del puerto. La ACANYQ emerge como reacción al avance irresponsable de los intereses privados sobre los derechos ciudadanos a un ambiente sano y una ciudad habitable.

La “zona industrial portuaria”, declarada a partir de la ordenanza municipal 2005/81, se convierte en una porción del territorio del puerto habilitada para dicho uso. En esta nueva zonificación, el grupo económico “Ponal Group” construyó recientemente una planta de fertilizantes con una capacidad de 17 millones de litros. La misma se encuentra a escasos metros de un barrio histórico de la ciudad de Quequén.

Figura 1: Localización de los depósitos de la empresa Ponal Group



Fuente: Elaboración propia sobre la base de datos de la Municipalidad de Ne-cochea

Anteriormente esta zona era utilizada para realizar diferentes tipos de actividades, tanto portuarias como para el uso de los habitantes de la ciudad: entre ellas, esparcimiento, consumo del paisaje, caminatas de pescadores, etc. La empresa, beneficiándose con la cercanía al lugar de amarre de los barcos del futuro depósito, se instaló con el objetivo de acopiar UAN, una mezcla de nitrato de amonio y urea. Estos depósitos están montados sobre un “aro” de hormigón, que rodea un círculo de tierra compactada, cubierto de pedregullo, sobre el cual se ha colocado una lámina de polietileno negro.

Esta obra es de suma importancia para el análisis de la evolución de los espacios de representación, ya que a partir de su localización un grupo de vecinos se unieron, pues según ellos, la zona sufriría diferentes riesgos. Estos depósitos están radicados en el corazón del balneario y en medio de la zona de mayor valor histórico patrimonial de Quequén. Es oportuno destacar que las instalaciones carecen de una estructura impermeable de protección que, a manera de cerco, tenga capacidad para contener la mitad del volumen almacenado en caso de producirse un siniestro. Al carácter corrosivo de los nitratos deben agregarse sus propiedades explosivas, que los incluyen dentro de las restricciones que el RENAR impone a estos productos.

Las concepciones y representaciones de los actores

Guiado por las concepciones teóricas explicitadas con respecto a los tres momentos en la producción del espacio expresados por Lefebvre, y a partir de las concepciones y prácticas de los diferentes actores relacionados con el Puerto Quequén, se pudieron dilucidar algunas de sus diferentes lógicas. Se entiende que un actor o agente es alguien a quien se le puede atribuir una determinada acción o una serie identificable de acciones².

Las concepciones del municipio están expuestas en el plan urbano ambiental, y también, en parte, en las entrevistas con el representante del municipio en el consorcio de gestión. El Plan se presenta como un producto de *“los talleres participativos que se realizaron en el Partido de Necochea con el objeto de establecer, por consenso, los lineamientos estratégicos de desarrollo, con representantes de los sectores público, privado y de organizaciones civiles relacionadas directa e indirectamente al desarrollo urbano. La convivencia del puerto y el ante-puerto con el área residencial de Quequén, que en otros tiempos tal vez haya sido armónica, presenta en la actualidad muy significativas interferencias”* (Municipalidad de Necochea; 2006).

El plan, en cuanto al uso del espacio urbano, establece que *“es necesario definir acciones que mitiguen esos efectos y controlen el correcto uso del espacio urbano, como también del ambiente, a la par que es fundamental determinar los sistemas jurídicos que den reglas claras a la ocupación del suelo urbano, incluso con aplicación de mecanismos de re-localización de actividades. Queda claro que con herramientas normativas solamente no es posible brindar seguridad de un uso ordenado; un ejemplo de ello es el tránsito pesado, el cual no sólo se da por diversas calles vecinales, sino que ha sido la causa de muchos accidentes, algunos incluso mortales”* (Municipalidad de Necochea; 2006).

Los espacios de representación

Uno de los objetivos centrales que guiaron el presente trabajo fue el de identificar la incidencia de las transformaciones territoriales emergente del proceso de producción del espacio portuario, en los espacios de representación y practicas espaciales de la ACANYQ. La búsqueda de estas representaciones se realizó a través de entrevistas en profundidad como también por medio de artículos, notas, videos que ha realizado la asamblea. Debido a la primera causa que motivó el nacimiento de la ACANYQ (la localización del depósito de fertilizantes de la firma Ponal), podemos constatar en las entrevistas que, en sus comienzos, sus características y su razón de ser se encuadraban en la dimensión ambiental.

Todos los integrantes manifestaron su preocupación por la posibilidad, tanto por el depósito de Ponal como también por el funcionamiento del puerto en general, de que se produjera más contaminación que perjudicara aún más la vida de los ciudadanos que viven en las cercanías del puerto en la ciudad de Quequén. A medida que fue interiorizándose sobre la cuestión portuaria, la ACANYQ dejó de realizar una mera crítica ambiental. Cuando se les indaga sobre la generación de riqueza del puerto y sobre sus últimas obras de infraestructura, todos se refieren a los escasos puestos de trabajo que brinda a la población, y a que sólo se benefician las grandes empresas que operan en él. Cuando se indagó sobre la obra de extensión de la escollera, la gran mayoría manifestó que favorece sólo a los grandes operadores, como afirma uno de sus integrantes: *“Sirve a los intereses agroexportadores, pero en definitiva perjudica al turismo, ya que deteriora las playas, más hacia al Norte que al Sur. Esta negación del turismo como fuente de trabajo y riqueza no sólo le corresponde al puerto, sino que implica a la sociedad necochense”*.

En términos generales, a partir de las entrevistas podemos observar que la asamblea realiza un cuestionamiento a la idea de “progreso” y “desarrollo” manifestada en los discursos políticos a la hora de presentar las obras efectuadas, como la extensión de la escollera o el mismo depósito de fertilizante; estas ideas de progreso también son parte de la opinión pública de las ciudades de Necochea y Quequén, como podemos ver en las entrevistas realizadas a sus habitantes.

La crítica a la idea de “progreso”, “desarrollo” y “crecimiento económico” está ligada a la afirmación de que el puerto no genera puestos de trabajo, de que gran parte de la población local en realidad no vive del mismo y que los beneficios de su funcionamiento son apropiados por pequeños grupos o empresas. La ACANYQ cuestiona sistemáticamente estas ideas y uno de sus integrantes nos dice: *“Además de los ambientales, como la erosión costera, contaminación, degradación del paisaje urbano, suciedad, etc., genera concentración económica. Es una enorme tragedia cultural: la adopción por parte de todos los niveles de la sociedad, del discurso del enemigo”*.

Para la asamblea, esta idea de progreso está relacionada con un progreso mercantilista de grupos minoritarios que dominan la producción y distribución granaria de la zona, y que poseen gran poder a la hora de la construcción del territorio; son, así, los principales actores que lo estructuran. Consecuentemente, no tienen como fin el desarrollo social o emancipatorio de Necochea y Quequén y se visualizan, de esta manera, las estrategias discursivas con las que se genera un consenso generalizado en la sociedad: “el puerto genera desarrollo, riqueza para la región y es un histórico emblema para la ciudadanía”. La ACANYQ parece intentar, mediante sus prácticas, romper con este juego estratégico de generación de representaciones desde el poder.

A partir de estas manifestaciones y prácticas, la asamblea se vuelve un espacio de lucha en contra de “las representaciones del espacio del Puerto Quequén”, impulsadas por los medios televisivos locales y por el diario local “Ecos Diarios”. En la página web de la asamblea podemos ver que, en una de sus ediciones, su nota de tapa muestra una nueva postal del puerto, donde se muestran los depósitos de la empresa Ponal de una manera paisajística.

A medida que la ACANYQ realizaba reuniones y comenzaba a investigar sobre la temática ambiental, y desarrollaba sus primeras prácticas espaciales, como protestas y actividades para “concientizar” a toda la población sobre los peligros y consecuencias sobre la salud de los ciudadanos debido al funcionamiento del Puerto Quequén, sus prácticas fueron desenvolviéndose y se iban generando formas nuevas: más allá de las protestas que se realizaron en la avenida 2 de la ciudad de Necochea o en el propio Municipio, también

crearon una página web, con información, videos de sus actividades, foros de discusión, etc.

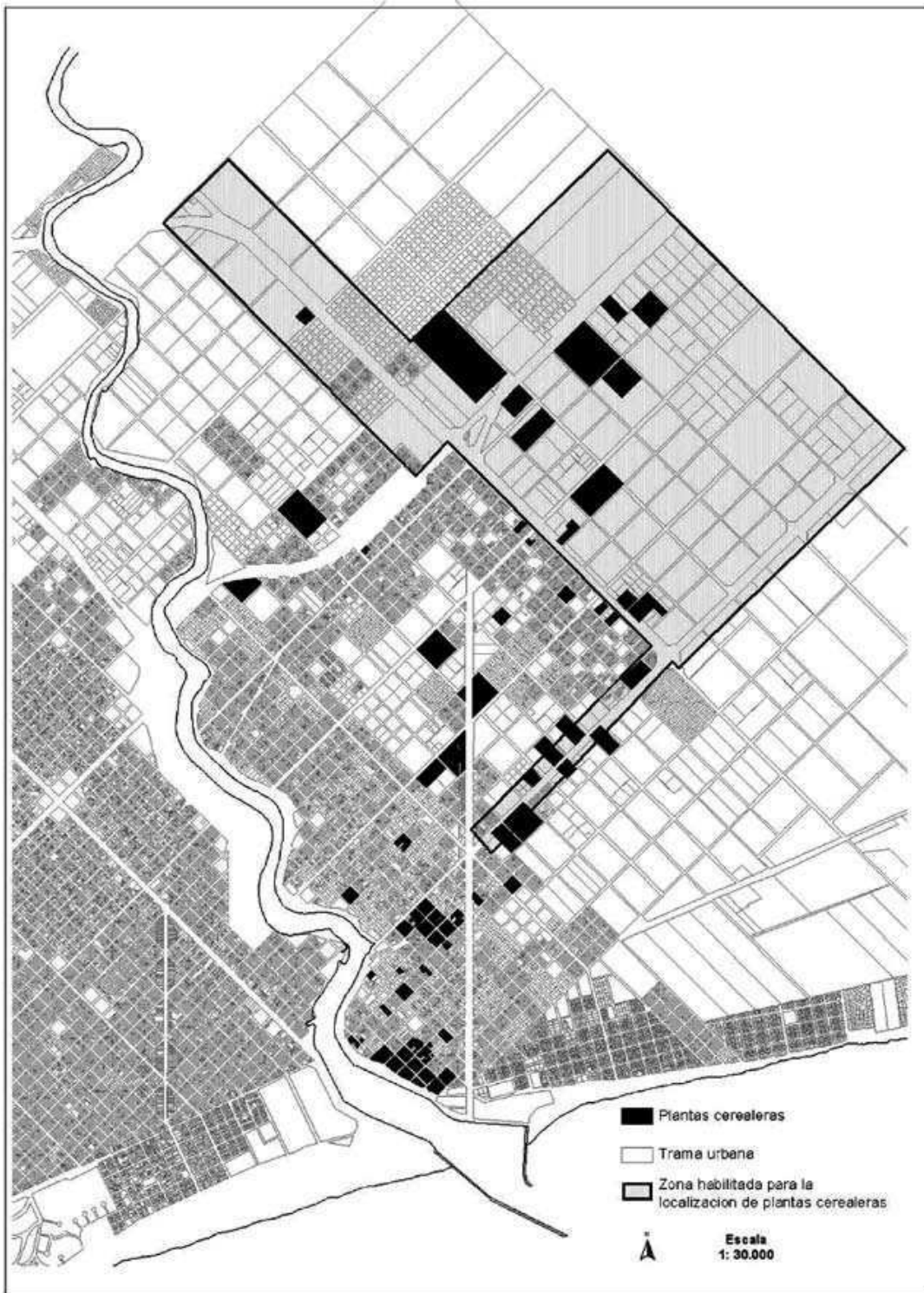
Desde sus comienzos la ACANYQ debió generar diferentes estrategias para comenzar a debatir sobre los inconvenientes que trae aparejado el funcionamiento del puerto y, más precisamente, la localización del depósito de fertilizantes. Afirman que existe poca participación por parte de la ciudadanía y que ésta dispone de escasa información con respecto a los fertilizantes. A ello sumamos que uno de sus integrantes comentó la dificultad de cuestionar los fertilizantes en sí, *“ya que estos son beneficiosos porque ayudan al crecimiento de las plantas”*. Para superar estos obstáculos referidos a la participación, la asamblea comenzó a unirse con otras agrupaciones, como la Juventud por Quequén y la Comisión Vecinal Playas de Quequén, que también reclama por la erradicación de la empresa Ponal Group.

En cuanto a otra de las grandes transformaciones territoriales que se dieron en los últimos años sobre la ciudad de Quequén, encontramos la instalación de cerealeras en cercanías del puerto. En la Figura 2, podemos observar la zona en la cual deben localizarse estas plantas según la ordenanza municipal y la ubicación real de las plantas cerealeras. Estos depósitos que acopian cereal se encuentran diseminados en la planta urbana, zona que el municipio considera no apta para su localización.

Cuando se indagó la opinión de los integrantes de la asamblea acerca de si se debe usar el puerto para otras actividades, se manifestó un consenso sobre la necesidad de explotarlo turísticamente, como también la voluntad para que se *“instale el concepto del Puerto como espacio público. Debiera ser parte importante del escenario social, y no solamente un coto de transacciones entre tahúres”*. Y en cuanto a las consecuencias del proceso privatizador, una integrante de la asamblea nos dice: *“La privatización del puerto mató su interés social, es ajeno a la comunidad ya que no se puede entrar al mismo. Todo en nombre de la eficiencia; eficiencia que por otra parte no existe”*.

Se realizaron entrevistas a dos funcionarios del Municipio de Necochea: el Secretario de Planeamiento, Martín Sarasibar, y el Subsecretario de la Producción y representante del municipio en el puerto, Martín Issin. En ellas podemos notar un discurso estatista. Ambos enfocan su gestión afirmando que el Estado debe recuperar su rol social, en el que la planificación es central. Esta se manifiesta en el Plan Urbano Ambiental y el nuevo código de ordenamiento, ya que son herramientas que sirven al municipio para solucionar las problemáticas específicas de la población y para cobrar impuestos de forma más eficiente y justa.

Figura 2: Zona habilitada para la ubicación de las plantas cerealeras



Fuente: Elaboración propia sobre la base de datos de la Municipalidad de Ne-cochea

Martin Sarasibar, en referencia al rol del Estado y las problemáticas referidas al puerto, nos comenta: *“La planificación estratégica hizo relocalizar el rol del Estado. Nosotros no tomamos el modelo mas puro de la planificación estratégica, muy vinculado a la realidad del soporte natural”*. Y agrega que *“una comisión Ciudad puerto surgió en el 2004, por varios motivos. Es una de las problemáticas más importantes que teníamos, que tenemos todavía, en cuanto a la interacción urbana con los perfiles productivos de la ciudad, tanto lo turístico como la actividad portuaria. El más fuerte es el portuario por la incidencia que tiene la actividad sobre Quequén”*.

En cuanto a la problemática específica de la radicación de los depósitos de fertilizante de la empresa Ponal, el Lic. Martin Issin, Subsecretario de la Producción y representante del municipio en el puerto, comentó que *“hubo un problema con la radicación, una especie de manifestación con assembleístas en Quequén. Evidentemente la radicación de esta empresa ha generado cierta polémica porque hay mucha desinformación, en realidad, en el ambiente. Por un lado, decían que había polución ambiental porque ese grupo piensa que el fertilizante líquido puede llegar a las napas de agua, lo cual es bastante poco probable; primero, si llegara a pasar, iría para el río más que a una napa de agua potable”*.

Posteriormente se le preguntó si era posible el pedido de la asamblea de erradicar los depósitos. Al respecto, explicó: *“Es imposible, y por otro lado el puerto tiene que ser un eje de desarrollo, no podemos poner ahí un hotel boutique. Justamente, tenemos que generar mayor cantidad de elevadores, el futuro desarrollo de la industria naval pesquera, el futuro muelle portacontenedores. Y también tenemos que desarrollar otras alternativas y ensamblar eso con la ciudad, tenemos que hacer actividades y desarrollos turísticos que le permitan a la ciudad y al turista trabajar con el puerto”*.

En relación con las problemáticas que trae aparejada la yuxtaposición de usos del suelo urbano para el acopio de cereales y el funcionamiento del puerto, Issin afirmó: *“El puerto, para que sea operativo como es ahora, destruye la ciudad de Quequén, porque la flota de camiones vive en Quequén y la operatoria se hace en Quequén. Destruye la ciudad y al municipio no le deja nada, y tampoco políticamente nosotros pretendemos que nos deje nada. Queremos que le devuelva a la comunidad riquezas, puestos de trabajo. En el Consorcio trabajan 40 empleados, es muy variable, hay 2 ó 3 operarios en cada empresa, nada más. También vemos acopios frente a barrios. Quequén no tiene solución, es inviable”*.

La indagación sobre los espacios de representación de los ciudadanos de Necochea y Quequén también fue realizada mediante la técnica de en-

trevistas. A partir de las mismas podemos aseverar que gran parte de los entrevistados sostienen que el puerto posee una importancia económica para la región debido a la cantidad de puestos de trabajo que genera. También sostienen que la cercanía geográfica del puerto a las unidades productivas genera un beneficio a los productores. Uno de los entrevistados afirmó: *“La importancia del puerto es indiscutible en cuanto a que es fuente de trabajo de los habitantes de ambas ciudades, y de poblaciones aledañas, y permite el desarrollo económico de la zona al ser la salida internacional tanto de productos primarios como secundarios”*.

En las entrevistas se destaca la imposibilidad de evaluar la gestión del consorcio debido a la poca información que poseen, como también la dificultad para diferenciar la gestión pública, privada o de tipo mixta. Sólo en algunas entrevistas se afirmó claramente que hubo una privatización del espacio portuario, pero en la mayoría se evidencia que el cercado del puerto perjudicó en gran parte el paseo que siempre realizaban.

En relación con el “paseo portuario”, todos manifestaron su importancia tanto para los veraneantes como para la población local, y que es necesario realizar inversiones en infraestructura para que se desarrolle el turismo. Cuando se les indagó sobre la problemática de los depósitos de fertilizantes, la gran mayoría conocía el tema debido a la difusión y las actividades desarrolladas por los miembros de la ACANYQ.

Consideraciones finales

En los últimos años el Puerto Quequén ha atravesado un proceso privatizador, en el que se destacan la progresiva concentración de su operación; la disminución en su peso relativo en relación con el puerto de Bahía Blanca, en cantidad y calidad de exportaciones; y una profundización en la fragmentación territorial con las ciudades de Necochea y Quequén.

La pérdida relativa en los volúmenes exportables en relación con el Puerto de Bahía Blanca y el destino de las inversiones en infraestructura (como es el caso de los depósitos de fertilizantes, que la gestión del Puerto de Bahía Blanca no aceptó debido a su peligrosidad), ubicarían al Puerto Quequén en una posición marginal y funcional con respecto al sistema portuario. A partir de la nueva legislación de impronta neoliberal, el puerto de Bahía Blanca es su principal competidor y hacia donde se ha dirigido mayor cantidad de inversiones.

Durante la etapa privatizadora y hasta la actualidad, se analizaron las transformaciones territoriales de mayor envergadura, como la extensión de la escollera y la instalación de una cantidad significativa de depósitos de acopio de cereal. Estos últimos han proliferado sobre la estructura urbana de Quequén sin el debido control por parte del municipio, lo que trajo como consecuencia la generación de un “ante-puerto” dentro de la propia ciudad, donde los habitantes deben lidiar cotidianamente con las problemáticas de vivir entre depósitos, silos y camiones que generan un ambiente que deteriora la calidad de vida.

Los procesos territoriales analizados en el presente trabajo sobre el puerto Quequén han generado en todos los habitantes sentimientos contradictorios y desencontrados, como podemos ver en las entrevistas realizadas. Pero el puerto es indefectiblemente, para los ciudadanos, un territorio que los representa. El puerto posee una fuerza que domina, que ejerce presión, se impone y oprime. Se vislumbra una “pasividad social” con respecto a los problemas que genera y al mismo tiempo un orgullo al sentirlo propio, ya que es parte importante de la identidad local; cuando fue cerrado su paseo tradicional, esa misma sensación de pertenencia se volvió melancolía e insatisfacción.

Esa “pasividad social” denunciada por la ACANYQ se enmarca en esa idea de progreso, esa representación detenida en el tiempo por parte de los habitantes locales. Existe una aceptación social, consensuada y dirigida desde el poder, de que sus efectos adversos, como la destrucción del ambiente o la erosión de las costas y las playas, son inevitables. Pero también existió y existe la generación de colectivos sociales de carácter horizontal que luchan contra estos embates, como es el caso de la Asamblea Ciudadana.

Estos procesos se encuentran ligados a una permanente apropiación privada del territorio portuario destinado exclusivamente al intercambio. Como sabemos, cada lugar concreto posee cualidades de uso, pero también posee la cualidad de ser un lugar en donde confluyen, a diferentes escalas, formas, tiempos y significaciones diversas. El puerto se construye así como un territorio en disputa y un lugar sentido, vivido y percibido de manera diversa por los diferentes actores.

El territorio portuario poseía una diversificación de actividades socioeconómicas: desde la pesca (con gran absorción de mano de obra hasta los años '80) hasta los lugares destinados para el esparcimiento (paseos familiares y consumo de paisaje, visitas a restaurantes, comercios, locales nocturnos, etc.). En la actualidad, observamos la desaparición de estos usos y actividades, lo que torna al lugar en una rareza, ya que dejó de tener esa vida que lo caracterizaba.

Todos estos procesos produjeron una redefinición de las representaciones de los integrantes de la asamblea. Lograron comprender así que la visión sobre el puerto no sólo pasaba por la cuestión meramente ambiental sino que era necesario realizar un abordaje mucho más complejo y holístico encarado desde la crítica urbana. De esta forma, la “asamblea ambiental” se redefine como “asamblea ciudadana”, que lucha por los derechos de la ciudad en todas sus dimensiones.

Bibliografía

- CARLOS, Ana Fani Alessandri (2004) “Nuevas contradicciones del espacio”. En Revista *Litorales*, Buenos Aires, Año 4, N° 4, agosto de 2004. Documento de internet disponible en: <http://litorales.filo.uba.ar/web-litorales5/articulo-2.htm>.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri (2007) *Espaço Urbano*. San Pablo, Labor Edições, 184 pp.
- CÓCCARO, José María y AGÜERO, Ricardo (1998b) “El espacio geográfico: un marco de análisis”. En *Reflexiones Geográficas*. Río Cuarto, Agrupación de docentes interuniversitarios de Geografía.
- COSTA, Ana María; BRIEVA, Susana Silvia; IRIARTE, Liliana (2004) “Proceso de privatización, organización y competencia interportuaria en Argentina: el caso del Puerto Quequén”. En *Investigaciones Geográficas*. Documento de internet disponible en: <http://www.igeograf.unam.mx/instituto/publicaciones/boletin/bol54/b54art6.pdf>.
- COSTA, Ana María; BRIEVA, Susana Silvia; IRIARTE, Liliana (2006) “Nueva Institucionalidad en el sistema portuario argentina: vinculación publico/privada en la organización y gestión del puerto Quequén”. En *Investigaciones Geográficas*. Año/volumen V, pp. 753-779. Documento de Internet disponible en: <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/pdf/111/11102004.pdf>.
- FERNANDEZ, Oscar (2003) “Pierre Bourdieu: ¿Agente o Actor?”. En *Tópicos del Humanismo*, N° 90.
- LEFEBVRE, Henri (1983) *La presencia y la ausencia. Contribución a la teoría de las representaciones*. México D. C., Fondo de Cultura Económica.
- MACHADO DA SILVEIRA, Ada Cristina (2002) “Las representaciones mediáticas en la actualización de la memoria”. En *UPL*, Vol. 7, N° 17, pp. 109-119.

- OSLENDER, Ulrich (2002) “Espacio, lugar y movimientos sociales: hacia una “espacialidad de resistencia”. En *Revista Scripta Nova*, Barcelona, Vol. VI, N° 115. Documento de Internet disponible en: www.ub.es/geocrit/sn/sn-115.htm.
- PEYRELONGUE, Carlos (1999) “El puerto y la vinculación entre lo local y lo global”. En *Revista Eure*, Santiago de Chile, N° 75.
- Plan Estratégico-Participativo de Desarrollo Urbano Ambiental del Partido de Necochea. (2006). Necochea, Municipalidad de Necochea.
- SCHOR, Tatiana (1999) “A apropriação do espaço e a logica do automóvel”. En DAMIANI, Amelia L.; CARLOS, Ana Fani A. y LIMA SEABRA, Odette (org.) (1999) *O espaço no fim de século: a nova raridade*. San Pablo, Contexto.

Notas

¹ Las traducciones de los textos de T. Short pertenecen a Donato Laborde.

² “*Mientras que el concepto sociológico de agente presenta al individuo más bien como un reproductor de prácticas, el concepto de actor le amplía al individuo los márgenes de su decisión y de su acción, es decir de su autonomía, con lo que se le concibe como alguien capaz de convertirse en alguien creador o innovador en el ámbito de la acción. El agente desarrolla prácticas acordes, en buena medida, con la posición que ocupa en el espacio social. Al actor se le reconoce, sobre todo, por las acciones que decide realizar*” (Fernández; 2003).