

PRÁCTICAS ESPACIALES Y NUEVOS ESPACIOS DE REPRESENTACIÓN A PARTIR DE LA PRIVATIZACIÓN DEL PUERTO QUEQUÉN

Matías Germán Donato Laborde
donatolaborde@hotmail.com

Introducción

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 que se habían producido a nivel internacional como nacional, a partir de la reestructuración portuaria de los 90, con 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, muy especialmente, la “ACANYQ” y la población local; *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

Con ese propósito se definieron las siguientes tareas:

- Relevar y analizar el estado de situación del puerto, generado por el proceso dialéctico de construcción del espacio, indagando sus características generales y sus transformaciones territoriales.

- Reconocer y analizar las prácticas espaciales del consorcio de gestión del Puerto Quequén y el Municipio de Necochea, a partir del proceso de reestructuración y, establecer su posible relación con las prácticas cotidianas de los habitantes locales.

- Indagar sobre los espacios de representación de la Asamblea Ciudadana Ambiental de Necochea y Quequén- ACANYQ

- Arribar a conclusiones o aproximaciones finales en función del objeto analizado.

La hipótesis del trabajo se vincula a cada una de estas partes:

- La misma tiene que ver con la apropiación del espacio puerto, *mediante* la gestión del Consorcio, que llevaría a la reducción/fragmentación de diferentes prácticas espaciales por parte de la comunidad local, que conllevan a la modificación de los Espacios de Representación de parte de la población, de lo cual la asamblea ciudadana es un emergente.

A partir de lo enunciado se utilizaron diferentes métodos y técnicas de obtención y procesamiento de información, propios de las ciencias sociales y humanas, así como la utilización de sistemas de información geográfica-SIG. Se realizó una selección y análisis de información de fuentes secundarias, como información cuantitativa estadística y no estadística, legislación y normativa, información bibliográfica, periodística, cartográfica y fotográfica, y se utilizaron técnicas propias de la investigación cualitativa, como la observación directa, entrevistas de primera indagación a población local de Necochea y Quequén y entrevistas en profundidad a actores representativos del municipio, del consorcio de gestión e integrantes de la ACANYQ. Los principales objetivos fueron reunir información sobre los principales actores que intervienen sobre el Puerto Quequén, los principales cambios en los espacios de representación y sus prácticas espaciales.

Consideraciones teóricas 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, 1998b.: 84)

Continuando con este desarrollo, podemos 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”. (Alessandri Carlos, A. 2004).

A su vez, serán de suma importancia para el objetivo del presente trabajo las reflexiones de Shor, T¹ que nos sumergen 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

¹ Las traducciones de los textos Shor T. me pertenecen.

entendida como “ el modo por el cual se realizan socialmente atributos naturales tales como el espacio y el tiempo, que no obstante de ser categorías filosóficas del conocimiento, tienen existencia real, empírica, en la vida.” Y continua...” en el crepúsculo de la modernidad, el espacio y el tiempo se configuran como rarezas 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, T 1999)

En este proceso de construcción del espacio resultan de suma importancia los análisis sobre la apropiación del espacio urbano. O en nuestro 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. Así mismo, cobra importancia en análisis de los modos de usos, ya que son explicativos de las transformaciones territoriales que se manifestaron en los espacios y en nuestro caso con respecto a los puertos argentinos, ya que 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“.(Alessandri Carlos, A. 2004)

Esta privatización portuaria, en el contexto de la re-estructuración económica y consiguientemente de la comunicación y el transporte, evidenciaría la “victoria del valor de cambio sobre el valor de uso”⁶, 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. “. (Alessandri Carlos, A.)

En los procesos actuales de producción del espacio proliferan grupos de gestión o actores que gestionan el territorio, como puede ser el ejemplo del Consorcio de Gestión de Puerto Quequén, manipulando el territorio y apropiándose de él, ya que “en una sociedad fundada sobre el intercambio, la apropiación del espacio, producido él propio, 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.“De este modo, incluso en el momento del tiempo libre, el cotidiano programado por la sociedad de consumo se impone con toda su fuerza”. Y así los lugares obtienen una centralidad saturada de objetos, luego vacía de sentido. En ese contexto, aparece en 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”“(Alessandri Carlos, A.)

La Construcción del espacio y las representaciones Espaciales

La búsqueda de los Espacios de representación se basó en los tres momentos de la construcción del Espacio expresado 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 remarcadas, este pensamiento teórico nos posibilita un marco fundamental para encontrar o dar cuenta las representaciones y prácticas y su relación sobre el espacio geográfico del Puerto Quequén.

Henri Lefebvre realiza un minucioso y profundo análisis sobre el concepto de representación en su libro *“La Presencia y la Ausencia. Contribución a la teoría de las representaciones”*. Partiendo desde una posición dialéctica idealista-materialista apuntando a descifrar el poder que tienen las representaciones a partir de su crítica fundamentalmente filosófica, y se pregunta ¿Pero que es una representación?

Lefebvre sostiene que *“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)

Pero estas representaciones no son ni verdaderas ni falsas, sino estables y móviles, reactivas y superables, acercándose al concepto de ideología, concepto que en su libro va a desarrollar y atacar, y Lefebvre continúa preguntándose ¿Quién engendra o produce las representaciones? ¿Donde emergen? ¿quien las percibe y las recibe? *“es en la obra donde se resuelve la problemática de la representación”.* *“La obra esclarece las representaciones porque las atraviesa, las utiliza y las supera. La representación esclarece la obra por que es necesaria y no suficiente, superficial, es decir definida sobre y por una superficie, remitiendo a la práctica, la producción, la creación.* (Lefebvre: 1983:30).

Toda obra *“tiene una presencia, que no se sitúa entre la presencia y la ausencia sino que las reúne haciendo don de su presencia, colmando un vacío o sea una virtualidad: una ausencia. Mientras el producto permanece en medio de las representaciones, la obra se sitúa más allá de estas. No es imposible que la obra resulte ser la piedra angular y forma superior de la práctica social, a través de las representaciones pero más allá* (Lefebvre: 1983:31).

Las representaciones son construcciones culturales complejas que actúan en el cotidiano, 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 instaure 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: 112)

I.1.2 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”, (Oslender, Ulrico 2002)

Por el 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.

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”

Y los espacios de representación. Estos 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 articulaciones 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, Ulrico 2002)

Puerto Quequén

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 produce el traspaso de Puerto Quequén de la órbita de la Nación a la Provincia de Buenos Aires y el otorgamiento de la autonomía, haciéndose 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 debían integrar representantes de la Provincia, del Municipio, de los actores privados y de los 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 en 1994, de la Provincia de Buenos Aires, por la que se creó en Consorcio de Gestión del Puerto de Quequén. Cinco puertos tuvieron oportunidad de obtener su autonomía: 3 fluvio-marítimos (Buenos Aires, Rosario y Santa Fe) y dos marítimos (Bahía Blanca y Quequén), pero solo los dos últimos cumplieron en ese entonces 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 C/U y la Empresa Terminal Quequén S.A. tres silos de 13.000 toneladas C/U. 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.

A partir de la reforma institucional surgieron nuevas formas de articulación público-privada en la organización y gestión portuaria, basadas en el modelo denominado "landlord", donde el sector público conserva la propiedad del puerto e invierte en infraestructura básica, pero como se dijo, no explota los servicios (Costa, A 2004).

En el estudio realizado por Ana Costa (2006) sobre la nueva institucionalidad y vinculación pública-privada 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"*. 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.

Localización del Puerto, Hinterland y competitividad

El Puerto Quequén está ubicado en la Provincia de Buenos Aires, sobre la desembocadura del Río Quequén, que tiene sobre su margen oeste la ciudad de Necochea y sobre su margen este la ciudad de Quequén. Dado que 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, Puerto Quequén es uno de los mas 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.

Existe una vasta red de rutas que vinculan a Puerto Quequén con diversos puntos del país y del exterior. Entre ellas se destacan las que unen la terminal de cargas con varias ciudades importantes². El transporte terrestre de mercancías tiene, de esta manera, variadas opciones para canalizar sus cargas hacia el extranjero, aunque sus condiciones manifiestan un estado deteriorado y sin mantenimiento, especialmente en las cercanías al puerto.

El puerto no posee accesos ferroviarios, en tanto que Buenos Aires y Bahía Blanca, uno de sus directos competidores, sí lo tienen. Es de tener en cuenta que es esencial que las vías férreas con punta de riel en la estación marítima permitan un flujo continuo de cereales e insumos. El tren es una herramienta fundamental ya que los traslados de granos en camión no pueden superar un recorrido mayor que 300 km debido a que sus costos elevados no lo harían rentable.

Desde el punto de vista de su localización, el Puerto está localizado al sur de la Pcia. de Bs. As., por lo que 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 que sustentan de manera casi única la economía de toda la región teniendo en cuenta que el sector industrial prácticamente ha desaparecido.

Está conectado por la red vial con importantes centros de producción y consumo del país y el MERCOSUR y es hoy el tercer puerto profundo de la Argentina después de Madryn y Bahía Blanca. Admite una recepción de 1300 camiones por día y una carga de buques de 4000 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 por el nulo control estatal de los mismos, el recurso ha disminuido, su explotación se ha vuelto insignificante y solo abastece, en parte, al mercado local.

Una de las ventajas propias 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), requiriendo menos de 30' minutos de navegación para su ingreso/egreso.

2 Operan Buques Tanques Quimiqueros - Buques Frigoríficos - Buques de Pasajeros - Buques Pesqueros - Bulk Carriers, ofreciendo servicios tales como Prácticos - Amarres - Estibas - Remolques - Provisión de Combustible - Provisión de Agua Potable - Corriente Eléctrica - Balizamientos - Empresa de Salvamento - Estación de Servicios de Extintores y Mantenimiento de Balsas - Empresas proveedoras, etc.

La especialización de los embarques de granos de trigo y maíz, en el puerto de Quequén 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. (A. Costa, 2006)

GRANOS, ACEITES Y SUBPRODUCTOS EXPORTADOS POR PUERTOS DURANTE LOS MESES DE ENERO / OCTUBRE - 2008					
PUERTOS	GRANOS	ACEITES	SUBPRO- DUCTOS	TOTAL	PARTICI- PACION
BAHIA 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 DEL GUAZU	78.800		15.800	94.600	0,15%
NECOCHEA - QUEQUEN	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. MARTIN	13.012.600	3.937.740	17.482.753	34.433.093	54,58%
SAN NICOLAS	189.103			189.103	0,30%
SAN PEDRO	384.290			384.290	0,61%
VILLA CONSTITUCION	10.000			10.000	0,02%
LIMA	735.832			735.832	1,17%
ZARATE	624.126			624.126	0,99%
TOTAL	34.474.134	5.616.314	23.000.136	63.090.584	100,00%

(En toneladas)

Tabla 1: Elaboración Jorge Mancuso. Fuente S.A.G. P. Y.A.

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 periodo. 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

	GRANOS	
	B. BLANCA	QUEQUEN
1993	2.353.718	1.888.905
1994	3.137.144	2.224.668
1995	3.423.460	2.734.489
1996	2.106.402	2.701.295
1997	2.886.962	4.342.005
1998	5.432.282	4.834.263
1999	3.525.212	2.646.419
2000	4.067.276	3.462.615
2001	4.576.875	3.892.060
2002	3.661.000	3.072.066
2003	4.419.419	2.833.699
2004	4.384.127	3.657.557
2005	6.769.315	3.516.862
2006	5.558.317	3.221.082
01 A 11 2007	6.689.318	2.882.103

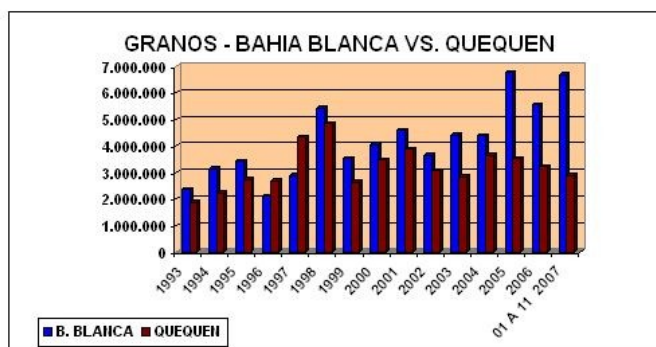


Tabla y cuadro 2- Comparación de las exportaciones de granos por los Ptos. de Bahía Blanca y Quequén

En los cuadros 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 donde el Puerto Quequén supera a su principal competidor.

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 los territorios, 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 aún del cercado perimetral, al impedir éste el acceso de pobladores a un paseo tradicional.

Los nuevos actores con mayor incidencia en el área, son fundamentalmente las empresas privadas, en su casi totalidad trasnacionales, 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.

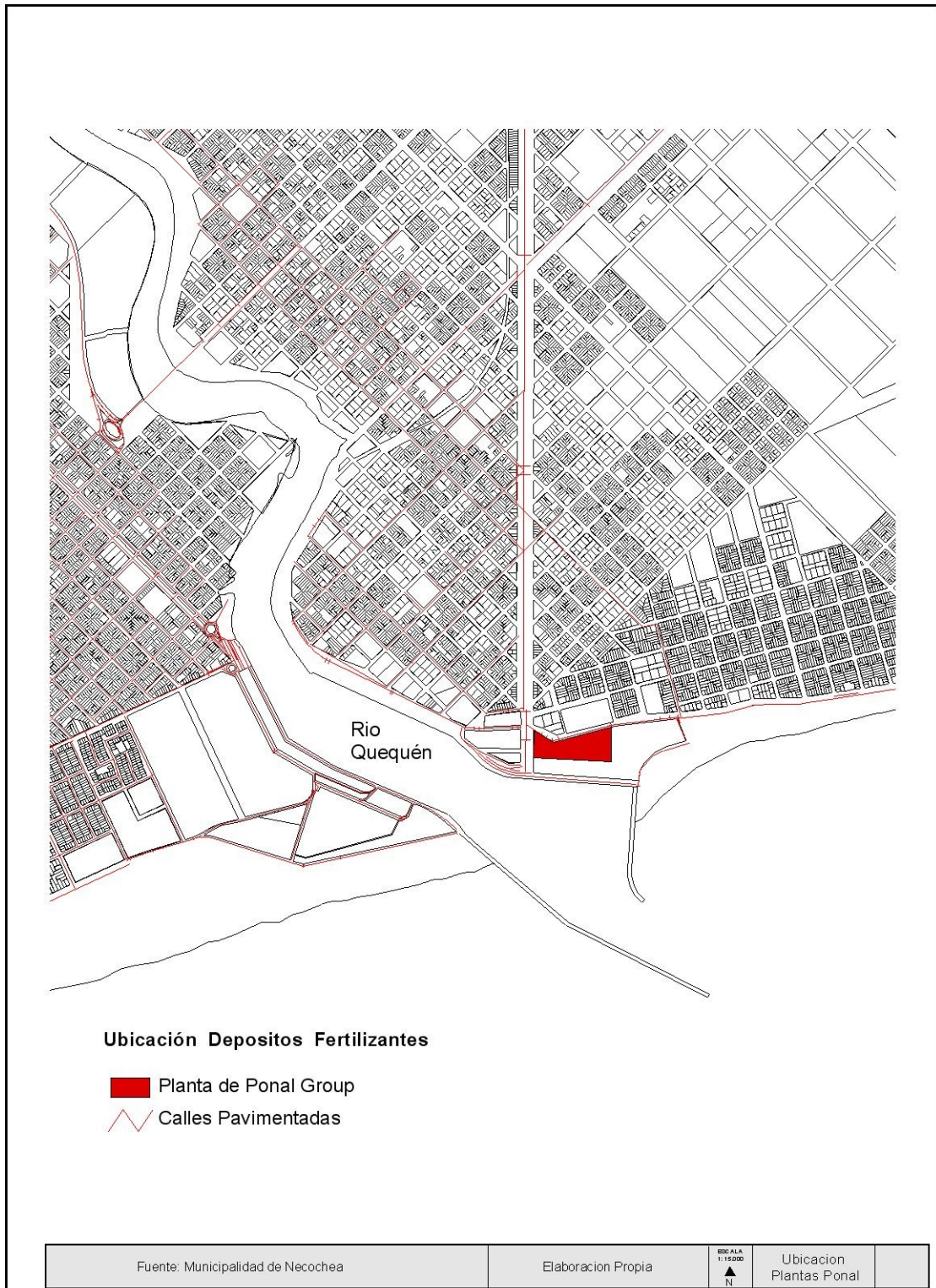
La ACANYQ emerge como reacción al avance irresponsable de los intereses privados sobre los derechos ciudadanos a un ambiente sano y una ciudad habitable.

Los depósitos de fertilizantes de UAN

Una de las prácticas espaciales a analizar es la construcción de un depósito de fertilizantes en el Puerto Quequén, en cercanía inmediata de un barrio histórico de la Ciudad. Como sabemos, el territorio y cada porción que lo conforma, cada parcela de cada lugar, posee un valor, un valor de uso y un valor de cambio. La “zona industrial portuaria” declarada a partir de ordenanza 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.

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 puede ser el esparcimiento, el 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.



Mapa 1- Localización de los Depósitos de la empresa Ponal Group

Esta obra es de suma importancia para el análisis de la evolución de los espacios de representación, ya que a partir de la localización de la misma un grupo de vecinos se

unieron, ya que según ellos, la zona sufriría diferentes riesgos. Estos vecinos conformaron posteriormente la Asamblea Ambiental Ciudadana Necochea- Quequén, uno de cuyos integrantes, la Ingeniera Rosa Saries, en una entrevista realizada en 2007 nos afirma que *“El interior de los tanques no recibió ningún tipo de tratamiento protector, y en el exterior, con ostensibles signos de deficiente armado (todo tipo de frunces en las soldaduras y zonas irregularmente deprimidas y sobresalientes) evidencian indudables signos de corrosión a través del exudado de óxidos. Las condiciones absolutamente precarias del montaje, hicieron que por efecto del viento, los tanques sufrieran voladuras y abolladuras, todavía evidentes”*.

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 lo 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 pudo 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 acciones, *“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”*. (Oscar Fernández, 2003)

Las concepciones del municipio están expuestas en el plan urbano ambiental, y también en parte, en las entrevistas mantenidas 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”.

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 cuál no sólo se da por diversas calles vecinales, sino que ha sido la causa de muchos accidentes, algunos incluso mortales”.*

Los Espacios de Representación

Unos de los objetivos centrales que guiaron al 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 así también de artículos, notas, videos que ha realizado la asamblea. Debido a la primera causa que motivó el nacimiento de la ACANYQ, como es 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 encuadraba en la dimensión ambiental.

Todos los integrantes manifestaron su preocupación por la posibilidad, tanto por el deposito de Ponal como también por el funcionamiento del puerto en general; de que se produzca mas contaminación que perjudique aun mas la vida de los ciudadanos que viven en Quequén en las cercanías del Puerto, uno de sus integrantes nos dice: *“La ciudad de Quequén está invadida de silos, aceiteras y ahora los famosos tanques de Ponal Group, para almacenar los fertilizantes líquidos de Petrobras, con el peligro latente de contaminación. Al respecto a fines de Octubre 2008 hubo pérdidas en el caño de alimentación, las cuáles fueron tapadas prontamente con tierra para evitar los reclamos de la población”.*

Pero la ACANYQ a medida que fue interiorizándose sobre la cuestión portuaria, dejó de realizar una mera critica ambiental, cuando se le indaga sobre la generación de riqueza del puerto y sobre sus últimas obras de infraestructura, todos manifestaron los escasos puestos de trabajo que brinda a la población, y que solo 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 solo 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 solo le corresponde al puerto, sino que implica a la sociedad necochense”*

En términos generales, 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 puede ser el caso de 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 observar en las entrevistas realizadas en los ciudadanos de estas ciudades.

La crítica a la idea de “progreso” o “desarrollo” o “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; (Hiper concentración de beneficios), es una enorme tragedia cultural: La adopción por parte de todos los niveles de la sociedad, del discurso del enemigo”*.

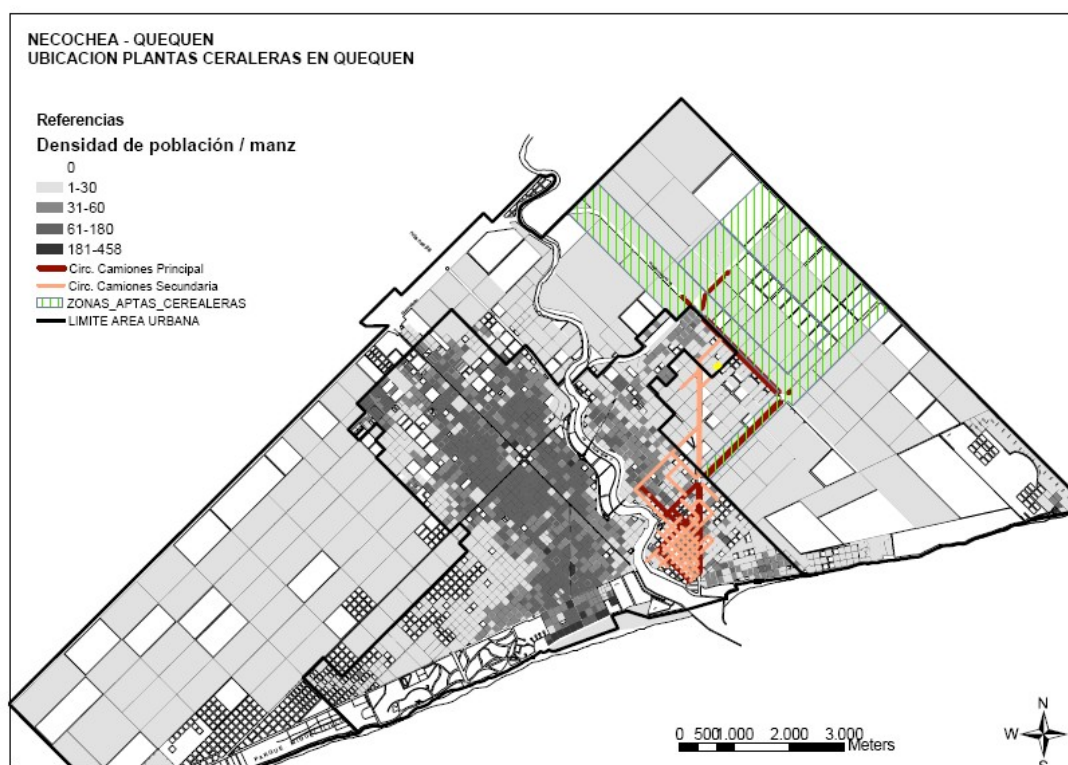
Para la asamblea esta idea de progreso está relacionada a un progreso mercantilista de grupos minoritarios que dominan la producción y distribución granaria de la zona, y que poseen gran poder a la hora de la construcción del territorio siendo así los principales actores que lo estructuran. Consecuentemente 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 realizaba 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 practicas fueron desarrollándose y generándose 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 realizaron una pagina Web, donde existe 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, afirmando por parte de sus integrantes que existe poca participación por parte de la ciudadanía y que esta dispone de poca información con respecto a los fertilizantes, sumado a que uno de sus integrantes comentó la dificultad de cuestionar los fertilizantes en si, “*ya que estos son beneficiosos ya que ayuda al crecimiento de las plantas*”. Para superar estos obstáculos referidos a la participación, comenzó a unirse con otras agrupaciones como la juventud por Quequén, la Comisión Vecinal Playas de Quequén, que también realiza una lucha y reclama por la erradicación o relocalización de la empresa Ponal Group.



MAPA 2.- Zona habilitada para la Ubicación de las plantas Cerealeras.

Fuente: Municipalidad de Necochea

En cuanto a otras de las grandes transformaciones territoriales que se manifestaron en los

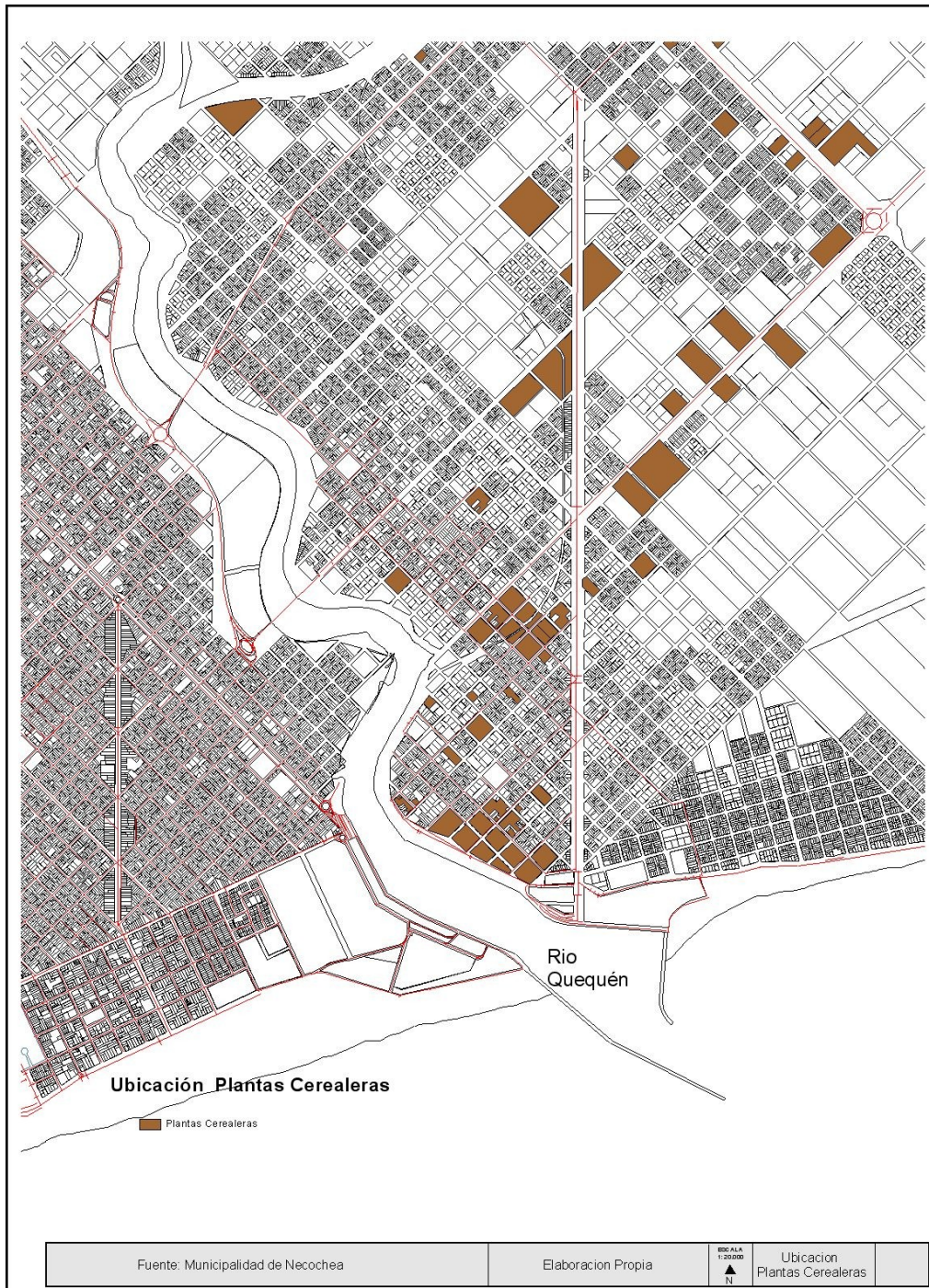
últimos años sobre la ciudad de Quequén, encontramos la instalación de cerealeras en cercanía del puerto. En el *Mapa 2*, elaborado por la Municipalidad de Necochea, se muestra la zona en la cual deben localizarse estas plantas.

Asimismo podemos observar en el *Mapa 3* 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. Con respecto a esto, una de las integrantes de la asamblea nos dice: *“Hay plantas nuevísimas, entre el puerto y la circunvalación, cuando tendrían que estar después de ésta, son las operadoras de los pools de siembra como Nitralco S.A.. Eran acopiadores, son pools ahora, contrabandean mercadería que es impresionante, ya no funcionan mas los pequeños acopiadores, plantas privadas sin control, con un monopolio, el libre mercado permite tal concentración”*

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 en relación a 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 que *“La privatización del puerto mató el interés social del mismo, 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, al secretario de Planeamiento Martín Sarasibar y al subsecretario de la producción y representante del municipio en el puerto Martín Issin. De las mismas podemos observar un discurso estatista. Ambos enfocan su gestión afirmando que el Estado debe recuperar su rol social, donde la planificación es central y 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 la posibilidad de cobrar impuestos de forma mas eficiente y justa.

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



Mapa 3.- Plantas Cereaderas en la Ciudad de Quequén.

Fuente: Elaboración Propia.

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 comento que *“hubo un problema con la radicación, una especie de manifestación con assembleístas en Quequén, que evidentemente la radicación de esta empresa ha generado cierta polémica por que hay mucha desinformación en realidad en el ambiente, por un lado decían que había polución ambiental por que ese grupo piensa que*

el fertilizante liquido puede llegar a las napas de agua lo cual es bastante poco probable, primero si llegara a pasar iría para el río mas que a una napa de agua potable”.

Posteriormente se le pregunto si era posible el pedido de la asamblea de erradicar los depósitos, al respecto explicó que *“Es imposible, y por otro lado el puerto tiene que ser un eje de desarrollo, no podemos poner ahí un hotel “butic”. Justamente tenemos que generar mayor cantidad de elevadores, el futuro desarrollo de la industria naval pesquera, el futuro muelle porta contenedores, el deposito fiscal de los contenedores mismos se depositan y también tenemos que desarrollar otras alternativas y también tenemos que 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”.*

Asimismo se indago sobre los beneficios de la obra de extensión de la Escollera sur: *“Siempre benefician a los que operan en el puerto, a que hay que apuntar es que el negocio no tiene que ser para pocos, justamente, hoy por hoy el puerto como esta planteado beneficia a pocos, existe un grupo de exportadores de cereales, pesca menguada, no hay otro tipo de operatoria, mas que la importación de fertilizantes, que también tiene relación con la exportadora de granos”*

En relación a las problemáticas que trae aparejada la yuxtaposición de usos del suelo urbano para el acopio de cereales y el funcionamiento del puerto el lic. Issin afirmo que *“El puerto para que sea operativo como es ahora destruye la ciudad de Quequén, por que 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...que le devuelva a la comunidad riquezas, puestos de trabajo...” En el Consorcio trabajan 40 empleados, es muy variable, cuanta gente operativa de cada empresa....hay 2 o 3 operarios...nada mas, vemos acopios frente a barrios, Quequén no tiene solución, es inviable”*

La indagación de los Espacios de Representación de los ciudadanos de Necochea y Quequén también fue realizada mediante la técnica de entrevistas, 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 debido a la cercanía geográfica del puerto a las unidades productivas genera un beneficio a los productores. Uno de los entrevistados afirmó que *“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 realizadas se destaca la imposibilidad de evaluar la gestión del consorcio debido a la poca información que poseen, como también la dificultad en diferenciar la gestión publica o privada o de tipo mixta, solo en algunas entrevistas se

afirmo 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 al “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 indago sobre la problemática de los depósitos de Fertilizantes la gran mayoría conocían el tema debido a la difusión y actividades que desarrollaron los miembros de la ACANYQ.

Consideraciones Finales

El Puerto Quequén en los últimos años ha atravesado un proceso privatizador, donde se destacan la progresiva concentración de su operación, la disminución en su peso relativo en relación al 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 han dirigido mayor cantidad de inversiones.

Durante la etapa privatizadora y hasta la actualidad, se analizaron las transformaciones territoriales de mayor envergadura como es el ejemplo de la extensión de la escollera y 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, dando como consecuencia la generación de un “ante-puerto” dentro de la propia ciudad, donde los habitantes de Quequén 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, y 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 este 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, comercio, locales nocturnos, etc.) En la actualidad observamos la desaparición de estos usos y actividades, tornando al lugar como 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, logrando comprender así que la visión sobre el puerto no solo pasaba por la cuestión meramente ambiental si no 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

Libros, artículos:

- Carlos, Ana Fani. *"Nuevas" contradicciones del espacio*. Revista Litorales. Año 4, N° 4, agosto de 2004.
- Carlos, Ana Fani Alessandri. *Espaço Urbano*. São Paulo: Labor Edições, 2007, 184 p.
- Cóccaro, J. M. Agüero, R. (1998 b) “El espacio geográfico: un marco de análisis”, Reflexiones Geográficas, Agrupación de docentes inter universitarios de geografía, Río Cuarto.
- Costa, A; Brieva, S; Iriarte, L. (2004) “Gestión y regulación de los servicios e infraestructura portuaria en argentina. Revista Latinoamérica de Desarrollo.
- Costa, Ana María, Susana Silvia Brieva , Liliana Iriarte . Proceso de privatización, organización y competencia interportuaria en Argentina: el caso del Puerto Quequén. *Investigaciones Geográficas (Mx)* [en línea] 2004.
- Costa, Ana María, Susana Silvia Brieva, Liliana Iriarte. Nueva Institucionalidad en el sistema portuario argentina: vinculación público/privada en la organización y gestión

del puerto Quequén. *Investigaciones Geográficas* [en línea] año/volumen V pag. 753-779. 2006.

- Fernandez, O. Pierre Bourdieu: ¿Agente o Actor? Tópicos del Humanismo, No. 90, 2003.
- Gómez, R. (2003) Neoliberalismo Globalizado. Refutación y debate. Ediciones Macchi. Buenos Aires.
- Gorenstein, S (2005) "Nueva Institucionalidad y proyección local tras la privatización portuaria argentina. Los casos de Bahía Blanca y Rosario". Revista Eure N° 92. Santiago de Chile.
- Massey, D. (2005) "La filosofía y la política de la especialidad: algunas consideraciones". En: Arfuc, L. (comp.) "Pensar este tiempo: espacios, afectos, pertenencias. Buenos Aires, Paidós.
- Lefebvre, Henri (1983): *La presencia y la ausencia. Contribución a la teoría de las representaciones*. Fondo de Cultura Económica, México.
- Peyrelongue, C. (1999) el puerto y la vinculación entre lo local y lo global. Revista eure N° 75. Santiago de Chile
- Oslender, Ulrico (2002) "espacio, lugar y movimientos sociales: hacia una "espacialidad de resistencia" Revista Scripta Nova. ISSN: 1138-9788. Vol. VI, núm. 115. Universidad de Barcelona.
- Schor, Tatiana. O automóvil e o desgaste social. *São Paulo Perspec.* [online]. 1999, vol. 13, no. 3 [cited 2008-07-12], pp. 107-116.
- Sznol, F. (2006) Espacio y Conflicto Social. Aportes de la Geografía Política al estudio de la acción colectiva. Encuentro Humboldt.