

Jornadas Platenses de Geografía y XX Jornadas de Investigación y de Enseñanza en Geografía  
17, 18 y 19 de octubre de 2018

Centro de Investigaciones Geográficas (CIG). Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales (IdIHCS UNLP-CONICET). Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación-Universidad Nacional de la Plata (FAHCE UNLP)

### **“Transformaciones territoriales: Población costera y puerto”<sup>1</sup>**

En el marco de las Jornadas sobre Investigación y Enseñanza en Geografía, organizadas por el Centro de Investigaciones Geográficas (CIG), perteneciente al Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales (IdIHCS UNLP-CONICET) y a la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación-Universidad Nacional de la Plata (FAHCE UNLP), se abordaron distintos ejes temáticos que permitieron debatir sobre los diferentes enfoques teóricos y metodológicos del conocimiento geográfico, las problemáticas actuales y conflictos de la sociedad argentina, y generar, a la vez, espacios de vinculación entre grupos de investigación, docencia y extensión de la geografía y otras áreas de conocimiento.

En la mesa 9: “Transformaciones territoriales: Población costera y puerto”, se abordaron temas referidos a las funciones de los espacios portuarios; ciudades portuarias y desarrollo regional; el puerto y su hinterland; territorialidades portuarias en espacio urbanos y rurales; integración de los espacios portuarios; turismo y cruceros; logística portuaria y transformaciones ambientales.

Se presentaron 4 trabajos que abordan, con diferentes enfoques, la problemática del Puerto La Plata (PLP) y la Isla Paulino.

En la Tabla 1, se sintetizan las temáticas abordadas en los trabajos, los objetivos planteados, problemáticas analizadas y conceptos teóricos que guían las investigaciones.

---

<sup>1</sup> Lic. Ana María Costa (MSc). Docente-Investigador. Departamento de Ciencias Sociales - Facultad de Ciencias Agrarias - Universidad Nacional de Mar del Plata. [amcosta@copetel.com.ar](mailto:amcosta@copetel.com.ar); [acosta@mdp.edu.ar](mailto:acosta@mdp.edu.ar)

Tabla 1. Síntesis de los trabajos presentados

Autores	Título	Objetivo	Problema	Conceptos teóricos disciplinas
<b>Arq. María Aversa,</b>	La incorporación de la movilidad en los instrumentos de intervención y gestión en la agenda de la planificación territorial. Caso Puerto La Plata y áreas urbanas portuarias.	Analizar la incorporación de la variable movilidad en los instrumentos de intervención y gestión como tema emergente y estratégico en el ordenamiento de las áreas urbano-portuarias y la vinculación de los puertos en la infraestructura regional.	Movilidad y logística, integración de actividades. Déficit de accesibilidad. Planificación y gestión de territorio	Logística Geografía transporte planificación y gestión
<b>Dra. Claudia Carut, Dra. Marta Crivos, Arq. Dardo Arbide y Mgs Edgardo Stubbs</b>	El abordaje transdisciplinar en los estudios portuarios. El puerto La Plata y la Isla Paulino, Berisso, Argentina.	Poner en consideración los avances del proyecto de investigación "El Puerto y su hinterland: análisis de las transformaciones territoriales generadas a partir de la década de los '90 en el área sur del estuario del Río de La Plata".	Trasdiciplinariedad en estudios. Transformaciones territoriales. Cambios físicos en el área. Cambios en la percepción y comportamiento de los pobladores. Preocupación de los pobladores y transformaciones espaciales	Trabajo etnográfico-geografía
<b>Gabriela D'Amico, Georgina Ghetti y Martín Toledo.</b>	Lo constante es el cambio. El territorio del Litoral estuarial de la Isla Paulino (prov. De Bs. AS)	Analizar las transformaciones territoriales de la costa de la Isla Paulino desde su origen (1890) hasta la actualidad, a partir de la identificación y el estudio de las herencias territoriales, en conjunción con un análisis multitemporal de las líneas de la costa, que permita comprender la interacción de estos factores en cada configuración particular del territorio.	Procesos naturales de transformación del territorio. Uso y apropiación de los recursos entre los actores	Territorio multiescalar. Espacio geográfico. Lógicas de ocupación y apropiación. Herencias territoriales
<b>María Inés Botana, Andrea Pérez Ballari y Ludmila Cortizas</b>	Problemas ambientales en torno a la utilización y manejo del agua en la Isla Paulino. El rol del Puerto La Plata.	Indagar acerca de la utilización y manejo del agua en la Isla Paulino a fin de identificar problemas ambientales derivados de los mismos.	Problemas ambientales. Uso del agua, disposición terrestre y acuática de sedimentos contaminados	Organización. Poder

### **Instrumentos de intervención y gestión portuaria. Transformaciones en el área sur del estuario del Río de La Plata**

Desde los '90, se produjeron profundos cambios en los sistemas de gestión y operatoria portuaria para hacer frente a las nuevas formas y requerimientos de producción, comercio y consumo a escala global. Frente al incremento del comercio y la expansión de las actividades ligadas a la exportación, los puertos se constituyen en nodos logísticos críticos que plantean grandes desafíos en el diseño e implementación de políticas públicas en materia ambiental. Esos cambios, y a partir de la implementación del plan de reforma y ajuste estructural de la economía, en Argentina se generaron nuevas formas de organización y gestión de los puertos, que implicaron el traspaso de la infraestructura y servicios portuarios tradicionalmente de propiedad y administración estatal, a un sistema que comprende la concesión y/ o venta de instalaciones que permite la participación del sector privado en la explotación de los puertos.

En este sentido, el uso y apropiación del espacio portuario, es un tema que genera conflictos y controversias en las relaciones puerto ciudad y entre los actores involucrados en la comunidad portuaria.

Los temas de transporte y logística, así como el abordaje transdisciplinar en ambos estudios, dan cuenta de la complejidad de los fenómenos, las diferentes valorizaciones del uso y apropiación del espacio portuario por parte de los distintos actores y las tensiones y relaciones que se entablan para responder a los desafíos en el mundo de la economía globalizada.

Desde una perspectiva de la geografía del transporte, la Arq. Aversa estudia como la variable movilidad intervienen en los procesos de gestión, planificación y ordenamiento territorial no solo en las áreas urbano portuarias del PLP sino su interrelación con la infraestructura regional. En este sentido, la autora identifica como problemas la integración de actividades y el déficit de accesibilidad y de planificación y gestión del territorio.

En tanto, el trabajo presentado por la Dra. Carut, *et al*, desde un abordaje transdisciplinar, estudia las transformaciones territoriales generadas a partir de la década del '90, en el área sur del estuario del Río de La Plata en la zona de influencia del PLP. A lo largo del trabajo, se identifican una serie de problemas asociados a las transformaciones territoriales, los cambios físicos en el área, producto de procesos naturales propios de la zona, cambios en el comportamiento de los pobladores frente a la incertidumbre y preocupación por las transformaciones espaciales en su hábitat.

Dado que en la operatoria del sistema portuario convergen y entrelazan un conjunto de elementos y relaciones heterogéneas y complejas, como empresas, instituciones públicas de regulación y control, operarios, barcos, terminales, municipio, vecinos, entre otros, para trascender los estudios, que desde una visión económico administrativa focalizan en la logística y gestión portuaria, se considera que, en el marco de los estudios sociales de la ciencia y la tecnología, desde la sociología de la tecnología, el enfoque sociotécnico (Thomas, 1999) aporta elementos para el análisis de fenómenos complejos, que pueden ser empleados para comprender procesos donde intervienen distintos actores y elementos heterogéneos, como el caso analizado por Aversa. Según Vessuri (1991, 1994) estos estudios procuran captar la naturaleza compleja de los procesos de cambio tecnológico. Para ello proponen explorar los

procesos en que se desarrolla el conocimiento científico - tecnológico tal como son creados (construidos) a partir de la convicción teórica que es imposible realizar distinciones a priori entre “lo tecnológico”, “lo social”, “lo económico”, “lo científico”.

Los conceptos pertenecientes al enfoque socio-técnico permiten la reconstrucción analítica de las complejas relaciones y cambios entre usuarios y herramientas, actores y producciones, instituciones y sistemas tecno-productivos asociadas al funcionamiento de los sistemas portuarios/ puertos. El punto de partida para el análisis socio-técnico es la identificación de los grupos sociales relevantes (GSR), concepto que remite a instituciones, organizaciones, grupos de individuos que comparten un conjunto de significados y relaciones problema - solución, en este caso referidos al funcionamiento del sistema portuario. Los distintos GSR definen si las soluciones funcionan o no, de acuerdo a si cumplen o no con sus objetivos o propósitos. Bijker (1995) sostiene que el “funcionamiento” es una contingencia que se construye social, tecnológica, política y culturalmente. Así, el “funcionamiento” o “no-funcionamiento” es una relación interactiva, y es resultado de un proceso de construcción socio-técnica en el que intervienen elementos heterogéneos: sistemas, conocimientos, regulaciones, materiales, financiamiento, prestaciones, etc. No se trata de una condición estable. Un proceso de construcción de funcionamiento - no funcionamiento es una secuencia: supone complejos procesos sucesivos de adecuación - inadecuación de soluciones tecnológicas a concretas y particulares articulaciones socio-técnicas, históricamente situadas.

A su vez, la continuidad o discontinuidad de la condición de funcionamiento se sustenta en la articulación de alianzas socio - técnicas estables. Las alianzas se constituyen dinámicamente, en términos de movimientos de alineamiento y coordinación de artefactos, regulaciones, conocimientos, instituciones, actores sociales, recursos económicos, condiciones ambientales, materiales, etc., que viabilizan o impiden la estabilización de la adecuación socio-técnica de una tecnología y la asignación de sentido de funcionamiento/ no funcionamiento. Una alianza socio-técnica es, entonces, una coalición de elementos heterogéneos implicados en el proceso de funcionamiento – no funcionamiento de un artefacto o una tecnología (Thomas, 2009) en este caso referidos u asociados al desarrollo, implementación y/o gestión del transporte y logística.

El estudio de Aversa, me lleva a reflexionar acerca de los cambios en los paradigmas de la gestión en el transporte, logística y puertos: negocios, gestión, *land lord*, cuarta generación, destacándose el rol que cumple la planificación de las actividades frente a estos cambios.

Por su parte, Nuñez Sánchez (2013) señala que en las ciudades costeras, y que además basan su economía en la actividad portuaria, las funciones urbanas y portuarias están en permanente tensión, por los usos del suelo y la competencia que se genera por el uso de la franja costera, el nivel de polaridad y centralidad que adquiere la ciudad y los conflictos ambientales y sociales generados por el Puerto.

Para el desarrollo sostenible del transporte marítimo y puertos, Sánchez, R., Jaimurzina, A., Wilmsmeier, G., Pérez Salas, G., Doerr, O., y Pinto, F. (2015), destacan el desafío de la sostenibilidad en su sentido más amplio, planteando la necesidad de cambios profundos de las políticas portuarias, que en su opinión requieren una nueva gobernanza portuaria en la región. Este planteamiento implica tres cambios fundamentales para las políticas sectoriales: primero, ubicarlas en el marco más estratégico de una política nacional de logística y movilidad; segundo,

efectivamente aplicar la sostenibilidad e integralidad en el ámbito portuario; y, tercero, asegurar que los lineamientos de las políticas portuarias y de transporte marítimo estén alineados con los principios y sean complementarios con los objetivos de las otras políticas sectoriales.

En tanto, Carut, *et al* proponen en su investigación, el abordaje trasdisciplinar en los estudios portuarios. En el trabajo, el énfasis está en la trasdisciplinariedad como metodología, con la que se acuerda. Sin embargo, este concepto remite a Morín, 1988 quien estipula que la disciplina es una categoría y que esta responde a la gran diversidad que ciencias existentes, sin embargo, también presenta sus limitantes de acuerdo al lenguaje y la metodología que éstas emplean, distinguiendo entre pluridisciplinariedad, interdisciplinariedad y transdisciplinariedad.

En este sentido, menciona que la pluridisciplinariedad es una disciplina que constituye una asociación de disciplinas en virtud de un proyecto o de un objeto común. Donde puede tomar conceptos y teorías de otras disciplinas y utilizarlas para la investigación de su objeto de estudio.

La interdisciplina, trabaja, coopera y colabora con otras disciplinas lo que hace que pueda convertirse en algo orgánico. Niegan el encierro disciplinario y mantienen su vitalidad. A través de esto se pueden formar nuevas disciplinas.

Por último, la transdisciplinariedad, es una instancia o escalón superior a la interdisciplina. Se trata de esquemas cognitivos que pueden atravesar las disciplinas, a veces con una virulencia y complejidad tal que las pone en trance.

Cabe recordar, además que, la complejidad, como “forma organizada” se presenta como una alternativa metodológica frente a los análisis reduccionistas y también a los holísticos generalistas. “[...] la complejidad es la unión de la simplicidad y de la complejidad; es la unión de los procesos de simplificación que implican selección, jerarquización, separación, reducción, con lo contra-procesos que implican la comunicación, la articulación de aquello que está disociado y distinguido, y es el escapar de la alternativa entre el pensamiento reductor, que no ve más que los elementos y el pensamiento globalista que no ve más que el todo” (Morin, 1990:144). Por otra parte “llevaría en sí el principio de la Unitas multiplex, que escapa a la unidad abstracta por lo alto (holismo) y por lo bajo al (reduccionismo)” Morin, 1990:34-5)

Las operaciones a través de esta alternativa metodológica no resultan lineales, sino que es necesario recurrir a un ejercicio no - lineal de ida y vuelta. El punto de partida tampoco puede ser lo simple, lo elemental, lo diferenciable, sino que se debe partir de lo complejo y luego considerar sus partes. “George Lukacs, el filósofo marxista, decía en su vejez, criticando su propia visión dogmática: Lo complejo debe ser concebido como elemento primario existente. De donde resulta que hace falta examinar lo complejo de entrada en tanto complejo y pasar luego de lo complejo a sus elementos y procesos elementales.” (Morin, 1990:35).

La noción de pensamiento complejo, acuñada por Edgar Morin, refiere a la capacidad de interconectar distintas dimensiones de lo real. Ante la emergencia de hechos u objetos multidimensionales, interactivos y con componentes aleatorios o azarosos, el sujeto se ve obligado a desarrollar una estrategia de pensamiento que no sea reductiva ni totalizante, sino reflexiva.

### **Transformaciones territoriales y problemas ambientales: uso del agua**

En los últimos años, la cuestión ambiental ha ingresado fuertemente en la agenda de políticas públicas, ya sea a nivel internacional como nacional y provincial, obligando a incorporar los puntos de vista medioambientales en todas las actividades, no obstante la implementación de políticas ambientales en los puertos latinoamericanos, en particular argentinos, es incipiente.

En este sentido, en la investigación de D'Amico, Ghetti y Toledo se abordan las transformaciones territoriales de la costa de la isla Paulino desde sus orígenes en 1890 hasta la actualidad, desde una perspectiva multitemporal y del estudio de la herencia del territorio, que permite comprender la interacción y la nueva reconfiguración del espacio costero. A lo largo del estudio, identifican problemas naturales de transformación del territorio y el uso y apropiación de los recursos por parte de los actores presentes en el espacio.

Por su parte, Botana, Pérez Ballari y Cortizas abordan los problemas ambientales en torno al uso y manejo del agua en la Isla Paulino, identificando como principal problema el impacto sobre el medio ambiente de la disposición terrestre y acuática de sedimentos contaminados.

Distintos autores, desde diferentes disciplinas y visiones, ya sea espacial, legal, ambiental, institucional, política, o económica, entre otras, se han referido tanto a los problemas de contaminación en los puertos como a las posibles soluciones.

Frente a la intensificación y expansión de las actividades portuarias y las crecientes demandas de la sociedad frente a los impactos en el medio ambiente y la calidad de vida de los ciudadanos, la dimensión ambiental es central en las estrategias de desarrollo portuario. Así, se destaca el estudio de Cunha (2002; 2006), quien señala que diferentes actores tanto del sector público como privado se ven obligados a integrar la dimensión ambiental en las estrategias de desarrollo portuario. Para ello, antepone a las soluciones tecnocráticas, la movilización de las sociedades locales, como un elemento estratégico en la construcción de plataformas de negociación abiertas y dinámicas. Promueve el diálogo entre los agentes que actúan en el puerto y su área de influencia, siendo, en su opinión, la definición de una agenda ambiental el medio para viabilizar el diálogo y llegar a soluciones sustentables.

En ambos trabajos se describen profusamente las problemáticas que enfrentan los pobladores de la Isla Paulino, ya sea por el uso del agua o por las transformaciones territoriales, producto de procesos naturales y se pone de manifiesto, además, las tensiones y conflictos respecto a los recursos naturales, problematizando el uso y apropiación de los mismos.

En este sentido, ambas investigaciones remiten al concepto de *gobernanza ambiental*, que ofrece una perspectiva analítica que combina la investigación socioambiental que conecta cuestiones de cambio social y ambiental con la investigación de la *gobernanza* que aborda cuestiones de desarrollo (Lemos y Agrawal, 2006, citado por Castro, 20015). Esta conceptualización permite abordar la forma en que la sociedad se organiza para resolver los problemas y enfrentar los desafíos, en este caso las cuestiones relativas al desarrollo sustentable en la operatoria del sistema portuario.

Distintos autores, enrolados en la *gobernanza ambiental*, aportan conceptualizaciones que permiten arribar a explicaciones y propuestas para solucionar los problemas sociales y ambientales descriptos. Los análisis de política pública en términos de proceso permiten la comprensión de cómo los actores definen los problemas y las agendas de política pública, como

se formulan las mismas, como se toman las decisiones y como se validan las decisiones e implementan las acciones (Parsons, 2007, Serafim y Díaz, 2010), aspectos a considerar en el diseño y formulación de sistemas de gestión ambiental y políticas públicas tendientes a regular la operatoria portuaria. En el análisis de la construcción de normativas se explora como se definen los problemas públicos. Blumer (1971) sostiene que los problemas sociales son el resultado de un proceso de definición colectiva liderada por algunos actores, mientras Gusfield (1981) se interroga acerca del carácter público de los problemas sociales. Ya no se trata sólo de una competencia entre definiciones postuladas sobre algo que es concebido como problema, sino que la naturaleza pública de ese “problema” también está abierta a diversas maneras de concebir su solución.

En este proceso se ponen en juego intereses y objetivos de los GSR, logrando algunas relaciones problema – solución, imponerse e instalar el tema en la agenda de políticas públicas. El reconocimiento de la existencia de un problema entre muchos otros o de una definición entre otras posibles, plantea la cuestión de las arenas en las que ese problema se desarrolla y de cómo opera un proceso de selección. La idea de “arena pública” puede verse como un espacio conflictivo en el que emergen los problemas y donde se desarrollan tensiones entre los GSR con distinto poder de negociación que motorizan acciones para lograr la adhesión de otros GSR (Molpeceres, Brieva, Ceverio, 2015). Asimismo, poder es un concepto relacional, tal como define Giddens (1979), una capacidad de los actores de asegurar resultados cuando los mismos dependen de la agencia de otros. El poder es ejercido, antes que poseído, y se encuentra presente en las relaciones e interacciones.

Asociado a los conceptos de política y poder, para explicar y comprender los cambios en las formas de gobernanza ambiental en los puertos se incluye además, la noción de *gobernanza*, que se usa para caracterizar la estructura de relaciones compuesta por diferentes actores e instituciones, identificar las reglas y rutinas que le otorgan especificidad a la misma respecto a otras dentro del sistema productivo global. La dinámica y grado de cohesión que alcanzan las estructuras de gobernanza están asociados a las estrategias de los actores, la capacidad local de adaptación, las lógicas exógenas a la rama de la actividad y los procesos de aprendizaje (Brieva, 2007). En particular, se usará el término gobernanza ambiental, entendido como el proceso de formulación y refutación de imágenes, diseños y ejecución de procedimientos y prácticas que configuran el acceso, control y uso de recursos naturales y sectores de apoyo entre actores diferentes (de Castro, 2015). La gobernanza ambiental puede definirse según Andrade (2015) como un conjunto de procesos –globales, internacionales, nacionales y subnacionales – que ponen en interacción a numerosos actores para la construcción de instituciones formales e informales que crean los principios organizadores del acceso, uso y distribución de recursos, que hacen posible la reproducción social y biológica de las sociedades humanas contemporáneas.

Por otra parte, para analizar los problemas de inclusión y pobreza, las conceptualizaciones en términos de Tecnologías para la Inclusión Social (TIS), (Thomas, 2009), aportan herramientas de análisis para generar propuestas y políticas que permitan intensificar procesos de desarrollo e inclusión social. En el plano político institucional, en los estudios subyace la escasa capacidad de las instancias institucionales en arbitrar las controversias.

En este sentido, se asume que el conflicto es un proceso interactivo, una construcción socio-técnica, es necesario considerar canales para la participación de la sociedad civil en el diseño e implementación de las regulaciones mediante el diálogo y la negociación de saberes. Los reclamos y demandas de la comunidad a las autoridades portuarias y municipales muestran cambios en las formas o modalidades de gobernanza ambiental, que contempla participación de los GSR. Por otra parte, estos procesos requieren de esfuerzos para generar en el municipio procesos de planificación que permitan desarrollar acciones que garanticen la protección de la salud y el ambiente a la vez que ofrezca incentivos al sector productivo.

Por último, estos trabajos ponen sobre el tapete la capacidad de las disciplinas (alcances y limitaciones) para abordar las problemáticas ambientales que se enfrentan cuando se ponen en tensión la lógica económica que busca rentabilidad y competitividad y una lógica social que se focaliza en la salud y el ambiente. Cabe preguntarse, ¿los grupos sociales involucrados encuentran formas de superar estas tensiones?

Siguiendo esta línea, se puede reflexionar en torno a la posición de Leff, (1998) acerca de que la capitalización de la naturaleza está generando diversas manifestaciones de resistencia cultural a las políticas de la globalización y al discurso de la sostenibilidad, dentro de estrategias de las comunidades para autogestionar su patrimonio histórico de recursos naturales y culturales. Se está dando así una confrontación de posiciones, entre los intentos por asimilar las condiciones de sustentabilidad a los mecanismos del mercado y un proceso político de reapropiación social de la naturaleza. Este movimiento de resistencia se articula a la construcción de un paradigma alternativo de sustentabilidad, en el cual los recursos ambientales aparecen como potenciales capaces de reconstruir el proceso económico dentro de una nueva racionalidad productiva, planteando un proyecto social fundado en las autonomías culturales, la democracia y la productividad de la naturaleza.

Como cierre de estas presentaciones y en el convencimiento que estas Jornadas generaron un espacio de intercambio y aprendizaje que permitirá integrar conocimiento para un trabajo conjunto, se me plantean algunas preguntas o interrogantes:

¿Cómo participaron, si lo hicieron, los pobladores y actores de la comunidad portuaria en el diseño e implementación de políticas y de programas sociales y ambientales en la isla Paulino?

¿Sirven los instrumentos tradicionales para resolver la problemática de la movilidad?

¿Cuál ha sido la trayectoria de la inversión pública y privada en el PLP?

¿Cuáles son los problemas de los distintos actores? ¿Cómo surgen o se instalan en la agenda? ¿Quiénes impulsan las demandas? ¿Quiénes las soluciones?

¿Hay canales de participación en el Plan Estratégico de Desarrollo Regional?

¿Cómo actúan las distintas jurisdicciones? ¿Qué papel le cabe al Estado y al sector privado?

¿Existe articulación público privada para el ordenamiento territorial?

¿Hay una visión prospectiva para el PLP? ¿Cómo influye el Puerto de Buenos Aires en el desarrollo del PLP?

¿Cómo se integra la transdisciplinariedad en los proyectos de investigación y en los Planes de estudio de la disciplina? ¿Qué experiencias existen? ¿Con que resultados?

¿Están preparados nuestros sistemas de evaluación de proyectos y curriculares para asumir desde una perspectiva transdisciplinar la gestión, desarrollo y evaluación del conocimiento?

¿Qué cambios en las estructuras deberían darse?



¿Existen recursos humanos formados que permitan acercarse?

Por último, y dado que las Jornadas no sólo fueron de Investigación sino de Enseñanza en Geografía, cabe preguntarse: ¿cómo ingresan estos temas en la Academia? ¿Quién los demanda? ¿Qué articulaciones hay con los usuarios en términos de relaciones universidad-sociedad?