

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”¹

El segundo panel de la Mesa 9, llevado a cabo el jueves 18 de octubre, se desarrolló en base a trabajos de investigación sobre tres puertos extra metropolitanos. Dos de ellos versan sobre el Puerto de Concepción del Uruguay, Entre Ríos, en donde el puerto es analizado desde su valoración simbólica y desde los lineamientos del ordenamiento territorial en pos de su incorporación a la Hidrovía del Río Uruguay. El tercer trabajo se aboca al análisis de los modelos de desarrollo como disparadores de conflictos territoriales en el Frente Costero de Necochea/Quequén, donde el puerto de ésta ciudad posee un rol protagónico.

Si bien difieren en sus enfoques, dada las diferentes temáticas, la disciplina de formación los/as autores y las corrientes teóricas, subyace en los tres trabajos la escala como categoría de análisis en común. Desde la multiescalaridad de los procesos, Amor indaga en la relación de las políticas públicas con los modelos de desarrollo y las transformaciones territoriales derivadas, inmersos en una espiral escalar, desde lo global hasta lo local. Serrati aplica esta categoría a los distintos actores sociales cuyas decisiones construyen el espacio geográfico portuario, mientras que en el trabajo de Gallego la multiescalaridad subyace en los distintos imaginarios y representaciones del espacio portuario.

De este juego multiescalar, que devela una trama de interacciones entre actores con intereses a veces contrapuestos y otras solidarios entre sí, surgen territorios dicotómicos en el caso de las investigaciones de Amor y Serrati. En ellas, la ciudad y el puerto consolidan un espacio segregado. En el caso de Gallego, en cambio, se establecen vínculos entre la ciudad y el puerto a partir de las representaciones que unen a ambos, aunque desde una apropiación simbólica que escinde los usos.

Resignificación del espacio público-portuario para los habitantes de la ciudad de concepción del Uruguay (Entre Ríos/Argentina) Aracelly Gallego Cruz

¹ Lic. Gabriela D´Amico. Docente-Investigador. Instituto de Investigación en Humanidades y Ciencias Sociales (Universidad Nacional de La Plata/Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas). Centro de Estudios Integrales de la Dinámica Exógena (Universidad Nacional de La Plata/Centro de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires)

La autora realiza una identificación y análisis de las representaciones del puerto de Concepción del Uruguay, Entre Ríos, desde la apropiación simbólica que hace del mismo distintos actores sociales, según los usos que hacen del territorio.

Desarrolla un camino que parte de la historia del puerto y de la ciudad para luego involucrarse en el concepto de *imaginario urbano* desde la concepción de las geografías humanistas, atendiendo a sus tres pilares: imaginarios, imágenes y representaciones. Los enfoques posmodernos complementan esta tríada a partir de la noción de cambio que introducen las prácticas sociales, entendiendo al espacio como un conjunto integrado en permanente transformación.

A partir de la realización de entrevistas semiestructuradas y desde el concepto de *usuarios* del espacio portuario, la autora analiza cada uno de los grupos sociales que utilizan este espacio atendiendo a las diferentes experiencias, valoraciones y representaciones que tienen del mismo según la actividad que despliegan en él y su perfil socio-cultural. Imaginarios, imágenes y representaciones resignifican un espacio añadiendo una nueva dimensión *subjetiva*, allí donde el espacio *objetivo* resulta de los usos del suelo que han sido determinados históricamente, siendo regulados en la actualidad a través del Plan Estratégico Territorial.

De este análisis surgen tres tipologías de actores y usos del espacio asociados: trabajadores portuarios transitorios y permanentes, residentes de la ciudad y visitantes y residentes próximos al puerto. Es importante destacar que estas tipologías no soslayan la subjetividad de cada actor social, sino que son construidas por la autora a partir de valoraciones en común.

El tiempo como categoría de análisis es interpretado desde distintas dimensiones a lo largo de todo el trabajo. En primer lugar, es intrínseco a la construcción de los imaginarios, donde pasado, futuro se hacen *presente*. Por un lado, las temporalidades de las actividades portuarias y urbanas habilitan, según la autora, al surgimiento constante de diferentes apropiaciones. Surge en el análisis de las transformaciones territoriales del área portuaria a lo largo del tiempo; se vincula a la variación histórica de los imaginarios y las representaciones; aparece como condicionante de las actividades que despliegan los actores, en base a la estacionalidad de algunas de ellas; está incorporada a la variable "edad" en el despliegue de actividades y en la creación de los imaginarios; y por último, subyace al devenir del propio trabajo, que se encuentra, al igual que el espacio, en permanente construcción.

Puerto de Concepción del Uruguay (Provincia de Entre Ríos), ¿Accesibilidad o Transformación Estratégica? Serratti, Carlos Elías.

El autor se propone realizar un diagnóstico del área portuaria de la ciudad de Concepción del Uruguay, Entre Ríos, con vistas al ordenamiento territorial, en función de la articulación del puerto al proyecto de Hidrovía del río homónimo.

A partir de observación de campo, análisis de imágenes satelitales y revisión bibliográfica, recorre la historia del área portuaria analizando la vinculación entre el puerto, la ciudad y el medio natural en donde ambos se emplazan, para interrogarse luego acerca de las potencialidades del área en pos de su refuncionalización portuaria. Desde la multiescalaridad de los procesos que configuran el puerto en la actualidad, apela al concepto de *archipiélagos productivos* para analizar cómo las decisiones que impactan en el mismo no se articulan necesariamente con los actores locales, sino que dependen de eslabonamientos decisivos que operan desde escalas mayores, atendiendo a que la incorporación a la Hidrovía involucra no sólo la escala regional sino también la global.

Por otro lado, la función portuaria de la ciudad es puesta en discusión al analizar tanto su organización espacial como su configuración territorial. La fragmentación socioterritorial, se consolida a medida que la ciudad adquiere nuevas funciones que la alejan del perfil portuario inicial. Esto no niega, sin embargo, los valores simbólicos que el puerto representa para los habitantes de la ciudad.

Concluye que los desafíos para la refuncionalización del Puerto son atravesados por las tensiones entre las políticas vinculadas a la autoridad portuaria y las políticas urbanas municipales, donde las lógicas de actuación de cada grupo de actores no operan desde la cooperación estratégica. En este sentido, la configuración del área portuaria presenta una serie de falencias que comprometen su escenario a futuro, donde se conjugan la ausencia de espacio para el crecimiento de la infraestructura y los servicios portuarios, y los problemas de conectividad tanto en el área continental como en el acceso desde el río.

Disputas territoriales y modelos de desarrollo en pugna: el caso del Frente Costero de Necochea/Quequén. Juan Andrés Amor

El autor propone un análisis de las disputas territoriales actuales del Frente Costero de Necochea/Quequén a partir de una discusión de los modelos de desarrollo que operan desde la multiescalaridad global-local, entendiendo a los mismos como materialización de políticas públicas. Para ello, parte de la identificación de las mismas atendiendo a tres dimensiones, que operan tanto de manera complementaria como contradictoria: las políticas territoriales, portuarias y turísticas. Luego, analiza el contexto económico nacional, provincial y local en relación a las dos actividades principales del área.

Se enfatiza en la escasa interacción entre las políticas a diferentes escalas que impulsan, de manera laxa, el manejo costero integrado. Asimismo, las políticas turísticas nacionales y provinciales han tenido una escasa repercusión en el ámbito local. En este sentido, se destaca además que si bien existen políticas municipales de incentivo al turismo, con objetivos análogos entre los gobiernos de distintos signos políticos desde inicios del nuevo siglo, las mismas se han aplicado con escasos resultados. En cuanto a las políticas portuarias, se destaca la descentralización a inicios de la década de 1990 y la privatización del puerto Quequén al crear el Consorcio como un ente público no estatal.

Como resultado de ello, emergen conflictividades de uso en el Frente Costero derivadas de la coexistencia de espacialidades turístico-portuarias, donde la primera es soslayada por la segunda, siendo eventualmente perjudicadas por las externalidades negativas de la actividad portuaria, sobre todo en las playas de Quequén. La inversión tanto público como privada favoreció al sector portuario, reproduciendo el modelo nacional, e incluso latinoamericano, derivado de la matriz agroexportadora. Por otra parte, no se han implementado políticas públicas tendientes a una vinculación puerto-ciudad más allá de algunas propuestas que operaron desde el puerto, resultado de una escasa interacción entre éste y el municipio.

Como corolario, se subraya la prevalencia de la actividad portuaria sobre la turística en el Frente costero, resultado de la continuidad en el periodo de post-convertibilidad del modelo de desarrollo impulsado por una matriz agroexportadora.