

Jornadas de Sociología

Universidad Nacional de Cuyo

"Balances y desafíos de una década larga (2001-2015): aportes y debates desde la Sociología"

Mesa 11

Vinculación Ciudad –Puerto: el caso de Bahía Blanca

Ing. Daniel Carbone (Dpto. Ingeniería - UNS)

daniel.carbone@uns.edu.ar

Mg. María Jimena Irisarri (Dpto. Economía - UNS)

mjirisa@criba.edu.ar

El importante desarrollo de los complejos portuario-industriales en los últimos años ha generado un debate acerca de los beneficios o perjuicios que dichas instalaciones pueden aportar a las ciudades en las cuales se encuentran. El problema ha sido detectado por algunas autoridades portuarias, las que han iniciado diferentes acciones tendientes a lograr un acercamiento de los habitantes vinculados o no al quehacer portuario, con la finalidad de evitar conflictos.

El 3 de junio de 1992 el gobierno nacional dicta la ley N° 24093, que autoriza la transferencia de los puertos de propiedad del estado nacional a las provincias¹ como parte de un proceso de descentralización encarado en la primera etapa de Reforma del Estado². Con respecto al puerto de Bahía Blanca y otros cuatro más, la citada ordenanza

¹ El artículo 11 de la ley establece que “A solicitud de las provincias y/o de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, en cuyos territorios se sitúen puertos de propiedad y/o administrados por el Estado nacional, y mediante el procedimiento que al respecto determine la reglamentación, el Poder Ejecutivo les transferirá a título gratuito, el dominio y la administración portuaria. En caso que las jurisdicciones indicadas en el párrafo anterior no demostrasen interés por la mencionada transferencia del dominio o administración de esos puertos, el Poder Ejecutivo podrá mantenerlos bajo la órbita del Estado nacional, transferirlos a la actividad privada o bien desafectarlos”.

² La reforma del Estado se inicia en la gran mayoría de los países latinoamericanos hacia fines de los años 80, y reconoce dos etapas claramente diferenciadas. La primera fase, consiste en la reducción del aparato estatal mediante la transferencia a terceros (empresarios privados, las ONGs, gobiernos subnacionales, proveedores) de las responsabilidades de producir determinados bienes y servicios, tanto para los usuarios de la sociedad como del propio Estado. Además de la privatización, descentralización y tercerización, que son sus principales instrumentos, esa etapa también incluye la desregulación de numerosas actividades económicas (controles de precios,

establece de manera especial, que la transferencia se realice a condición que previamente “se hayan constituido sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales que tendrán a su cargo la administración de cada uno de esos puertos. Estos entes se organizarán asegurando la participación de los sectores particulares interesados en el que hacer portuario, comprendiendo a los operadores, prestadores de servicios, productores usuarios, trabajadores y demás vinculados a la actividad. Las provincias en cuyo temario se encuentre emplazado el puerto y él o los municipios en cuyo o cuyos ejidos se halle situado el puerto también tendrán participación en los entes, de acuerdo a la modalidad que establezca el estatuto respectivo de cada puerto”³. De esta manera, según lo determinado, el 1° de septiembre de 1993, la provincia de Buenos Aires crea por medio de la ley N° 11414, el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (en adelante CGPBB), entidad de derecho público no estatal⁴.

Este órgano está integrado por nueve representantes de sectores –públicos y privados- involucrados en el quehacer portuario. Su presidencia es ejercida por el miembro del gobierno de la provincia de Buenos Aires, a quien acompañan un delegado por la municipalidad de Bahía Blanca, dos por las asociaciones sindicales, uno por las empresas prestatarias de servicios y uno por los concesionarios y permisionarios. Los armadores y agencias marítimas, los productores primarios de mercaderías y los sectores comerciantes también suman un representante cada uno⁵.

intervenciones equilibradoras en los mercados, mecanismos de promoción). Daniel García Delgado, *Estado-nación y globalización. Fortalezas y debilidades en el umbral del tercer milenio*, Buenos Aires, Ariel, 1998, p. 45.

³ El artículo 12 de esa ley señala además que “En el caso especial de los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe, la transferencia prevista en el artículo anterior se efectuará a condición de que, previamente, se hayan constituido sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales que tendrán a su cargo la administración de cada uno de esos puertos. Estos entes se organizarán asegurando la participación de los sectores particulares interesados en el que hacer portuario, comprendiendo a los operadores, prestadores de servicios, productores usuarios, trabajadores y demás vinculados a la actividad. Las provincias en cuyo temario se encuentre emplazado el puerto y él o los municipios en cuyo o cuyos ejidos se halle situado el puerto también tendrán participación en los entes, de acuerdo a la modalidad que establezca el estatuto respectivo de cada puerto. Las personas jurídicas que administren y exploten los puertos mencionados tendrán la facultad de determinar el propio tarifario de servicios, debiendo invertir en el mismo puerto el producto de su explotación, conforme lo establezca el estatuto respectivo”.

⁴ El artículo 3 del Código Civil clasifica a las personas jurídicas en privadas o públicas, enumerando entre estas últimas al Estado Nacional, las Provincias y los Municipios, las entidades autárquicas y la Iglesia Católica. Los entes públicos no estatales, en cuya creación ha participado o no el Estado, son integrados por particulares que ejercen algún tipo de función pública.

⁵ Claudio Conte, Secretario General CGPBB, “Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca: La primera década, 10 años de logros”, *Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca*, Edición digital, Bahía Blanca, agosto de 2003.

En el artículo 3 de su estatuto de funcionamiento se le otorga plena capacidad legal, de conformidad con las disposiciones del Código Civil, para realizar todos los actos jurídicos y celebrar todos los contratos necesarios para el cumplimiento de su objeto y funciones. Desde su creación, este organismo tiene a su cargo la administración y explotación del complejo portuario de Bahía Blanca. Esta situación ha generado un conjunto de problemas en relación al uso del territorio costero y la coexistencia de diversas actividades en la región (industriales, portuarias, de servicios, residenciales, recreativas), deficiencias en la estructura de la red vial- ferroviaria, escasa conectividad con otros sectores de la ciudad y la presencia de factores contaminantes en la zona⁶, situaciones que perturban la relación ciudad- puerto.

Jorge Ferrada sostiene que una ciudad portuaria es difícil de definir, porque se trata de ambas cosas a la vez, incluye por un lado un puerto, con sus características técnicas, territoriales, de infraestructura, etc. y por otro, a una ciudad. Por tanto, su distingo es unitario y su operatividad es complementaria, pero, su desarrollo, a veces es antagónico⁷. Según Lara Chávez y Diana Estefanía Virgen, el término de ciudad portuaria no es un simple calificativo para una ciudad, sino un término aplicado a aquellas urbes que presentan características específicas debido de las actividades marítimo-costeras que efectúan sus habitantes, en especial en la zona portuaria o puerto. En este sentido, tienen lugar funciones tales como el comercio internacional y nacional a través de la importación y exportación de mercancías, la explotación de los recursos marinos, principalmente el petróleo y la pesca. O bien, el aprovechamiento de bellezas naturales y el clima para el turismo. De esta manera ciudad y puerto constituyen un binomio indivisible⁸.

Cristina Amil López señala que las relaciones ciudad- puerto no son sencillas por diversas razones: la competencia en la gestión de espacios comunes e interrelacionados, lo que se traduce en prácticas de gestión enfrentadas; la demanda desde las ciudades de una transformación del frente marítimo urbano para la búsqueda de sus propios mercados; el mantenimiento de industrias obsoletas necesitadas de

⁶ Juan Pedro Tunesi, “Un plan de infraestructura para el puerto y el Polo Petroquímico”, en: *La Nueva Provincia*, 11 de abril de 2001, p. 6

⁷ Jorge Ferrada, “La ciudad portuaria y su complementariedad territorial”, en: *Arquitectura, Estudios avanzados*, 2008.

⁸ Basilio Lara Chávez y Diana Estefanía Virgen, “Conceptos y criterios para lograr una relación ciudad-puerto integral en Manzanillo”, *La Jornada Ecológica*, 28 de julio de 2014, <http://www.jornada.unam.mx/2014/07/28/eco-f.html>

transformación y las prácticas de gestión enfrentadas entre ciudad- puerto⁹. Según la autora, generalmente, los conflictos y problemas entre las ciudades y los puertos surgen cuando ambos organismos están administrados de forma independiente, ignorándose a la hora de llevar a cabo actualizaciones en cada uno de sus ámbitos. Así, surge una fractura entre los intereses y la dinámica del puerto y la ciudad. Esta última le da la espalada al puerto y ésta crece como organismo ajeno a la urbe.

Las distintas administraciones del consorcio han ido implementando diferentes políticas para relacionarse con la ciudad. El objetivo de este trabajo es analizar cómo ha ido variado esas estrategias desde 1992, momento en que la nación trasfiere a la provincia de Buenos Aires el puerto de Bahía Blanca, hasta la actualidad.

1. Caracterización de Bahía Blanca y su puerto

El puerto de Bahía Blanca se ubica al sudoeste de la provincia de Buenos Aires y su canal de acceso permite la navegación de buques de hasta 45 pies de calado, único de aguas profundas de la Argentina.

Está constituido por un conjunto de instalaciones diseminadas a lo largo de 25 kilómetros sobre la costa norte del estuario homónimo. Dentro de la zona coexisten distintas entidades. Al interior del estuario se encuentran las instalaciones del Puerto de Ingeniero White. En primer lugar aparece la usina termoeléctrica Luis Piedrabuena, y posteriormente las instalaciones dedicadas al cargado de cereales y subproductos que serán exportados desde allí a diferentes partes del mundo. Siguiendo el recorrido en dirección oeste, se puede ver la zona de futura expansión portuaria, denominada Cangrejales, y más al interior del estuario hallamos el Puerto Galván, en cuyo extremo oeste se sitúa la terminal para combustibles líquidos y gaseosos. Finalmente en la zona más occidental está Puerto Cuatrerros, que antiguamente resultaba base a los matarifes de la zona, hoy en pleno proceso de reconversión por acciones de YPF.

La jurisdicción portuaria del CGPBB, puede dividirse en dos sectores claramente diferenciados, el marítimo y el terrestre. Este último comprende específicamente los Puertos de Ingeniero White, Galván y Cuatrerros, incluido el espacio existente entre ellos, denominado zona Cangrejales. El marítimo, abarca toda la extensión de ambas márgenes del estuario de Bahía Blanca y comprende

⁹ Amil López, Cristina, “Integración urbana de los espacios portuarios”, en: Instituto Universitarios de Estudios marítimos, Universidad de La Coruña. Documento 9/2004, www.Udc.es/iuem, pp. 2 y 16.

el espacio geográfico determinado por la línea imaginaria que va desde Pehuen-Có al noroeste, a Punta Laberinto al sudoeste, siguiendo el arrumbamiento general de la isobata de 10m. y las líneas de ribera de ambas márgenes hasta su finalización.

El Polo petroquímico, de Bahía Blanca se ubica también en esta zona entre los puertos de Ingeniero White y Cuatrerros, linderos a las localidades de Ingeniero White y de General Daniel Cerri. Resulta uno de los polos industriales de mayor expansión de las últimas décadas en nuestro país. Originalmente, estuvo integrado por Petroquímica Bahía Blanca y las plantas satélites Polisor SM, Induclor SM, Petropol SM, Monómeros Vinílicos SA e Indupa SA. El proyecto incluía una séptima planta, Electroclor, cuya construcción quedó interrumpida. En la actualidad, el ámbito se completa con Polisor, Profertil, Solvay-Indupa y Mega (fusión entre Dow Chemical, Repsol-YPF y Petrobras). Petroquímica Bahía Blanca y Polisor comenzaron sus operaciones en 1981 y el resto del complejo entró en funcionamiento en 1986.

Por su parte, la ciudad de Bahía Blanca, es un centro comercial, financiero y educativo del sur del país, posee una población de 301.531 según el censo de 2010. Su fundación formó parte del proceso de avance de la línea de frontera del siglo XIX. Desde sus orígenes surgió frente a la necesidad de contar con un puerto que funcionara como un canal de comunicación y transporte alternativo hasta esos territorios ante la inseguridad del terrestre¹⁰. En las primeras etapas de su historia común, puerto y ciudad aparecieron relacionados íntimamente a tal punto que Jorge Otharan, presidente del CGPBB, señaló que “Bahía creció con su puerto, junto a su puerto y desde su puerto”¹¹.

Con el paso del tiempo las relaciones fueron cambiando de acuerdo a las dinámicas económicas, comerciales e industriales. Todo ello dio lugar a una singular e intensa vinculación.

2. Relación ciudad puerto

El primer equipo del Consorcio funcionó bajo la presidencia de José Egidio Conte. Lo acompañaban Oscar Doria, Adalberto Thomas, Arturo Hosch, Oscar Sosa, Vicente Andreani, Reinaldo Reiner, Carlos Moggia y Andoni Irazusta. Las acciones iniciales de este grupo, según sus propias autoridades, tendieron a transformar el sector

¹⁰ Juan Esandi, “Una visión a largo plazo”, en *1898-1998, Cien años de periodismo. La Nueva Provincia* p.58.

¹¹ Hugo Borelli, “La historia de la Ciudad-Puerto está en su propio nombre”, en: *La Nueva Provincia*; <http://puertobahiablanca.com/novedades/la-historia-de-la-ciudad-puerto-esta-en-su-propio-nombre.html>. 11/4/2015, suplemento especial por el 187 Aniversario de Bahía Blanca.

para alcanzar estándares internacionales que le permitieran al puerto incrementar su funcionamiento, acorde al competitivo mundo finisecular. La primera estrategia apuntó a consolidar el sistema de cargas a granel, cuyo destino primordial era Brasil. Otra línea de acción fue buscar una relación adecuada entre oferta y demanda de infraestructura y servicios portuarios de todo tipo; así como lograr la tercerización de operaciones a través de concesiones y privatizaciones que aseguren la colocación de personal¹². La transformación económica de ese entonces significó también un momento de fuerte vinculación al capital internacional, a partir de la radicación en el país de compañías multinacionales que operaron básicamente en el rubro industrial y en los servicios. En esta década, se pensó a Bahía Blanca como una ciudad que, acorde con los principios trasnacionales y competitivos del neoliberalismo, despegaba económicamente y se abría al mundo globalizado. El crecimiento del puerto traería de la mano el crecimiento de la ciudad. Así lo señaló el entonces presidente del CGPBB: “Una localidad como Bahía Blanca no tendría identidad sin su puerto, aquel que supo llevarla a sus días de esplendor, y que protagoniza en la actualidad su crecimiento más significativo, aquel que hoy festeja una década de impecable trayectoria autónoma ante un horizonte tan ancho como el mar”. Este crecimiento fue tan explosivo que motivó a sectores locales a denominarlo como una “Tercera Fundación”, haciendo referencia directa a la conocida como “Segunda Fundación”: el mayor proceso de crecimiento experimentado por la ciudad, en las dos últimas décadas del siglo XIX¹³.

En 1995 se aprobó el “Plan Director del Puerto” refrendado entre el municipio, el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, el Consorcio del Parque Industrial y las compañías YPF, Dow Argentina, Profertil, Solvay Indupa, Mega, Cargill, Terminal Bahía Blanca, Oleaginosa Moreno Hnos., Patagonia Norte, Louis Dreyfus Commodities, Toepfer International, Bahía Petróleo, Central Térmica Piedra Buena y Petrobras. Al menos dos rasgos lo distinguían de iniciativas anteriores. En principio, se trataba de la primera acción destinada al conjunto de la comunidad local, concertada por la gran mayoría de las empresas radicadas en este puerto y por un importante número de organizaciones intermedias. En segundo, el Estado municipal, hasta ese momento abocado a funcionar como órgano de control de las compañías, asumía además el papel de gestor de fondos provenientes de las mismas empresas cuyo desempeño debía

¹² Claudio Conte; “Consortio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca: La primera década, 10 años de logros”; *Consortio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca*, Edición digital, Bahía Blanca, agosto de 2003.

¹³ *Ibidem*.

fiscalizar, convirtiéndose así en un mediador entre el sector privado y las organizaciones de la comunidad. El plan previó la inversión, en el lapso de cuatro años, de 40 millones de pesos aportados mayoritariamente por el sector petroquímico y el sector agroexportador destinados al “fortalecimiento de la identidad sociocultural portuaria y la mejora de la calidad de vida de los whitenses”. En promedio, 10 millones de pesos anuales que, comparados con los 3.503 millones de dólares exportados en 2010 a través de este puerto (aproximadamente 14.012 millones de pesos tomando en cuenta la cotización de aquel momento), equivalen al 0,71 % del dinero movilizado en Ingeniero White sólo en aquel año¹⁴.

En ese mismo año se inauguró también el muelle multipropósito “Andoni Irazusta”, terminado en 2010, que permitió incrementar las operaciones con contenedores.

Pero los sucesos acaecidos en Nueva York el 11 de septiembre de 2001 motivaron la introducción de nuevas pautas y orientaciones en la política de los estados. Las relaciones puerto-ciudad no quedaron ajenas a este contexto. En la XXII Asamblea de la Organización Marítima Internacional (diciembre de 2001), se vio la necesidad de revisar la zonificación de los puertos efectuada hasta el momento, que conllevó unas mayores restricciones cualitativas y cuantitativas al acceso por parte de la ciudadanía y al desarrollo de actividades no relacionadas con el transporte marítimo en los recintos portuarios. En segundo lugar, la exigencia de más espacios e instalaciones para poder albergar las siempre complicadas y lentas operaciones de control sobre las mercancías. En tercer lugar, la necesidad de nuevas inversiones en seguridad que detrajeron del erario público fondos que pudieron haber sido destinados a fortalecer la simbiosis puerto-ciudad¹⁵. El puerto de Bahía Blanca, en cumplimiento a estas medidas internacionales, restringió el acceso a determinadas zonas estratégicas. Se privilegió la seguridad en el transporte más que el acceso de los ciudadanos al mar.

¹⁴ Emilce Heredia Chaz y Nicolás Testoni, *Museo Taller*, 5 de febrero de 2013. <http://nicolastestoni.com.ar/?p=93>.

¹⁵ Sánchez Pavón, Bernardo “Las ciudades portuarias como motor de desarrollo regional”. *XXXII Reunión de estudios regionales-Ourense 2006 IGETI*. Instituto Universitario de Estudios Marítimos-Universidade da Coruña, pp. 12-14.

Además surgieron problemas con los pescadores artesanales que desempeñan su actividad económica en el estuario¹⁶.

Estas cuestiones motivaron el alejamiento de la ciudadanía del puerto. Por tales motivos, el Consorcio motorizó una serie de programas tendientes a lograr el acercamiento e identificación del ciudadano local con “Su Puerto” reconociendo que no existía crecimiento aislado exitoso si no se veía acompañado por toda la población que componía su entorno, no solo local sino también regional.

Con esta finalidad, durante el año 2005¹⁷ comenzó a gestarse el primer anteproyecto de lo que daría en llamarse el “Paseo del Puerto”, localizado en el interior del Puerto Ingeniero White.



Figura 1: Paseo del Puerto. Etapas constructivas¹⁸

En febrero de 2007 se iniciaron los trabajos de la primera etapa que finalizaron en junio de ese año (Figura N° 1). Los trabajos fundamentales incluidos en esta fase

¹⁶ Para una análisis de esta problemática ver: María Belén Noceti, “Ecoturismo en el Humedal, saberes y prácticas de la pesca artesanal como insumo para el resguardo del patrimonio ambiental y cultural”, Congreso Internacional de investigación en turismo: una aproximación desde el desarrollo, planificación y gestión de los territorios con vocación turística, Bogotá, 2014.

¹⁷ En 2005, las autoridades del consorcio eran el Licenciado Jorge O. Scoccia; el Agr. Luis Angel Bottazzi; Abel R. Di Meglio, Ing. Horacio Ferrandez,; Ing. Ricardo B. Kiehr, Ing. Edgar J.P. Bosso jorge O. Frapolli; Carlos W. Resumil Marcelo Osore El Ing. Valentín D. Morán, Ing. Osvaldo J. Abitante y el Ing. Oscar Vecslir

¹⁸ La fotografía y los datos del proyecto “Paseo del Puerto” han sido extraídos del trabajo de Carlos E. Gines, “Paseo del puerto, un acercamiento del ciudadano a la actividad portuario-marítima”, presentado en el *VIII Congreso argentino de ingeniería portuaria*, Buenos Aires, mayo de 2014.

consistieron en demoliciones, construcción de solados, iluminación, generación de espacios verdes, etc. complementados con equipamientos generales (bancos, barandas, mástiles, maceteros, bebedero, etc.)

Como complemento de las obras, en 2014 se culminó el denominado “Balcón al Mar”, surgido como un reconocimiento a lo que otrora fuera un símbolo del Puerto de Bahía Blanca, el histórico “Muelle de Hierro” -denominado así por el tipo de material con que fuera construido-.

El actual presidente del Consorcio, Hugo Borelli señaló que el Consorcio llevó a cabo algunas acciones concretas para generar espacios de mayor acercamiento de la comunidad a su puerto y su mar, obras que denominó “de complementariedad social” y de construcción de infraestructura portuaria recreativa que traigan a los bahienses a visitar sus espacios marítimos. Introdujo ese concepto destacando la inserción que los puertos deben tener en las ciudades y sociedades que los contienen¹⁹.

Según un estudio de la Universidad Nacional del Sur, “Los espacios de ocio de Bahía Blanca. Preferencias de la población en relación al uso de su tiempo libre”, se vio que un mínimo porcentaje de la población pasaba su tiempo libre en la costa. Esto era ciertamente llamativo, dada la cercanía al frente costero, pero no casual si se veía la pérdida de espacios públicos y accesos libres a este sector. Los bahienses ya no contaban con la posibilidad real de esparcirse junto al mar. Por este motivo, el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca firmó un convenio de cooperación con el organismo francés Gie Adefrance. El “Plan Sustentable del Área Metropolitana del Estuario de la Bahía Blanca” que ponía énfasis en potenciar el perfil turístico-recreativo de la zona costera, sobre la base de los recursos naturales y culturales del estuario²⁰. En adhesión al Día de las Reservas y Parques Naturales, se anunció formalmente un Decreto provincial que declaraba y reconocía nuevas Áreas Naturales en la Provincia de Buenos Aires, incluyendo el reconocimiento de la Reserva Natural Municipal Costera de Bahía Blanca.

El actual Consorcio acentuó además la identidad portuaria de Bahía Blanca: “Bahía Blanca es una ciudad marítima, con nombre marítimo y con historia y desarrollo marítimo. Y así debe estar instalado en la cultura orgullosa de los bahienses, por las

¹⁹ El CGPBB en el II Encuentro Regional de Protagonistas Portuarios.

²⁰ Pablo Petracci, “Ciudad Costera”, en: *La Nueva Provincia*, 8 de julio de 2014.

generaciones que lo imaginaron y lo hicieron, por los que tenemos responsabilidades en el presente y por las generaciones futuras que heredarán el compromiso”²¹.

Por eso señaló que “Uno de los objetivos de este Consorcio para estos tiempos es contribuir a continuar valorizando nuestro carácter de ciudad marítima, que debe recuperar y disfrutar de su mirada hacia el mar. En este sentido, celebramos la terminación de la primera etapa para la creación del Frente Costero, financiado con aportes provinciales, y comprometemos nuestro acompañamiento y promoción para la continuidad de las obras. También este desafío, que nos pone en el camino de convertirnos en una verdadera Ciudad Puerto, nos encontrará realizando nuevos proyectos que promuevan la llegada de visitantes al puerto a zonas de libre acceso como serán la fase dos de nuestro paseo portuario y la obra que hemos denominado “Balcón al mar” que pondrá en valor el viejo muelle de hierro. El Consorcio de Gestión ha mantenido, a lo largo de su existencia, un programa permanente de Responsabilidad Social y contribuye de diversas maneras con colaboraciones a la comunidad que lo contiene, tanto en temas sociales como educativos y de salud. También es un miembro aportante del Plan Director de Ingeniero White para la realización de obras de infraestructura en la localidad”²².

Para acentuar esta historia en común, también se elaboró un Proyecto Educativo “Historias del Puerto y la Agroindustria” ideado en forma conjunta por el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, la Bolsa de Cereales y el estudio Proyección Comunicaciones de Marketing, que entró en vigencia en varios años consecutivos desde 2008. El saldo del 2010 fue un total de 45 escuelas, públicas y privadas, no solo de nuestra ciudad, sino también de Gral. Daniel Cerri, Tornquist, Cabildo y Punta Alta, haciendo un total de más de 1600 alumnos y 86 docentes que recorrieron las instalaciones del puerto. Este año se agregaron a la experiencia, los jardines de infante y se superaron ampliamente las cifras de años anteriores, proyectando más de 70 instituciones, 140 docentes y alrededor de 3000 alumnos. Durante mayo comenzaron las jornadas de capacitación docente a cargo de la Lic. Andrea Montano y de la Lic. Laura Iriarte, en donde desarrolló el material didáctico específicos como soportes para el

²¹ Artículo escrito por el Cr. Hugo Antonio Borelli, Presidente del GPBB, para La Nueva Provincia del 11 de abril de 2015, suplemento especial por el 187 Aniversario de Bahía Blanca. <http://puertobahiablanca.com/novedades/la-historia-de-la-ciudad-puerto-esta-en-su-propio-nombre.html>.

²² Hugo Antonio Borelli, El Gigante Portuario cumple 20 años (Discurso del Presidente durante la celebración el 1 de setiembre de 2013) <http://puertobahiablanca.com/identidad/art-y-reportajes/periodo5-art3.pdf>.

abordaje interdisciplinario de los contenidos vinculados a la dinámica del puerto y la agroindustria, confeccionado con aquellos docentes que se incorporaron y se reafirmaron conceptos con aquellos que ya venían participando de ediciones anteriores²³.

Desde hace algunos años, el CGPBB también participó de un stand en la FISA²⁴ donde se recreaba un espacio relacionado a la identidad portuaria. La idea era que los asistentes pudieran conocer más de su historia y compartir hitos, personajes y material de multimedia que apoyaba el concepto Ciudad-Puerto. Acompañando esta acción institucional, se realizó un sorteo llamado “Razones para una identidad” donde el ganador se hacía acreedor de una cámara fotográfica.

Consideraciones finales

El puerto de Bahía Blanca ha ido complejizando sus actividades mercantiles, comerciales, industriales y marítimas. No obstante, esta situación ha sido diferente y en muchos aspectos contradictoria a la que ha tenido la ciudad.

Al crearse en CPGBB, en la década del noventa, se pensó que el crecimiento del puerto, acarrearía el desarrollo relacionado de la ciudad al aportar empleo, capitales, reconocimiento regional e internacional. Por eso, los objetivos del primer consorcio fueron de ampliar la actividad del puerto sin tener en cuenta la subsistencia de los pescadores artesanales que pescaban en la zona, la contaminación del estuario y la pérdida de identidad de un mundo que cada vez se globalizaba más.

Sin embargo, el puerto encontró limitaciones a su crecimiento económico: el avance del terrorismo internacional y la necesidad de hacerle frente con medidas de seguridad que limitaban el acceso al puerto; la carencia de espacio para ampliar la infraestructura y la aparición de conflictos laborales (con los pescadores artesanales que

²³ CGPBB, *NEWSLETTER JUNIO* 2011.

²⁴ Exposición anual multisectorial cuyo principal objetivo es fomentar la vinculación entre los distintos actores de la producción, la industria, el comercio, centros de estudios, trabajadores, organismos gubernamentales y no gubernamentales y consolidarse como un espacio de encuentro y herramienta de impulso y desarrollo para las ciudades que conforman el Sudoeste de la Provincia de Buenos Aires y las provincias de La Pampa, Río Negro, Neuquén y Chubut. FISA es además el evento social y cultural en donde se presentan espectáculos de primer nivel; cursos, seminarios y conferencias con la participación de los principales referentes de cada especialidad; Realización de rondas de negocios nacionales e internacionales; Actividades artísticas, deportivas, y de interés general. Se realiza en el Predio Ferial Corporación de Bahía Blanca, ubicado en el Camino Parque Sesquicentenario Km 9. Datos extraídos de: <http://www.fisa.com.ar/>

vieron menguada su actividad en el estuario), vecinales (los pobladores de Ingeniero White y algunas ONGs cuestionaban la contaminación de las aguas) y urbanos (el agrietamiento de algunas casas del sector producto del movimiento de tierras provocados por la construcción de grandes obras realizadas en el sector y el dragado). Por estos motivos, desde el Consorcio se señaló que: “El Puerto de Bahía Blanca tiene su capacidad continental acotada en cuanto a posibilidades de crecimiento; por eso es necesario que todos los actores generen acuerdos para aprovechar el espacio de la mejor manera posible. Y lo estamos haciendo con mucho ingenio”²⁵. Así, en los primeros años del siglo XXI, para mejorar la relación puerto- ciudad de Bahía Blanca, el CGPBB encaró obras para vincularse mejor: la construcción del paseo del puerto, la reserva ecológica, las actividades en los centros educativos cercanos, etc. Sin embargo, aun queda mucho por hacer.

Bibliografía

Aleman, Joan, “Las relaciones puerto-ciudad en Europa y América Latina: Intercambio de experiencias y cooperación para el progreso urbano”, en: *Revista Portus* número 1.

Amil López, Cristina, “Integración urbana de los espacios portuarios”, en; *instituto Universitarios de Estudios marítimos*, Universidad de La Coruña. Documento 9/2004, [www. Udc.es/iuem](http://www.udc.es/iuem).

Basilio Lara Chávez y Diana Estefanía Virgen, “Conceptos y criterios para lograr una relación ciudad-puerto integral en Manzanillo”, *La Jornada Ecológica*, 28 de julio de 2014, <http://www.jornada.unam.mx/2014/07/28/eco-f.html>.

Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, <http://www.puertobahiablanca.com>

García Delgado, Daniel, *Estado-nación y globalización. Fortalezas y debilidades en el umbral del tercer milenio*, Buenos Aires, Ariel, 1998.

Gorenstein, S (2004) "Perfiles económicos de Bahía Blanca y la región. Entre el complejo agroexportador y el complejo petroquímico" en *Plan Fenix, propuesta para el desarrollo con equidad. Economías regionales, Segundo encuentro de universidades nacionales UBA-URCuarto*. pp. 201-218.

Odisio Oliva J (2012) El impacto socio-económico del Complejo Petroquímico Bahía Blanca. Sobre su entorno local, en: *Revista de Historia regional y local*, vol 4 nro. 7 UBA, pp. 12-47.

²⁵ CGPBB, Newsletter, Setiembre/octubre 2010

Sánchez Pavón, Bernardo “Las ciudades portuarias como motor de desarrollo regional”.
XXXII Reunión de estudios regionales-Ourense 2006 IGETI. Instituto Universitario de
Estudios Marítimos-Universidade da Coruña.