La dirección del
Archivo Museo Histórico Municipal
"Don Roberto T. Barili"
Propone el canje de esta serie Comunicaciones Nueva Etapa
con similares de otras instituciones.

We wish to establish exchange of publications
On prie l'echange des publications
Austausch erwünscht.
Desejamos permiutar com as publicaçoes congeneres

El Archivo Museo Histórico Municipal "Don Roberto T. Barili" tiene como principal función el conservar y difundir la historia de la ciudad de Mar del Plata. Si usted posee documentos, objetos, fotografías, postales, medallas, libros o cualquier otro elemento sobre la historia de nuestra ciudad para donar, exhibir o ceder en préstamo, por favor comunicarse con esta Institución:

Archivo Museo Histórico Municipal
"Don Roberto T. Barili"
Villa Ing. Emilio Mitre. Lamadrid 3870.
TEL. (023)-95-1200.
7600 - Mar del Plata - ARGENTINA

PRIMER SEMESTRE 1997 Año 4. Numero 34

NUEVA ETAPA

COMUNICACIONES

Gestión provincial portuaria:
Privatización y conflicto de intereses con el gobierno local. El caso del puerto de la ciudad de Mar del Plata, 1994

Por Prof.Guillermo Cicalese

Pag. 4

Procesos productivos ligados al puerto de Mar del Plata, la actividad pesquera.
Fases de operartividad portuaria, industrialización y transporte

Por Lic. Daniel Alvarezi

Pag. 15

AÑO DE LA IDENTIDAD
1997
MARPLATENSE

ISSN 0327-991X

COMUNICACIONES. nueva etapa. Año 4. nº 34. 1º semestre 1997.

artículos

Gestión provincial portuaria:
Privatización y conflicto de intereses con el gobierno local. El caso del puerto de la ciudad de Mar del Plata, 1994

Por
Prof. Guillermo Cicalese

El abandono de la intervención estatal en las actividades económi-cas básicas durante la década del 80 generó un proceso en el ámbitopúblico de descentralización y privatización de bienes administradospor agencias burocráticas estatales. La crisis de la deuda externa,el déficit fiscal, fueron resueltos parcialmente vía capitalización de activos públicos. Paralelamente a la privatización de bienes otrora utilizados como instrumento de desarrollo capitalista se llevó acabo un agudo ajuste de empresas administrativas que derivó en la desaparición de las reparticiones o la reducción de sus funciones y desus plantas de personal.

Dentro del campo de estas políticas neoconservadoras se viabilizaron las transferencias de terminales portuarias de la jurisdicción nacional a la provincial con el mandato legal expreso de entregarlas en concesión a agentes privados.

En el caso de la Provincia de Buenos Aires, la legislación sancionada dispuso dos modelos de administración según la jerarquía portuaria: en los puertos menores la licitación directa a cargo de la Dirección Provincial de Actividades Portuarias y en los puertos mayores la creación de entes autónomos encargados del posterior proceso licitatorio.

En la situación singular de la estación portuaria marplatense considerada de categoría menor, la convocatoria al proceso licitatorio provocó la reacción del gobierno comunal y actores sociales de la ciudad interesados directa e indirectamente en las actividades portuarias. Instituciones estables como el Concejo Deliberante y organizadas "ad hoc" comenzaron a demandar participación en las decisiones tomadas desde la gobernación bonaerense. No existió en ningún caso un movimiento de sesgo antiprivatista por parte de los sectores involucrados, sino más bien el conflicto se centró en la modalidad

* Este artículo fue presentado como documento de trabajo durante las jornadas del seminario que fue coordinado por la Licenciada Claudia Natenzon. Mar del Plata, 24 de Octubre de 1994.

de la instancia privatizadora y en una competencia entre niveles burocráticos por captar recursos y evadir costos fiscales propio de los procesos de descentralización recientes.

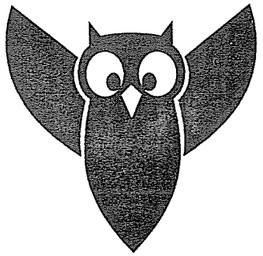
El presente ensayo describe el proceso de transferencia, las estrategias gestionarias del recurso portuario por parte de la provincia y las políticas desplegadas desde el municipio tendientes a participar activamente en el proceso, para lo cual agrupó a agentes locales privilegiados en la estructura productiva local detrás de sus demandas.

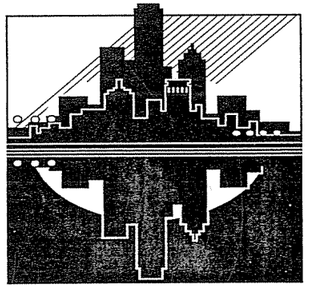
Este conflicto de intereses se desarrolla en un marco urbano crítico en lo social, al que se suma la obsolescencia operativa de la estación portuaria de la ciudad.

1. Políticas públicas del Estado Nacional: de la formación de las empresas públicas a la privatización portuaria

Durante la década del 30 se propicia por iniciativa del "Plan Económico Nacional" (Plan Pinedo) una intervención cada vez más intensa del Estado a resultas de la crisis económica capitalista. Si bien no se trataba de una planificación orgánica, si se delineaban una serie de normativas que mostraba un perfil claramente regulador de los mercados, como la conversión de la deuda interna, el control de cambio y la creación de diversos organismos: la Junta Nacional de Granos (1933), la Junta Nacional de Carnes (1933), la Dirección Nacional de Granos y Elevadores (1935), la Dirección Nacional de Fabricaciones Militares (1941), la creación de bancos oficiales en las provincias (1933-35), la Sociedad Mixta Aceros Especiales y la Flota Mercante del Estado (1941-42). Se dinamizaba además mediante el gasto público obras viales básicas para la circulación de las mercaderías.

Durante la década del 40 con la conformación del Estado Populista se asume directamente el control de los altos mandos de la economía mediante la administración de bienes centrales que profundizaron los cambios iniciados durante el gobierno conservador. Surgen nuevas re particiones administrativas y empresas estatales destinadas a incentivar el desarrollo industrial, la infraestructura territorial y la administración pública del crédito. Se crean empresas de servicios e industriales prioritarias como Líneas Aéreas del Estado (1945), Yacimientos Carboníferos Fiscales (1945), Sociedad Mixta Siderurgia Argentina (1947), Agua y Energía, la Dirección de Energía de Buenos Aires (1947), Gas del Estado (1950-57), el Instituto Mixto de Reaseguros Agentino (1946) y el Instituto Argentino para el Intercambio (1946).





Dentro de la concepción histórica dominante propia de la época, la dirigencia política estimaba a los puertos como instrumentos significativos dentro del modelo de sustitución industrial de exportaciones, al ser instalaciones básicas para el ingreso de bienes intermedios importados y la exportación de productos primarios generadores de divisas. Toda inversión pública que facilitara el crecimiento industrial era apreciada, puesto que garantizaba metas de independencia política y económica como derivaciones en el mercado laboral en el sentido de garantizar la plena ocupación y un mejor nivel de vida mediante la creación de empleos industriales(1).

La estrategia activa de intervención estatal que creó y nacionalizó infraestructuras porturarias necesitó de los paquetes legislativos para ir construyendo las agencias burocráticas imprescindibles para la gestión del recurso. La Ley Nacional 12.964 (1947) establece la Administración General de Aduanas y Puertos de la Nación con el fin de llevar a cabo la superintendencia porturia. Posteriormente, la complejidad de funciones portuarias llevó a separar por Ley Nacional 18.663 (1970) las funciones de este organismo en la Administración Nacional de Aduanas y la Administración General Portuaria.

El modelo de sustitución industrial ensayado en sus diferentes variantes es puesto en crisis con la imposición de un modelo de neto corte aperturista a partir de la dictadura militar en 1976 (Azpiazu y otros 1989; Torrado 1992). El cambio de las condiciones sociales por una marcada transferencia de ingresos de sectores medios hacia los grupos econó-

micos más concentrados, además del rápido incremento de la deuda externa, fueron estableciendo circunstancias favorables para la posterior venta de activos públicos al sector privado.

Hacia finales de la década del 80 se genera desde el gobierno nacional un proceso de privatización de envergadura, haciendo punta en las reformas iniciadas el conjunto normativo que corresponde a las leyes de Reestructuración Administrativa y Emergencia Económica (23.696-23.697/1989). En ellas se contempla la descentralización de las reparticiones nacionales y la privatización total o parcial de los bienes incluyéndose en el caso de los portuarios los que tenía a su cargo la Administración General de Puertos (AGP), la Junta Nacional de Granos (JNG) - operadora de silos y elevadores- y la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA). Desde el diagnóstico oficial se ha reconocido los límites del Estado para invertir o hacer eficiente el funcionamiento portuario. Se puede afirmar en este sentido que en la actualidad el consenso neoliberal que cala en la élite social ante la crisis fiscal del sector público se plantea como la antítesis de los postulados que movilizaron políticas liberales intervencionistas en el pasado.

El diagnóstico que apuntaba a la eliminación del Estado Regulador sintetizaba en los siguientes factores las facetas negativas que incidían en la eficiencia de la operatoria portuaria: las exageradas demandas sindicales, las trabas burocráticas producto de las distintas jurisdicciones actuantes en el sector portuario, el estado ruinoso e inadecuado de la infraestructura para las modernas operatorias, la deficiencia en los calados, rumbos y balizamiento; y las altas tarifas en almacenaje, embarque y cargas producto de regulaciones corporativas. Es probable que en base a la identificación de los problemas señalados se aprobaran las leyes que transfirieron los puertos nacionales a la jurisdicción provincial incentivando los procesos de concesionamiento de bienes y servicios portuarios como forma de captar capitales privados ante la escasez de fondos públicos.

Por los Decretos de Emergencia 2.284/91 y 817/92 se desregulan en general por el primero y en particular por el segundo, las actividades portuarias. Por el Decreto Nº817/92 se dejan sin efecto los convenios laborales en el área portuaria, se liquida la Administración General de Puertos y la Capitanía General de Puertos previéndose su reemplazo por administraciones provisorias con participación de agentes privados. Se crea la Subsecretaría de Vías y Puertos Navegables en la Secretaría de Transportes. Mediante este decreto se contempla la transferencia a las provincias de la dirección, administración y explotación de las instalaciones portuarias para su posterior concesionamiento. Por los decretos reglamentarios (2074-906-2408/91) de las leyes de emergencia económica y reestructuración administrativa se disponde la creación de entes autónomos encargados de gerenciar los puertos mayores -todos ellos con hinterlands extraprovinciales- que quedaran bajo órbita nacional, mencionándose Buenos Aires, Quequén, Rosario, Bahía Blanca, Santa Fé y Ushuaia.

TRANSFERENCIA DE LOS PUERTOS NACIONALES A LA JURISDICCIÓN PROVINCIAL BONAERENSE

En el caso de la Provincia de Buenos Aires la transferencia desde la órbita nacional se arregló mediante una convenio interjurisdiccional (12-6-91) firmado por el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación y la gobernación. Por Ley Nacional 11.206 se confirma el convenio quedando bajo la órbita bonaerense un conjunto de unidades portuarias. Por Decreto Reglamentario 1579/92 se crea el ámbito del Ministerio de Obras y Servicios Públicos la Dirección Provincial de Actividades Portuarias como autoridad de aplicación encargada de programar los planes, estrategias y políticas portuarias, como los procesos licitatorios y de contratación directa. Se crean delegaciones portuarias que comprenden las diez unidades cedidas: Río de la Plata (La Plata, Olivos, San Isidro y Tigre), Mar del Plata, Paraná Inferior (Zárate Campana, San Pedro y San Nicolás) y un fondo portuario en el Banco de la Provincia de Buenos Aires cuyo movimiento no se computa a rentas generales.

No son motivo de traspaso la unidades portuarias de Bahía Blanca y Quequén que quedan en la órbita nacional, para la cuales se prevé la formación de un ente administrativo público con participación en sus políticas de los gobiernos provinciales, locales y agentes privados (cámaras empresarias ligadas a la operatoria portuaria, organizaciones sindicales y prestadores de servicios portuarios). En la misma normativa citada se dispone la creación de consejos portuarios para su funcionamiento en las delegaciones creadas y la absorción de la planta del personal de la ex-AGP por la Dirección Provincial de Servicios Portuarios.

Finalmente, el Congreso Nacional sanciona la Ley Nacional de Puertos (24.093/92) que junto con el decreto reglamentario (769/93) regla la construcción de nuevos puertos públicos y privados, clasificándolos en comerciales, industriales y recreativos. Dispone separar las estaciones portuarias de la ciudad de Buenos Aires en Puerto Nuevo, Sur y Dock Sud. Establece la transferencia sólo a pedido de la provincias o municipalidad de Buenos Aires, o su desafectación y privatización. Determina además el potencial translado a jurisdicciones provinciales de los puertos de Bahía Blanca, Buenos Aires, Quequén, Rosario y Santa Fé pero a condición que se hayan constituído previamente sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales. El responsable de cada puerto tendrá a cargo el mantenimiento de obras y servicios, espejos de agua, profundidades, remolque y practicaje. Fija como autoridad portuaria nacional a la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables para intervenir las administraciones portuarias por motivos de interés público. En los considerandos de esta legislación se evoca el histórico monopolio del puerto único y la captación exclusiva de las rentas aduaneras. Se argumenta que los estados provinciales podrán fundar y administrar puertos para el desarrollo de sus mercados regionales. Asimismo, se manifiesta que la concentración burocrática de la Administración General de Puertos frustró las reivindicaciones de tendencia federal.

CARACTERÍSTICAS DE LA ESTACIÓN PORTUARIA MAR DEL PLATA

El puerto de Mar del Plata comenzó a construirse en el año 1911 iniciándose la utilización parcial de sus instalaciones en 1912. Oficialmente se inauguró en 1922. Previamente tres proyect concesionados por la legislatura nacional a propuesta de agentes privados habían fracasado (1896, 1899 y 1904). La presión que se ejerció desde agentes locales hacia el poder central para obtener los fondos para la construcción del puerto fue notable, dentro del espíritu de la época se lo planteó como obra prioritaria para el porvenir marplatense y de la región (Games y Guzman:1990). El proyecto aprobado en 1909 por Ley 6499 comprometió al gobierno nacional mediante la emisión de títulos públicos, adjundicándose mediante concesión el proyecto y dirección del puerto a la Societé Nationale de Travaux Publics de gran trayectoria en megaemprendimientos portuarios y ferroviarios.

Paulatinamente en 1914 se habilitó la Escollera Sur, en 1917 la Dársena de Pescadores con muelles de mampostería y en 1919 se asignó un sector para actividades comerciales. Luego de un proceso de renegociación de los términos del contrato entre el gobierno y la empresa en la primera posguerra se reiniciaron la obras, inaugurándose el muelle N.1 de Cabotaje en 1922. Más tarde por Ley Nacional 11.378 en 1926 se erige la base militar construyéndose la infraestructura necesaria en adyacencias del puerto para el funcionamiento de la Base Naval de Submarinos de Mar del Plata. En 1932 el Congreso Nacional por Ley Nº 11.615 otorgó fondos para completar las obras portuarias principalmente el muelle de ultramar y el muro de atraque a lo largo de la Escollera Norte. La obras proyectadas para la estación de pasajeros no lograron efectivizarse.

La configuración actual del puerto que se ilustra en el Mapa Nº I, comprende una zona militar y otra comercial. La Zona Militar comprende de N a S, el espigón Nº6 , la dársena de submarinos (F), el espigón Nº5 varadero y la dársena de hidroaviones. La Zona Comercial consta de N a S de los espigones 4, 3, 2 y 1 y las dársenas C de ultramar la B de cabotaje y la A de pescadores. Al sur del complejo portuario se ubican las plantas de almacenaje de YPF y Gas del Estado aprovisionadas desde la posta de inflamables emplazada en la Escollera Sur.

Dado el carácter oceánico del puerto y de estación de ultramar el espejo interior se encuentra protegido por dos grandes escolleras artificiales, la Escollera Norte (NO/SE 1.099 m.) y la Escollera Sur (SO/NE 2.750m.). Originalmente contaba con una rápida salida al océano y a aguas profundas alcanzando los 40 pies de calado promedio y un canal de ingreso de 300 m.(2). Por otra parte estas características del puerto junto con su área de influencia regional fue el argumento de peso para la realización del proyecto.

El puerto en la actualidad ha logrado servir de base para actividades deportivas (Club Naútico), militares y comerciales. Entre las comerciales sirve de apoyo para la exportación cerealera y de cargas generales; pero en realidad ha logrado su mayor desarrollo en el sector pesquero en torno al cual se ha organizado una serie de procesos económicos ligados a su explotación: industrias conserveras, de harinas de pescado, frigoríficos, talleres navales, astilleros, armadores etc. No obstante, es importante a la luz de las políticas públicas que ha iniciado el gobierno provincial y el criterio que se ha seleccionado para el puerto menor de Mar del Plata tratar de aproximar se a la ponderación de la estación como negocio económico. Para esto resulta útil examinar principalmente dos aspectos: uno relacionando al puerto marplatense con las unidades portuarias más próximas de Quequén y Bahía Blanca; y un segundo aspecto más específico que hace al movimiento económico, sus potencialidades y limitaciones de tipo estructural.

El puerto más próximo a la ciudad de Mar del Plata es el de Quequén que se encuentra a 115 km y acapara el mayor porcentaje del movimiento de granos del Sudeste de la Provincia de Buenos Aires. Tiene la singularidad de localizarse en la convergencia de las zonas productoras del Noroeste, Centro y Sudeste, con una buena provisión de redes de transporte y condiciones de operatividad mejores que las de Mar del Plata, lo que le permite mantener un hinterland extendido sobre venticuatro partidos (3). La dificultad que presenta en este tópico la estación marplantense radica que su potencial hinterland cerealero se encuentra localizado -la franja predominantemente triguera hacia el SE siendo capturada por razones de costo por el puerto de Quequén. La franja rural inmediata a Mar del Plata se sitúa hacia el Noroeste presentando condiciones de baja productividad como una especialización en campos de invernada. Otros puertos que opera en el SE bonaerense son los de Ingeniero White y Galván (Complejo portuario de Bahía Blanca) emplazados en la frontera interregional atrayendo los flujos frutihortícolas con destino a la exportación del Valle de Río Negro y del Colorado. Debe asimismo destacarse la potencia y estado infraestructural de los puertos mencionados en último término, lo que les permite contar con una mayor capacidad de carga de granos que los coloca regionalmente como líderes en este movimiento .

Mar del Plata posee dificultades estructurales graves que afectan el funcionamiento portuario: el encuentro de la deriva litoral con la Escollera Sur genera en la boca de acceso al puerto un embancamiento que dificulta, en caso de no mantenerse un dragado permanente, el ingreso y la maniobrabilidad de los barcos de porte. En la actualidad como consecuencia de haberse descuidado las labores de dragado el canal de ingreso se ha angostado a 80 m. y su profundidad ha disminuido a 8,4 m.(4). Las condiciones de la operatoria se agudizan aún más ya que la falta de inversión pública en los últimos años llevó a un estado de deterioro de muelles y banquinas como de las redes de aprovisionamiento de agua potable para los barcos (Espoz Espoz 1993).

No obstante las restricciones

operativas descriptas en el párrafo anterior, existen en el puerto marplatense actividades económicas que sobresalen y se constituyen en un factor de crecimiento y acumulación de capital interesante: la producción pesquera que en un 85% se exporta y en segundo término, el movimiento de combustibles para consumo de una amplia subregión.

La actividad pesquera concentra en el estación el 34% de los desembarques nacionales, mientras la provincia de Buenos Aires participa con un 44% sobre el total de los puertos marinos , registrándose una tendencia estable en la evolución de los desembarques en el puerto marplatense . Las plantas procesadoras instaladas emplean un personal en carácter permanente de 7498 personas, contando la ciudad con 44 industrias de las 75 autorizadas a exportar, aspecto significativo si se tiene en cuanto el actual crecimiento explosivo de las exportaciones de productos del mar -principalmente congelados- que ha llevado a algunas publicaciones internacionales a afirmar la existencia de una boom pesquero en la Argentina(5). El panorama para los productores ligados a la actividad tiende a mejorar aún más sobre todo a partir de anuncios oficiales recientes de otorgar reembolsos al sector del orden del 18%(6).

Una segunda actividad importante en el puerto es la que se realiza mediante la recepción de hidrocarburos y gas provenientes de yacimientos y refinerías. Se distribuyen desde los depósitos mediante las redes de comercialización a una amplia zona geográfica que alcanzan a treinta partidos de la provincia correspondiendo a la Divisional Mar del Plata YPF con una capacidad substantiva de movimiento anual . No obstante, sectores de menor capacidad de acumulación cuentan con potencialidades de crecimiento. La exportación cerealera, más allá de la competencia de otros puertos que ya fue tratada, ha logrado una recuperación como se observa en el cuadro Nº1B. Desde el año 1991 goza de un ascenso de los volúmenes exportados que se podrían incrementar conforme mejoren las condiciones de accesibilidad marinas y terrestres portuarias. En este sentido se considera importante el reestablecimiento del ramal ferroviario como vía para disminuir costos de transporte(7). Sin embargo, corresponde señalar que la descongestión del ramal significaría la relocalización de la Villa Vertiz instalada sobre los andenes de acceso a los espigones(8).

LA ESTRATEGIA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES EN LA GESTIÓN DEL RECURSO PORTUARIO

Al momento de tomar posesión de las instalaciones la Dirección Provincial de Actividades Portuarias inició el proceso de elaboración de pliegos con destino a la licitación de acuerdo a lo previsto en la ley de transpaso (11.206) convocándose el proceso licitatorio durante mayo-junio del 1994 ofreciendo en concesión las siguientes instalaciones: espigones 1, 2, 3, 7 y 10, banquina de pescadores y posta de inflamables; no se incluyeron en el llamado una franja de 9m x 250m de la Dársena Nº3 de Ultramar provista de elevadores de granos ya que se encuentra bajo explotación privada (Elevadores de Granos SA.), habiendo sido cedida por un plazo de venticinco años por la ex-Junta Nacional de Granos en 1992.

El objeto de la concesión según el pliego de bases y condiciones (PBC) se define como integral posibilitándose la explotación bajo la categoría de puerto polivalente (apto para todo tipo de tráfico) para la explotación comercial, operación carga y descarga, atención de muelles, mantenimiento de material existente, infraestructura y equipos, comprendiendo además actividades complementarias y subsidiarias. Los criterios de selección fijados en el PBC facilitaron a aquellos oferentes con antecedentes en explotación portuaria, capacidad empresaria, técnica y económica-financiera. La valuación efectuada de los bienes portuarios por la provincia fue de 87.206.800 $ concediéndolos por un plazo de venticinco años con opción a diez años más, previa aprobación del Ministerio de Obras y Servicios Públicos.

El proceso descripto en el párrafo anterior se encuentra en la etapa de preadjudicación habiéndose presenado un sólo oferente constituído por una unión transitoria de empresas relacionadas con el quehacer portuario: cooperativa de pesca, propietarias de plantas pesqueras, proveedurías pesqueras, armadoras, constructuras de instalaciones portuarias, consultaras especialistas en operatoria marítima y proveedoras de servicios a la navegación. La inversión comprometida además del pago de un canon base de 600.000 $ alcanza a 18 millones de pesos para la puesta a punto de las instalaciones portuarias, previéndose la reconstrucción y construcción de obras básicas: pavimientos, red de electricidad, servicios sanitarios, redes contra incendio, sistema de provisión de combustible a los muelles y edificios accesorios como galpones y cámaras de frío.

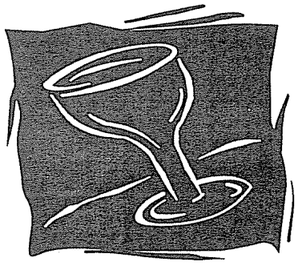
Otro recurso económico relativamente marginal que la provincia transfirió a agentes privados durante 1994 en forma independiente fue el extractivo. En el morro de la Escollera Sur por interrupción de la deriva litoral se provoca una significativa sedimentación de arenas. En el mes de Junio se concursó en esa área la extracción de un máximo de 100.000 m3 por año con destino a la construcción, volumen equivalente al consumo de la ciudad. La explotación en el ámbito de los partidos de Mar Chiquita General Pueyrredón y General Alvarado estuvo por ley prohibida debida al carácter erosivo de esta franja costera, sólo ocasionalmente se permitió su utilización por organismos públicos(9). La demanda de la ciudad para la edificación ha sido atendida por el material proveniente de los partidos de Nechochea y Villa Gesell cuyo precio final se incrementa significativamente por el costo del flete. Este último aspecto hace interesante la explotación del producto en una cantera local por las posibilidades de colocarlo en forma ventajosa en el mercado urbano(10). El permisionario tributa un canon a la Dirección Provincial de Actividades Portuarias del 11% de lo explotado y otro a la Dirección de Minería de la Provincia. El control de la extracción de los particulares lo ejerce por convenio la Dirección de Hidraúlica de la Provincia(11). Esta cesión de la burocracia provincial en una zona de

playa bajo su dominio y administración se transformó en otro motivo de controversia con el gobierno local por las consecuencias negativas sobre el aporte de arenas a los balnearios urbanos, cuestión que se aborda con más detalle en el ítem subsiguiente.

ESTRATEGIA POLÍTICA DE LA COMUNA ANTE EL PROCESO DE PROVINCIALIZATIZACIÓN Y PRIVATIZACIÓN PORTUARIA

La estrategia desplegada desde la comuna surgió de la iniciativa del Concejo Deliberante (HCD) como reacción a los anuncios de privatización de las actividades portuarias. La preocupación se centró en el desconocimiento por el poder local de las características de los PBC y por la falta de información y consulta al gobierno de la ciudad por parte de organismos provinciales. En la sesión del 10-3-94 varios concejales plantean la pérdida de capacidad decisión de la ciudad enumerándose una serie de proyectos y temas importantes que son de resolución exclusivamente provincial (12).

Si bien el análisis del acta de sesiones surge como tema dominantela decisión provincial de privatizar, comienza a definirse la crisis portuaria por parte de algunos miembros del HCD en función de aspectos operativos (descriptos en el ítem 3), donde se puntualiza el embancamiento de la boca de puerto, su calado insuficiente y las dificultades de maniobra en el espejo interno. Como resultado de la reunión se acuerda la creación de un organismo tendiente a presionar al poder provincial: la "Comisión Mixta para la Defensa del Puerto y las Playas de Mar del Plata" que se integra con representantes políticos de la comuna (el intendente y un representante por cada bloque) y un amplio espectro de agentes privados a los que se los invita a participar activamente. En la convocatoria original no se incluyen funcionarios provinciales gestionarios de la estación portuaria, integrándose posteriormente agentes privados locales pertenecientes a corporaciones empresarias (Unión del Comercio, la Industria y la Producción, el Consejo Empresario y la Asociación de Embarcaciones Pesqueras), sindicales (CGT filial local y Sindicato de Obreros de la Industria del Pescado) y miembros honorarios.



Mediante la Ord.9362 se formaliza la comisión y se fija un paquete de objetivos a corto, mediano y largo plazo. En todos los objetivos fijados la comisión orienta sus demandas principalmente al gobierno provincial ya sea en lo específico del puerto, dragado permanente del banco y canales, remoción de embarcaciones inactivas; como del recurso playa bajo administración comunal a cuyo deterioro erosivo se lo asocia a las escolleras portuarias. En este último sentido se requiere de la inversión provincial para la reiniciación de los trabajos interrumpidos de defensa costera en la década del 80(13) en playas del sector norte, como la reparación a corto plazo de los espigones de la Playa Bristol. Como objetivos a mediano plazo se solicita se incluya en el presupuesto provincial los fondos necesarios para la conclusión de las investigaciones efectuadas en la década del 60 sobre dinámica costera(14). Asimismo se demanda a largo plazo la radicación de un laboratorio de hidraúlica dedicado al estudio e intervención sobre la dinámica costera.

Con la comisión mixta se recogían antecedentes de otras comisiones interdisciplinarias que se habían desempeñado en temas relacionados con el puerto como la creada en 1958 que llevó a cabo estudios sobre el embancamiento portuario y erosión en las playas y la Comisión Multidisciplinaria de Saneamiento y Preservación del Medio Ambiente portuario. Otro antecedente más cercano es el del Consejo Portuario Multidisciplinario que sesionó entre los años 1991-92 en la Bolsa de Comercio reconocido por resolución de la municipalidad y por la Subsecretaría de Pesca de la Nación. Este concejo solicitó la constitución de un ente administrativo no meramente consultivo para el gobierno del puerto pidiendo con este fin al gobernador la reforma del decreto 1579.

Las demandas de la comisión

mixta lograron un gran respaldo en los medios de difusión locales que a través de sus editoriales e informaciones se sumaron y ayudaron a formar un dignóstico de la crisis portuaria desde los niveles gerenciales, políticos, gremiales y empresariales marplatenses. En la convocatoria a sesión pública del HCD (11-6-94) se cristalizan y replantean algunas demandas. Se podría afirmar que los distintos actores que participaron contribuyen a definir un diagnóstico de crisis que trasciende específicamente los problemas de operatividad portuaria. Aparecen facetas más complejas como lo son la pérdida de empleos en el sector portuario(15); aunque no se manifitan las complicaciones relativas a la calidad de vida barrial, la expansión de asentamietos precarios y los problemas de contaminación derivados de la falta de infraestructura adecuada(16).

En esta misma sesión de convocotaria amplia se aprobaron una serie de demandas que pueden sintetizarse -siguiendo la R745- en los puntos que a continuación se enuncian:

1. Se pide a la legislatura provincial que considere la aprobación de una ley de puertos provincial, que contemple un organismo colegiado para la gestión del puerto de Mar del Plata con representación de miembros de la comunidad, gobierno local y provincial en similares condiciones a lo establecido por la ley 11.414 para el puerto de Quequén(17). Se vuelven a reiterar pedidos para facilitar la operatoria portuaria: retiro de los barcos inactivos y planes tendientes a la preservación ambiental.2. Se requiere la prórroga del llamado a licitación pública por no participar sectores privados y públicos relacionados a la actividad portuaria, como la apertura de canales efectivos de expresión para los intereses locales.3. Se solicita el dragado capital del puerto como el refulado de arena hacia las playas del Norte y la revisión de la extracción de arenas que se efectúa en el morro de la escollera sur en base a estudios de evaluación técnica, de manera de no interrumpir la circulación natural de sedimentos.4. Se propone la ejecución de un plan de defensa litoral que contemple la detención de los procesos erosivos costeros que amenaza la Ruta Nº 11, y la reconstrucción de los espigones en la zona central.

La demandas puntualizadas en el párrafo anterior se afirmaron mediante resoluciones comunales y cartas documento enviadas a la gobernación y la legislatura provincial. En realidad, detrás de la mayoría de las demandas hay una clara solicitud de una mayor asignación de recursos por parte de la provincia en el partido. Se logra finalmente consensuar una reunión entre la comisión mixta, funcionarios provinciales (Dirección de Puertos de la Provincia de Buenos Aires), nacionales (Dirección Nacional de Vías Navegables y Construcciones Portuarias de la Nación) y la presencia de legisladores nacionales del distrito electoral.

Durante la reunión indicada en el párrafo anterior (6-8-94) se debatieron dos temas centrales: primero la constitución de un ente administrativo para la estación portuaria y la necesidad de la permanencia de la draga, y en segundo término la responsabilidad provincial en el deterioro de los balnearios a resultas de la actividad extractiva autorizada en la escollera sur y de la interrupción de obras de defensa costera por la Dirección de Hidraúlica de la Provincia. Sobre todo en este último punto, se planteó la responsabilidad presupuestaria de las jurisdicciones proponiéndose la creación de un fondo especial para afrontar este tipo de gastos. Mientras los funcionarios provinciales sugirieron el aporte de la comuna argumentando que esta es la que administra y explota el recurso(18) se recordó por parte de representantes locales que la provincia no había completado las defensas costeras iniciadas en los 80 en el sector norte por lo que se solicitaba la terminación de estas obras y un plan integral de defensa costera. Asimismo, se alegó que durante esa década y en forma reciente la comuna se hizo cargo de servicios e inversiones que tradicionalmente cumplía la jurisdicción provincial: la participación mayoritaria en Obras Sanitarias Sociedad de Estado, la construcción del Acueducto Sur, la Planta de Efluentes Cloacales, la construcción de escuelas primarias y salas de primeros auxilios, como la financiación de programas sociales.

La dificultad de inversión en el sector costero fue manifestada por funcionarios de la gobernación, sugiriendo otras prioridades que debe atender la provincia, siendo el caso particular de la Dirección de Hidraúlica que trabaja en las dificultades ocasionadas por las inundaciones de la Cuenca del Salado. Ante la expresión por parte de los concejales del estado deficitario del presupuesto comunal, se sugirió acudir a créditos y asesoramiento de organismos internacionales como mecanismo de financiación para infraestructuras urbanas.

Queda claro en este encuentro, la toma de posición de funcionarios provinciales al circunscribir su capacidad de gestión sólo al marco portuario y el esfuerzo local empeñado en asociar los usos conflictivos de la pareja puerto-balnearios, enunciando las funciones que la jurisdicción provincial ha dejado de cumplir y ha traspasado directamente o por abandono al partido.

Más allá que la comisión mixta logró el envío de fondos para la reparación de las defensas de los balnearios de la zona centro(19), sigue actualmente presionando para lograr una gestión colegiada en la administración portuaria, solicitud con la que se cuenta con una perspectiva favorable(20). Pero quizás, la evaluación que hacen sus miembros del relativo éxito de la institución creada para afrontar el problema parece ser un modelo para viabilizar otras realizaciones que implican la decisión provincial o nacional. Tal cual manifiesta un concejal impulsor de la comisión "el consenso y la habilitación de canales de participación generan poder, en lugar de diluirlo. Lo que ocurre es que el poder lo pone en los protagonistas adecuados y genuinos de la actividad, ya no sólo política sino institucional de la ciudad

Lo que sí se puede es repetir la experiencia de generar orgánicamente un consenso y un sentido definido para distintos factores de poder dentro de la ciudad"(21).

CONCLUSION

La forma de superación de la crisis estatal que se verificó a nivel nacional consistió en viabilizar los procesos de descentralización con el objeto de repartir las cargas hacia escalas provinciales y municipales. En el caso de la transferencia del puerto Mar del Plata la función estatal cedida es la atinenete a la iniciativa de acumulación económica por parte del sector público. Este aspecto explicaría el grado de interés de agentes locales y extralocales en la pugna descripta donde las burocracias públicas aparecen como la manifestación más superficial. Esta puja es alimentada por las franjas de incertidumbre en las funciones y responsabilidades concretas de las reparticiones burocráticas en formación, que se origina más allá del modelo prescripto por leyes y reglamentos.

La iniciativa privatizadora desplegada centralmente desde las agencias provinciales generó por su modalidad la reacción del gobierno local marginado del sistema de decisiones en el llamado licitatorio.Desde el órgano deliberativo local se implementó un constructo de perfil neocorporativo incluyéndose instituciones empresariales y sindicales, relacionadas en forma directa con las actividades económicas y sociales portuarias, o a intereses más globales de la ciudad. Los interrogantes en este sentido apuntan a responder: ¿se puede entender este movimiento como un repliegue de tipo local ante los procesos de fragmentación de los estados nacionales? ¿la organización creada tiene posibilidades de trascender un esquema de presión relativamente exitoso y constituirse en una iniciativa movilizadora de un proyecto global urbano que cubra la agenda de problemas pendientes?, y finalmente ¿está garantizada la participación de todos los actores urbanos o sólo de aquellas élites que han logrado un mayor grado de movilización al verse directamente comprometidas?

La transferencia desde el nivel nacional hacia el provincial del recurso portuario previó mediante instancia legal la privatización portuaria. La oportunidad fue prevista por un grupo económico conformado por una unión transitoria de empresas -único oferente- que si bien algunas de ellas desarrollan tareas en la estación local, cuentan con una capacidad de generar negocios a escala nacional e internacional. Por otra parte las empresas mantienen importantes intereses en diversas regiones litorales. Este aspecto de la magnitud empresaria de los oferentes y la forma como fue planeada la futura organización portuaria a través del PBC, deja fuera del ámbito de la decisión a actores locales privados con campos de acción territorial más limitados. Es decir, no tendrían inserción en la fijación de políticas portuarias, manejo de presupuestos, eventual participación en las ganancias y disposiciones en general sobre el recurso.

En relación con lo explicado en el párrafo anterior se comprende la demanda del poder local hacia el poder provincial para la creación de un ente administrativo multisectorial que le permita captar un espacio de poder que en el actual esquema político adolece. De parte de los actores locales de la sociedad civil directamente vinculados al puerto lograrían reconvertir su función de grupo de presión en factor de poder parcial por su contención en el organismo deliberativo-ejecutivo. La institución local se aseguraría mediante este tipo de participación pretendida la intervención en los subtemas derivados de las resoluciones limitadas al ámbito portuario pero de consecuencias directas en el gobierno de la ciudad. Empero, es necesario aclarar que la etapa más determinante de la futura organización portuaria ya fue transitada, es decir el plan maestro concebido por el contenido del PBC y su posterior proceso hecha las condiciones por las cuales se configurarán las futuras relaciones de poder entre los actores.

Las posibilidades de flujo de capitales hacia el sector portuario son ciertas, como las probables mejoras infraestructurales y operativo del puerto; pero estas soluciones no garantizan por lo puntuales un descenlace que ponga término a una crisis social que es mucho más compleja que la normalmente descripta por los actores sociales, y que se imbrica con problemas más globales que hacen a aspectos sociales, económicos y políticos de la ciudad.

NOTAS

(1) Estas metas se encuentran en forma más explícita en los fundamentos del Primer Plan Quinquenal de Gobierno 1947-51. Para un mayor conocimiento de las politicas públicas de este período se puede consultar la recopilación documental 1930-55 realizada por Alvarez y Malgesi (1983).

(2) Esta información la brindó el Presidente de la Comisión Mixta para la Defensa del Puerto y Recuperación de Playas en la primera sesión pública realizada en el HCD. En esa misma reunión representantes del Servicio de Hidrografía Nacional mostraron cartas naúticas portuarias de la ciudad del año 1931 donde se indica una profundidad de 35 pies y un ancho de 350m. Libro de Actas de Sesiones. Período 79. 8a.Reunión. 11-6-94. Concejo Deliberante, Municipalidad de General Pueyrredón.

(3) Ayacucho, Azul, Balcarce, Castelli, Coronel Vidal, Dolores, Gral. Alvarado, General Madariaga, General Pueyrredón, General Guido, Gonzáles Chaves, Juárez, Laprida, Lobería, Maipú, Necochea, Olavarría, Pila, Rauch, San Cayetano, Tandil, Tres Arroyos y Tordillo (García y otros 1984).

(4) Información que consta en el PBC, Fs Nº74. Licitación para la concesión,construcción, mantenimiento, conservación, operación y explotación de la Delegación Portuaria de Mar del Plata. Dirección Provincial de Actividades Portuarias, Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires. Dirección Provincial de Actividades Portuarias, Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires.

(5) Para el año 1994 se prevé un piso para las exportaciones pesqueras de 730 millones de dólares y una captura record de aproximadamente 1000 T. Merlo Susana, El boom pesquero, en Ambito Financiero, Buenos Aires, 21 de Septiembre de 1994.

(6) Anuncios del Ministro de Economía Domingo Cavallo durante la inauguración del nuevo edificio del Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero en la Escollera Norte. Diario La Capital, Mar del Plata, 21-9-94.

(7) Braidot (1992) analiza el estancamiento en el transporte de granos por el ferrocarril que desde 1985 se mantiene estable mientras que las exportaciones se han duplicado. El 80% del tráfico se realiza por medio de camiones a pesar de te-

ner tarifas más altas. Esta elección se explica si se tiene en cuenta las ineficiencias operativas de los ferrocarriles, aspecto que el autor examina in extenso.

(8) La Villa Vertiz se instala sobre una franja de 150m x 20m en el barrio portuario con una aglomeración de alrededor de 1000 personas. Recientemente comisiones de los pobladores han mantenido reuniones con funcionarios del Instituto Municipal de Urbanismo de manera de acordar las condiciones de la relocalización. Diario La Voz de la Costa, Informe sobre La Villa de Vertiz, Mar del Plata, 14 de Abril de 1994. Págs. 6-7.

(9) Por Ley Provincial 8758/77 se prohibió la extracción de arenas en los partidos de Gral Alvarado, Gral Pueyrredón y Mar Chiquita. Por Decreto Provincial 5657/85 se autoriza en Gral Pueyrredón la extracción de arenas un metro por encima de la línea de costa de las más altas mareas medido en forma horizontal. Por Ordenanza Municipal 6364/85 se establece que se debe contar con la autorización comunal, además del permiso de la autoridad minera provincial (DIGMAS); previéndose mediante esta normativa actividades depredatorias en el frente litoral.

(10) El precio en el corralón marplatense de las arenas provenientes de Nechochea y Villa Gesell oscila según su grosor entre los 8 y 11 $ el m3, mientras en lugares de origen es de 2,5 y 4,5 $ el m3. Diario La Capital, Tercera Sección, Una semana en la municipalidad, Pág. 1, Mar del Plata, 5 de Junio de 1994.

(11) Los antecedentes relativos a la actividad extractiva en el sector portuario se obtuvieron del acta de la reunión de la Comisión Mixta con funcionarios provinciales y nacionales. Mar del Plata, 6 de Agosto de 1994.

(12) El Concejal Oscar Pagni (UCR) destaca el concesionamiento del ramal ferroviario Mar del Plata-Buenos Aires, la solicitud de tanspaso a la comuna del viejo edificio del INIDEP, la reivindicación de las tierras del Golf Club Mar del Plata y los problema edilicios del complejo Rambla Casino. Libro de Actas de Sesiones. 10-3-94. Concejo Deliberante. Municipalidad de General Pueyrredón.

(13) En el año 1987 la Dirección de Hidraúlica no completó por falta de fondos las defensas costeras en playas La Perla y de Zona Norte, solicitando a la MGP se haga cargo de las obras, quedando de esta forma inconclusos los muelles allí construídos. Expresiones del Diputado Nacional Angel Roig (UCR/Intendente de la ciudad 1983-91). Acta de la reunión de la Comisión Mixta con funcionarios provinciales y nacionales. Mar del Plata, 6 de Agosto de 1994.

(14) Estudios realizados por una Comisión Mixta constituída en 1958 por el Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación, el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires y la consultora japonesa Sunrise Consultant, cuyos trabajos de campo se efectuaron entre 1966-68.

(15) Expresiones del Secretario General de la CGT filial local Abdul Saravia afirman una pérdida en el mercado laboral portuario cercana a los 21.000 puestos. Libro de Actas de Sesiones. Período 79. 8a. Reunión. 11-6-94. Concejo Deliberante, Municipalidad de General Pueyrredón.

(16) En la fracción urbana correspondiente a la Delegación Municipal del Pue to se concentra el mayor porcentaje de asentamientos precarios dentro del ejido urbano. De los 80 existentes 32 están localizados en el radio comprendido por las calles Alem, JR Ramos, Mario Bravo y Juan B. Justo. Parte de las villas más próximas al barrio portuario están emplazadas en terrenos anegadizos pertenecientes a la cuenca del Arroyo del Barco. Censo de Asentamiento y Villas del Partido de Gral. Pueyrredón, Marzo 1992. Relevamiento de zonas inundables del ejido urbano, Febrero 1992. Subsecretaría de Acción Social. Secretaría de Acción Social y Salud Pública. Municipalidad de General Pueyrredón.

(17) El antecedente más antiguo de esta petición se encuentra en la Resolución Municipal 360 sancionada el 24 de Octubre de 1991 en la cual se solicita al gobernador tener en cuenta en el momento de normar el manejo de puertos provinciales la participación en la gestión de agentes privados y representantes de las comunas.

(18) Por Decreto Provincial N.1362 sancionado el 30 de Septiembre de 1976 el Poder Ejecutivo transfirió a la Municipalidad de General Pueyrredón la administración, uso y goce de las playas y riberas del partido. Boletín Oficial Nº978, pág.371. Provincia de Buenos Aires.

(19) Luego de varias entrevistas entre la Comisión Mixta y el Ministro de Obra Públicas de la Provincia Sr. Eduardo Toledo se acordó el envío de 5 millones de dólares para cubrir las necesidades más urgentes de la ciudad de Mar del Plata.

(20) El Diputado Provincial Pablo Vacante (PJ) en una entrevista a un diario local afirmó que la gobernación ya tomó la decisión de ceder la responsabilidad de la administración portuaria a un consejo compuesto por representantes de la provincia, la comuna y agentes privados. Diario La Capital, Mar del Plata, 10 de Octubre de 1994, pág 15.

(21) Declaraciones del Concejal Gustavo Pulti (Alianza UCD-MID). Diario El Atlántico, Mar del Plata, 15 de Septiembre de 1994, Pág. 7.

BIBLIOGRAFIA

. Alvarez Adriana y otros (1991). Mar del Plata. Una historia urbana. Fundación Banco de Boston. Buenos Aires.

. Alvarez Norberto y Malgesini Graciela (1983). El Estado y la economía, 1930-1955. (Tomo I-II). Historia Testimonial Argentina Nº12, Documentos vivos de nuestro pasado. CEAL. Buenos Aires.

. Azpiazu D. y otros. El nuevo poder económico en la Argentina de los años 80. 3ed. Nueva Información. Buenos Aires, 1989 (1986).

. Barili, Roberto. (1964)Mar del Plata, ciudad de América para la humanidad. Reseña histórica. Municipalidad del Partido de General Pueyrredón. Mar del Plata.

. Braidot Nestor (1992). La infraestructura de transporte y puertos.Mimeo.

. Boisier Sergio (1994). "Crisis y alternativas en los procesos de regionalización", en Revista de la CEPAL Nº52, Abril, Santiago de
Chile.

. Borja, Jordi. (1983). "Los actores sociales en la construcción de la ciudad", en Ciudad y Territorio, Revista de Ciencia Urbana, Marzo-Abril Nº 57-58.

. Castells, Manuel (1987). "Administración municipal, democracia política y planeamiento urbano en América Latina", en Borja Jordi y otros, Organización y descentralización municipal. Colección Urbanismo y Administración Local. EUDEBA. Buenos Aires. Págs. 163-173.

. Del Brutto, Bibiana. (1986). Política municipal y participación. Biblioteca Política Argentina N 143. CEAL. Buenos Aires. 112 págs.Universidad Nacional de Córdoba.

. Duverger Maurice (1981). Sociología Política. Ariel. Barcelona, 1981.

. E.C. (1982). Bahía Blanca: ciudad bifronte, eslabón entre la pampa y la patagonia. (Análisis de la imagen Landsat de Bahía Blanca). Atlas Total de la República Argentina. Ejemplar Nº 7. Centro Editor de América Latina. Buenos Aires.

. Espoz Espoz Milcíades. "La precariedad del puerto de Mar del Plata", en Novedades Económicas, Fundación Atlántica, Octubre de 1993,pág.31.

. Esteso, Roberto (1989). "Descentralización: municipio y actividad económica del Estado", en Esteso Roberto y Tocino Sergio, Municipio y región, Fundación Friedrich Ebert, IIPAS, Buenos Aires.

. García Mónica y otros (1984). "Necochea-Quequén. Segundo centro regional", en Acín María del Carmen y otros, Mar del Plata y su región, Sociedad de Estudios Geográficos, Serie Especial Nº10, GAEA, Buenos Aires, 1984.

. Games Alicia y Guzman Lidia (1990). "El puerto de Mar del Plata", en Todo es Historia, Nº271, Buenos Aires, Enero. Págs.21-27.

. Guiddens Anthony (1992). Sociología. Alianza. Madrid, 1992.

. Iglesias de Cuello Alicia (1982). El área periserrana de transición (Análisis de la imagen Landsat de Mar del Plata). Atlas Total de la República Argentina. Ejemplar Nº31. Centro Editor de América Latina. Buenos Aires.

. O'Donnell Guillermo (1993). "Acerca del Estado, la democratización y algunos problemas conceptuales. Una perspectiva latinoamericana con referencia a países poscomunistas", en Desarrollo Económico, Vol 33, Nº130, Julio-Septiembre, Buenos Aires.

. Pirez, Pedro (1989). "La descentralización y los niveles nacional, provincial y local de la organización estatal", en Esteso Roberto y Tocino Sergio, Municipio y región, Fundación Friedrich Ebert, IIPAS, Buenos Aires.

. Pirez, Pedro (1989). Municipio, necesidades sociales y política local. IIED-América Latina. Colección Estudios Políticos y

Sociales.GEL. Buenos Aires.

. Poggiese Héctor (1994). Metodología FLACSO de planificación-gestión(Planificación participativa y gestión asociada). Serie de Documentose Informes de Investigación. Programa Buenos Aires. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. Buenos Aires. 25p.

. Roccatagliata Juan (Coordinador) (1993) Geografía Económica Argentina. El Ateneo. Buenos Aires.

. Roccatagliata Juan A. (1984) "La ciudad y la región. Mar del Plata, hacia una creciente irradición regional", en Acín María del Carmen y otros, Mar del Plata y su región, Sociedad de Estudios Geográficos, Serie Especial N°10, GAEA, Buenos Aires, 1984.

. Schvarzer Jorge (1994). "El proceso de privatizaciones en la Argentina. Implicaciones preliminares sobre sus efectos en la gobernabilidad del sistema", en Realidad Económica, N°120. 16 de Noviembre al 31 de Diciembre. IADE. Buenos Aires.

. Torrado Susana (1992). Estructura Social de la Argentina: 1945-1983 Ediciones de la Flor. Buenos Aires.

. Vispo de Real María (1982). La pampa triguera. (Análisis Imagen Landsat: Quequén-Necochea). Atlas Total de la República Argentina. Ejemplar N°47. Centro Editor de América Latina. Buenos Aires.

. Yanes Luis y Gerber Marcos (1990) "Crisis de acumulación regulación estatal y valorización del espacio en Argentina", en Territorio N°3, Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, 2do. Semestre.•

Procesos productivos ligados al puerto de Mar del Plata, la actividad pesquera

Fases de operartividad portuaria, industrialización y transporte

Por
Lic. Daniel Alvarez

El análisis del proceso productivo de la pesca, es considerado por ser esta la principal actividad desarrollada en el puerto de Mar del Plata.

La historia del proyecto y construcción del puerto de Mar del Plata indica que su finalidad no estaba orientada específicamente a la actividad pesquera. Este objetivo se centraba básicamente en funciones de movimientos de cargas generales, como una alternativa a los puertos de Buenos Aires y Bahía Blanca. La localización en el mismo de la actividad pesquera está relacionada al inicio de su funcionamiento. La ubicación de las embarcaciones de pesca costera en la dársena correspondiente, se realizo en forma gradual, dejando de operar en su emplazamiento original (la zona céntrica de la ciudad) y quedo definida de esta forma la función turística del espacio costero.

Esta actividad experimenta muchas transformaciones a través del tiempo, generándose diferentes ciclos de expansión y retracción. El año 1960 marca el inicio de etapas claramente definidas, con auges en 1966, 1974, 1979 y 1991. Como así también períodos de retracción como los años 1968, 1969, 1975, 1980 y 1981.

Las principales dificultades en el desarrollo del análisis de la actividad están centradas en la compilación del material utilizado, fuentes secundarias, como así también la obtención de datos estadísticos. Es importante señalar la falta de publicaciones con datos actualizados sobre capturas y volúmenes procesados en tierra con el correspondiente nivel de desagregación.

Este análisis esta centrado específicamente en el circuito productivo pesquero. El resto de