|  |
| --- |
| MESA 23 "La cuestión social y la ambiental en las racionalidades neoliberales de gobierno: sus configuraciones en Argentina y América Latina |
| **Título de la ponencia:**Enajenación del espacio marítimo-costero, estrategias discursivas neoliberales en el estuario de Bahía Blanca |
| **Resumen:** El estuario de Bahía Blanca constituye un espacio de disputa por el uso de los recursos marítimo-costeros. Desde la instalación del primer puerto a fines del siglo XIX, el estuario ha sido escenario de diversas actividades productivas a nivel económico y de esparcimiento. Hasta la década del 80 del siglo pasado la población local accedía libremente a las costas del mismo, construyendo procesos de identidad vinculados al espacio marítimo costero, que hemos dado en llamar "maritimidad". A partir de la instalación de un polo petroquímico sobre las costas del estuario y el ulterior crecimiento del puerto local, la población paulatinamente se ha visto enajenada del espacio marítimo-costero, y el desarrollo de esta maritimidad se ha visto interrumpido. El presente artículo analiza los diferentes discursos que los diversos niveles estatales han utilizado a fin de legitimar políticas de enajenación del espacio marítimo-costero de la esfera pública. Se propone la existencia de diferentes nodos de representación social que se disputan la generación de territorialidades en el espacio del Estuario.  |
| **Autor/es:** María Belén Noceti (Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales del Sur. (IIESS-CONICET/UNS Dpto. Economía) |

mbnoceti@uns.edu.ar

**Enajenación de espacios marítimo-costeros, estrategias discursivas neoliberales en el estuario de Bahía Blanca**[[1]](#footnote-0)

**Autor**

Dra. María Belén Noceti

Introducción

El estuario de Bahía Blanca en la provincia de Buenos Aires, desde su ocupación por el gobierno de la provincia de Buenos Aires durante el siglo XIX ha constituido un espacio de disputa por el uso de los recursos marítimo-costeros y la constitución de territorialidades. El sector ha contenido durante la primera mitad del siglo XX siete puertos, Los siete puertos a los que referimos y que le dieron a Bahía Blanca el nombre de la "Liverpool del Sur" fueron: Puerto Esperanza, Puerto Base Naval General Belgrano, Puerto Ing. White, Puerto Galván, Puerto Nacional, Puerto Cuatreros, y Puerto Coronel Rosales. En el estuario se han desarrollado múltiples actividades vinculadas a la producción económica y al ocio. Hasta la década del 80 del siglo pasado, la población local accedía libremente a las costas del estuario construyendo procesos de identidad vinculados al espacio marítimo- costero. Siguiendo la propuesta teórica de Françoise Peron y Jean Rieucau.(1996) denominaremos a este tipo de identidad "maritimidad[[2]](#footnote-1)", en tanto supone procesos mediante el cual se construyen modos de vida cuyo eje de organización cultural es el vínculo hombre-mar. Esta maritimidad conforma modelos determinados de cognición, valoración, socialización e institucionalización, a través de las cuales se construye una determinada realidad y su consecuente interpretación. De manera tal que dicho vínculo constituye un espacio simbólico de conformación de sentido respecto de la realidad. Supone claro está, una construcción colectiva que repercute en la generación de subjetividades individuales y condiciona la agencia de los actores que interactúan en el espacio marítimo-costero. En esta dirección, es que a continuación se interpretan los acontecimientos ocurridos en el estuario local derivados de la gestión de políticas estatales. Las mismas se orientaron a enajenar el estuario de la esfera pública en pos de un desarrollo regional nunca alcanzado, convirtiendo el territorio en zona *socialmente vaciable y sacrificable,* apostando a una maritimización en detrimento de la maritimidad existente. Paradójicamente la ciudad de los siete puertos del siglo XX, dejó a sus habitantes sin acceso al mar en el siglo XXI.

Los datos se presentan analíticamente en nodos de representación social respecto del estuario en las que se denotan los sentidos que adquieren las relaciones hombre-mar en discursos políticos y de tratamiento mediático en contraposición con aquellos que la sociedad civil fue construyendo a cotidiano. El primer nodo remite a las ideas del *estuario como punto estratégico bélico* en un proceso de expansión de la frontera, conquista y defensa del territorio nacional, donde se erige la nación en términos de confrontación inicialmente con el aborigen, luego con el extranjero y finalmente con el enemigo a nivel ideológico. Un segundo nodo refiere al *estuario en torno a su representación como nodo ferro-portuario* donde priman ideas extractivistas al igual que en el Nono puerto-polo petroquímico, pero refiriendo a dos momentos diferentes de la historia Argentina. Otro nodo remite al desarrollo económico de la sociedad civil local y retoma todos aquellos emprendimientos que tuvieron como destinatario a los vecinos de la región. Un último Otro Nodo refiere al estuario en tanto espacio de generación de sociabilidades de la sociedad civil a través del ocio. Finalmente el Nodo estuario-humedal que prioriza la conservación biológica del estuario excluyendo a la sociedad civil del mismo.

El estuario en contexto

 El estuario de Bahía Blanca se encuentra a 700 km de la ciudad de Buenos Aires en dirección sudoeste dentro de la provincia de Buenos Aires, entre las coordenadas 38° 45’ y los 35° 10’ de Latitud Sur y 61° 45’ y 62° 30’ de Longitud Oeste[[3]](#footnote-2). Posee una superficie estimada en 2300 km², con un desarrollo de costa de 400 km² entre la Baliza Monte Hermoso y Punta Laberinto. Se trata de una bahía con características estuariales, científicos locales (Cuadrado, D.G; Ginsberg S.S; Gomez E.A, 2004; Melo,W,D.; Píccolo M.C.; Perillo G.M.E , 2008) han propuesto que se formó sobre el caudal de un antiguo río que desapareció o cambió su curso. Tiene forma de un gran embudo que se abre hacia el sudeste. Tal formato, propicia la generación de canales naturales en la zona lo que favorece el ingreso de embarcaciones de gran calado. Algunos de los canales del estuario son: el canal Principal y los denominados bahía Falsa, bahía Verde y caleta Brightman. El canal Principal mide 60 km de longitud, con un ancho que varía entre 200 m en la cabecera y de 3 a 4 km en la boca. El área costera es un espacio de transición entre ambiente de pastizal y costa marítima con gran diversidad de flora y fauna. Ecológicamente este sector se denomina humedal, se observa la presencia de espartinas y juncos, plantas filtradoras de agua y descontaminantes naturales, ubicadas en terrenos costeros arcillosos. La zona es una mezcla de aguas dulces y salobres con grandes espacios de cangrejales y bancos arenosos que suelen quedar en seco al bajar el mar, dando la impresión de un color blanquecino, lo que antiguamente ha dado en llamar Bahía Blanca a todo el sector.

Sobre las costas del estuario se encuentran las localidades de Ingeniero White y General Daniel Cerri, pertenecientes al partido de Bahía Blanca; las de Villa del Mar y Punta Alta, pertenecientes al partido de Coronel Rosales, y por ultimo zonas costeras y tierras pertenecientes al partido de Villarino. Dentro del estuario se encuentran en funcionamiento hoy cuatro de los siete puertos construidos : Puerto Comercial Coronel Rosales, Puerto de la Base Naval General Manuel Belgrano, Puerto de Ingeniero White, y Puerto Manuel Galván[[4]](#footnote-3).

Representaciones del Estuario de Bahía Blanca

A continuación se hará referencia a las diversas representaciones sociales que ha adquirido el estuario local para el Estado Argentino, mediante la interpretación de datos surgidos del análisis de contenido de políticas públicas. Se operacionalizará la noción de representación social en tanto imaginarios colectivos a través de los cuales se organizan formas en que se concibe la realidad a través de parámetros culturales que favorecen el diseño y ejecución de ciertos esquemas de acción. En este caso, las representaciones sociales suponen la interrelación de componentes cognoscitivos, valorativos, éticos y normativos respecto, de las relaciones entre los hombres entre si y entre los hombres y el espacio marítimo-costero. Se propone que las representaciones estatales resultaron hegemónicas en la medida que se observan estrategias de consolidación de miradas a través de los medios de comunicación locales en cada nodo de análisis Se registra un mecanismo sistemático de negación de otras voces alternativas al discurso estatal, que a través de retazos de información provenientes de entrevistas a informantes clave, fuentes históricas y mediáticas no hegemónicas es posible reconstruir. La identidad regional vinculada al mar, llamada aquí maritimidad, se construye en los espacios de disputa intentando sostenerse ante el avance de la maritimización, proceso de desarrollo industrial capitalista sobre las costas que involucró la expropiación dl mar y la costa del uso público.

Resultan fuentes de información en esta investigación, documentos de política pública, normativas, discursos de medios gráficos, discursos orales provenientes de entrevistas realizadas a funcionarios del Consorcio de Gestión de Puertos de Bahía Blanca, a funcionarios de la Reserva natural provincial Bahía Blanca, Bahía Falsa Bahia Verde y a pescadores artesanales del estuario.

El Estuario como Nodo estratégico- bélico.

En 1828 se fundó el primer puerto en el estuario, denominado Puerto Esperanza situado en la desembocadura del Río Napostá, resultó ser un muelle instalado por el Ingeniero francés Narciso Parchappe bajo las órdenes del Coronel Ramón Estomba cuya expedición tenía por objetivo instalar un fuerte un puerto y su batería, dentro del plan de avance de la línea de frontera dispuesto por el Gobernador de la Pcia. de Buenos Aires Manuel Dorrego. La Legislatura Provincial había sancionado por ley el 13 de noviembre de 1827 el avance de la línea de frontera sur. Su primer artículo señalaba: *“Queda autorizado el gobierno para establecer la nueva línea de fronteras, facilitar el tránsito hasta la Bahía Blanca y habilitar su puerto*”. El objetivo principal de la expedición a cargo de Estomba fue fundar el puerto, antes que fundar un poblado. Esta situación debe comprenderse en el contexto del conflicto bélico entre las Provincias Unidas del Rio de la Plata y el Imperio del Brasil iniciado en 1826 por el control de la Banda oriental y Rio Grande del Sur. Tras haberse desarrollado una batalla marino-terrestre el 7 de marzo del 1827 en la actual ciudad de Carmen de Patagones, el gobierno de Buenos Aires, consideró estratégico establecer un puerto que contribuyera tanto a la defensa de la frontera sur y abastecimiento de tropas ante cualquier avanzada de ejército imperial, y-o de las incursiones indígenas.

Hacia 1895, cuando las tensiones entre nuestro país y Chile amenazaban con el estallido de una guerra, tomó gran impulso en las esferas militares y políticas argentinas la idea de construir un puerto militar, con el fin de dar cobijo a una flota de guerra y servir como punto de ataque y defensa del extenso litoral atlántico. En medio de tenaces discusiones en torno a la ubicación que se le debería dar a tales instalaciones, terminó por imponerse la tesis del Teniente Félix Dufourq, que proponía al estuario dado su natural profundidad para albergar buques de gran calado. En 1896 mediante la Ley 3450, se sancionaba por Ley la creación del Puerto Militar en terrenos de la actual Base Naval General Belgrano, en el partido de Coronel Rosales. En 1898 el ingeniero italiano Luis Luiggi, enviado por la corona italiana y ante el pedido del gobierno nacional, plantó el primer pilote que dio inicio a la construcción del segundo puerto militar en la región, construyéndose a su alrededor la localidad de Punta Alta, emulando el mismo concepto que fuera en el caso de Bahía Blanca. Primero el puerto, luego el poblado. Este Puerto recibirá luego el nombre de Puerto General Belgrano y será parte de la base naval con el mismo nombre, en honor al bergantín de guerra *General Belgrano*, comisionado por el gobierno de Buenos Aires para hacer tareas de revelamiento de la bahía a fines de 1824 y a principios de 1825. En enero de este último año, al mando de su comandante Francisco Seguí, la expedición científico militar a bordo del *Gral. Belgrano* descubrió y sondeó el fondeadero. A partir de ese entonces, pasó a denominarse en las cartas náuticas y mapas *Pozos (o Sonda) del Belgrano*.

La representación del Estuario como punto estratégico bélico se verificará posteriormente en diferentes momentos de la historia Argentina. No sólo durante la guerra de Malvinas, en 1982 desde donde salieron tropas, barcos y aviones de apoyo a la acción de las fuerzas armadas en la región del conflicto, sino en otras instancias en las que el enemigo no resultaba necesariamente un actor extranjero, sino político-ideológico para algunos sectores castrenses[[5]](#footnote-4). El Puerto Belgrano resultó protagonista en la sublevación armada del 16 de junio de 1955 (Cavallo, 1956) y participó activamente en la conspiración que la fuerza aero-naval desplegó ese mismo año en el mes de septiembre para posibilitar el golpe de estado que derrocó al presidente Juan Domingo Peron. Dirán los diarios locales el día 19 de septiembre de 1955 " l*a primavera ha llegado a Bahía Blanca, dos días antes . está en su corazón...millares de risas.. todos son la Marina, y la Marina ha sido la libertad*" (Cavallo,1956:138) Prosigue el autor transcribiendo los discursos emitidos por locutores civiles aquel 19 de septiembre por las emisoras LU2, LU7 y LU3.

 *"...¡Bahía Blanca la ciudad que no había perdido su legado de sacrificios en la lucha de los tiempos primeros contra la hostilidad indígena, y la naturaleza inhóspita!.¡Bahía Blanca la ciudad sin brechas en la lucha liberadora, su nombre tendrá hoy resonancia íntima en cada hombre y mujer de nuestro pueblo! Por la gloria que representa este orgullo proclamamos con una sencilla palabra nuestra emoción a las Fuerzas Revolucionarias Navales ¡Gracias!...Esta es la Patria, la que vuelve a inaugurar su destino, esa es la libertad que hoy canta en las calles esto es el amor...En la comunión del futuro todos estaremos ofrendando nuestro buen corazón ¡La Patria nos lo demanda!"*

(Cavallo, 1956:143-144)

La representación de punto estratégico bélico, de punto de defensa de lo que algunos sectores representan como Patria constituyó un elemento organizador de las acciones que los actores desplegaron desde estos puertos en el sector del estuario. Excede estas páginas un análisis respecto de la relación Marina-estuario-Sociedad civil, que se espera realizar en próximas publicaciones, se adelanta aquí que hasta la década de los 80 del siglo XX, gran parte de la sociedad civil consideraba a esta fuerza emblema regional. La Marina era representada al lado de valores, religiosos, éticos y morales referidos a la defensa del territorio, y la salvaguarda de patrimonios simbólicos relativos a las creencias religiosas católicas fuertemente ancladas en la región y vinculadas a poderes capitalistas hegemónicos. Obsérvese en el párrafo invocado del texto de Cavallo la referencia a la defensa de las ideas de Nación en el proceso antiperonista de la mano de remembranzas de ataque a hostilidades indígenas del siglo anterior.

El Estuario, Nodo ferro-portuario de capitales extranjeros

Durante las primeras décadas del siglo XX, el Puerto Esperanza, luego denominado Puerto Nacional, diversificó su rol, no abandonando el de defensa pero posicionándose como puerto comercial en plena disputa con el puerto de Buenos Aires. El crecimiento del sector se desarrolló en estrecha vinculación con la expansión de redes ferroviarias hacia el sur y el oeste del país[[6]](#footnote-5), siguiendo las antiguas rastrilladas indígenas.

En 1883, el periodista Benigno Lugones[[7]](#footnote-6) publicaba en el diario *La Nación* un artículo refiriendo a Bahía Blanca como "*la California del Sur"*, dado el impulso productivo que se verificara en la región ante la llegada del ferrocarril, el control militar de la cuestión indígena y el aumento poblacional[[8]](#footnote-7) por el arribo de población migrante a la localidad. El periodista remarcaba el crecimiento del puerto, la instalación de estancieros y comerciantes en la región, que emulaban el proceso de fiebre del oro de Norteamérica en estas regiones sureñas. Lugones proponía que se estaba asistiendo a una "*segunda fundación de Bahía Blanca",* y bajo términos similares se refirieron a la ciudad periodistas y políticos de la época que escribían en diarios nacionales[[9]](#footnote-8).

En 1889, durante la presidencia de Julio Argentino Roca y bajo la concesión de la compañía Ferrocarriles del Sur se construyó el Puerto de Ingeniero White, en zona aledaña al Puerto Esperanza en ese momento conocido como el Puerto Nacional, el que eventualmente quedará abandonado. La empresa británica se encargó de la construcción del nuevo puerto y lo explotó hasta el año 1948. La misma empresa de ferrocarril en 1905 inauguró otro muelle ubicado a 15 km al noroeste de Ingeniero White, muelle conocido hoy como Puerto Galván. Llegaban allí directamente desde Huinca Renancó en La Pampa, los productos de cereales del sector que se exportarían ahora desde este nuevo punto. De esta manera Ingeniero White recibía los productos del Sur y Galvan los del oeste. El nombre Galván se le dio dado que se ubicó en la desembocadura del arroyo que recibe tal nombre, ambos puertos fueron de concesión privada hasta 1947.

En este contexto de generación de puertos con proyección internacional y con inversión de capitales extranjeros se encuadran las expresiones del diputado nacional Estanislao Zeballos en su "*Viaje al país de los araucanos", quien denominó* a Bahía Blanca como "pulpo de la región" y "tierra de promisión" del Sur, en cuanto a movimiento comercial, empresas, vida cultural, ferrocarril, factores que luego la llevarían a ser reconocida como la "Liverpool del Sur". (Zeballos 1901a y 1901b; *cfr*. Zeballos 1909). Años más tarde la compañía británica inauguraba en 1908 el barrio bahiense Nueva Liverpool, entre el centro de la ciudad y el Puerto, donde vivirían funcionarios ingleses durante los primeros 47 años del siglo XX. De la misma época data el barrio denominado Villa Harding Green en la zona norte bahiense que contaba con 5 mansiones inglesas con cuantiosas hectáreas a su alrededor a manera de villas de vacaciones y que fueron utilizadas por gerentes y altos funcionarios ingleses hasta 1947.

Dada la presencia de capitales privados y extranjeros el gobierno Nacional, dictamina la construcción de un muelle nacional, conocido luego como Puerto Nacional, para asegurarse espacios de maniobras comerciales en caso de ser requerido, Tales instalaciones se inauguran en 1929 y se enlazan con el ferrocarril sur a pedido del gobierno, posteriormente con la nacionalización de los puertos quedaran anexadas al Puerto de Ingeniero White

Otro puerto fue creado en el estuario durante la primer década del siglo XX. El Puerto Comercial Coronel Rosales conocido previamente como Puerto Arroyo Pareja. En 1908 bajo la ley Nro 5574 se otorgó la concesión de tierras y permisos al francés Abel Pagnard quien constituyó la Compañía Puerto Comercial de Bahía Blanca, comenzando la construcción de este nuevo puerto en 1912. Los trabajos comenzaron en la actual zona denominada Arroyo Pareja, pero dados los vaivenes económicos de la primer guerra mundial fue inaugurado recién en 1922. En tal año, se unía a través de línea férrea Arroyo Pareja, Punta Alta y Bahía Blanca. La Compañía ferrocarriles Rosario Puerto Bahía Blanca (FCRPB) que logra esta unión lo hace conectando un ramal que salia del Puerto Militar hacia la ciudad de Rosario evitando cruzar Buenos Aires. Esta compañía había recibido por ley Nro. 4279 la concesión para explotar esta ruta Los rieles comenzaron a tenderse en 1908 y la línea férrea fue inaugurada en diciembre de 1910, resultaron 800km de trocha ancha con 7 puentes de hierro que cruzaban la provincia de Buenos Aires hasta Santa Fe.

Los ferrocarriles y capitales portuarios franceses entraron en plena competencia con la compañía de capitales británicos (FCR del Sur), pero los lobbys políticos de esta última se impusieron a los primeros, logrando desbancar económicamente a FCRPB. En 1947 la empresa pasaba a manos nacionales a través de la expropiación que hiciera el gobierno de Perón de todos los capitales foráneos, mediante el decreto Nro. 5789 (Noceti, 2014). La línea del FCRPB se unió a las del Ferrocarril Nacional Bartolomé Mitre, y se abandonaron poco tiempo después del traspaso. En el caso del Puerto Pareja, pasó a denominarse Puerto Rosales quedando inicialmente en manos de la Armada que lo desmanteló y se reactivó años después de forma parcial cuando se instalaran galpones de las Compañías Bunge y Born. El historiador Gustavo Chalier destaca las alianzas entre la oligarquía nacional y los intereses británicos, así como la intervención constante en ocasiones en favor de los franceses y en otras no de comerciantes y de las fuerzas armadas en estas disputas por controlar el nodo ferro-portuario que tenia implicancias nacionales y que presuponía incentivar ya sea a la ciudad de Bahía Blanca o a la de Punta Alta como nodo central. Propone finalmente que "*...el desembarco de los franceses en la región se produjo con notable retraso, encontrando ya a los ingleses sólidamente instalados en la región"* (Chalier, 2005) esto llevaría a que fuese Bahía Blanca el centro que primara en esta disputa por el desarrollo económico y que Punta Alta quedara reservada al espacio de constitución del estuario en tanto área de defensa del territorio Nacional y a cargo de las acciones de la Marina de guerra.

**El Estuario Nodo de desarrollo económico de la sociedad civil local**

Durante el período virreinal la zona resultó zona de explotación de cazadores furtivos, quienes lograban ingresar con sus buques por los canales del estuario para la caza del lobo marino. Uno de los navegantes más conocidos fue Enrique Libanus Jones, quien instaló entre Bahía Blanca y la Bahía San Blas, varios establecimientos especializados en la elaboración de aceite extraído de este mamífero marino.

Otro tipo de emprendimiento vigente hasta 1864 constituyó la tala de piquillín y chañar con fines combustibles, tala que fue realizada hasta entrados los años 1880, hasta que el estado nacional estableció un impuesto del 10% de las ganancias de esta rama de actividad, generando que la misma no se siga realizando en la región del estuario.

Alrededor de 1852, acontece el establecimiento de la primer estancia de ganado ovino con 5000 cabezas traídas por el norteamericano Joseph Arnold, junto a sus dos hijos y un peón, quienes se aventuraron en la explotación de la isla Verde..

Hacia 1891 se registran varias familias de inmigrantes italianos en el estuario quienes se dedican a la pesca artesanal. En 1894 se instala en Arroyo Pareja, una compañía francesa denominada Eugenio Pinsolles y Cia, que se dedicó a cultivar ostras, intentando adaptar una cierta variedad europea a las aguas del estuario. En un primer momento los trabajos dieron resultados positivos, pero hacia 1896 la actividad fracasó, sin ser conocidos fehacientemente los motivos, algunos registros municipales hallados en el archivo municipal de Punta Alta presumen que pudo haber sido las fuertes corrientes del canal o el restringido consumo local, que la hizo poco rentable.

En 1897 se instaló en Arroyo Pareja la compañía pesquera y de conserva de pescados La Vascongada, a cargo de la familia Torrontegui cuyo jefe de familia, Don Francisco Torrontegui, procedía de Garniz, país Vasco España. Se dedicaron a la pesca y conserva de las siguientes especies: liza; corvinas, pescadillas, congrios, lenguados y anchoas. Hervían el pescado, lo escurrían y lo enlataban en aceite de oliva importado desde España. Las latas eran cortadas en el lugar y se recibía la hojalata desde Buenos Aires con su logo impreso. El producto se distribuía en la comercios de la ciudad de Bahía Blanca, no perduró dada la poca aceptación del mismo, cerrando sus puertas en 1910 aproximadamente.

En el año 1903 se inauguró un cuarto puerto en la región, conocido como Puerto Cuatreros. fue construido por el Ingeniero Luis Huergo bajo las directrices de la Compañía Sansinena S.A, dueña de un frigorífico que se había instalado a la vera del estuario en la actual localidad de General Daniel Cerri. La Empresa originalmente de Gaston Simon Sansinena, ya contaba desde 1891 con un frigorífico en la margen sur del riachuelo Matanza en cercanías de la ciudad de Buenos Aires. Para el año 1900 constituyó una sociedad anónima y estaba presidida por Ernesto Tornquinst, quien decidió colocar en 2000 hectáreas de su propiedad un nuevo frigorífico que exportaría desde el estuario carnes congeladas al mundo. Esta empresa, llamada posteriormente frigorífico CAP cuatreros funcionó en la región hasta el año 1991cuando tristemente cerró sus puertas. En 1962 había zarpado desde Puerto Cuatreros el último barco el "Santa Rita" con carnes congeladas y conservas "La Negrita" rumbo a Europa, luego el puerto quedó inutilizado. Los productos derivados del ganado vacuno y bovino se exportaban directamente desde el estuario hacia países como Francia, Inglaterra, Alemania y Brasil. En el caso de lanas y cueros, la protagonista fue la empresa Soulas instalada en la región, tres años después de que el frigorífico se pusiera en marcha. Soulas, luego llamada Lanera Argentina S.A. exportaba lanas y cueros directamente desde el estuario hacia el mundo, sostuvo este desarrollo hasta la década del 70 del siglo pasado.

La creación del Puerto Militar en el estuario trajo aparejada la llegada de obreros procedentes de diversos lugares de Europa quienes se empleaban en la construcción de este enclave. Principalmente italianos y españoles, muchos de ellos, con trayectoria pesquera, además de desempeñarse como operarios civiles de la base poseían sus respectivas canoas y lanchas con las cuales incursionaban en la bahía. Dentro del Puerto Militar, formaron un pequeño barrio que se lo llamaba “de los pescadores”, dada la característica construcción en madera de sus casas las que se encontraban a unos 500 metros del mar, y en cuyos jardines siempre descansaba una embarcación pesquera. A partir de 1934 estos habitantes fueron reubicaron en Villa del Mar y Arroyo Pareja (Noceti, 2014, 2016), ya desvinculados del puerto naval y dada su condición civil, se lanzaron a la pesca comercial. La mayoría conformó la Cooperativa Pesquera Industrial y Comercial Whitense, que se encargaba de vender el pescado en los pueblos vecinos y en el barrio de Constitución en Buenos Aires. Hacia finales de la Segunda Guerra Mundial una empresa estadounidense, denominada “Washington”, invirtió en el país con el fin de extraer hígado de cazón, para la realización de aceite de uso medicinal. esta empresa instalo frigoríficos desde Mar del Plata hasta Bahía San Blas, concentrando así el monopolio en la recepción de cazón en la región. Así los hermanos Suraci, de origen calabrés fundan la compañía denominada "Unión Pesquera" y explotan esta especie ictícola hasta 1953 aproximadamente, época en que se inventa la vitamina sintética que sustituye a la vitamina A que se extraía del cazón generando entonces perdidas a la empresa estadounidense que se retira del país. La Unión pesquera había subsistido no solo pescando cazón de agosto a diciembre, sino otras especies propias del sector. Para 1949 contaba con 19 lanchas de 12 mtrs de eslora, mas el buque pesquero Stella Maris de unos 20 mtrs de eslora y con capacidad de transporte de 24 toneladas. Dicho buque era utilizado por la compañía solo para la pesa del cazón en el estuario y hasta Rawson, y en temporadas de escasez del animal transportaba ganado ovino y caprino desde el continente y hacia las islas Bermejo y Trinidad que eran concesionadas en la época para distintas familias de estancieros en la región. Se registra además emprendimientos pesqueros de la Familia Gutiérrez concesionarios de hacienda de las Islas Bermejo y Trinidad, ellos también se dedican hasta 1960 ala pesca del cazón. Provenientes de España y de tradición pesquera incursionan en ambos tipos de producción dedicándose finalmente a continuar con la hacienda.

En 1969 se registra otra sociedad pesquera denominada “La Pesquera Rosaleña”, formada por los señores Osvaldo Núñez, Rubén Bugallo, Tulio Crotti y Pedro Micale. Desarrollaron un buque pesquero en el Astillero Punta Alta bautizado como Coronel Rosales, medía 25 metros de eslora y contaba con dos bodegas, una que sería utilizada para los residuos y la otra para el pescado refrigerado. El acontecimiento generó muchas expectativas dentro de la comunidad rosaleña, puesto que significaría la reactivación de Puerto Rosales como puerto pesquero, desgraciadamente este buque debió navegar en otras aguas dados los vaivenes económicos de la sociedad que lo creó.

Cabe destacar que en todos los casos las ganancias que estas familias obtuvieron de la pesca del cazón les proveyó de divisas para luego continuar con otros emprendimientos comerciales, nótese pues el importante margen que dejaba este tipo de actividad económica

Otro polo de desarrollo productivo y en plena relación con la pesca y el puerto naval fue Astilleros Punta Alta. Empresa organizada por aquellos obreros del puerto naval que aprendieron el oficio de reparar barcos y deciden adentrarse en esta actividad de forma independiente, dada la fortaleza que adquiere la pesca comercial en la región. El astillero desarrolla una fructífera actividad durante los años 1930 a 1965 aproximadamente cuando cerraron sus puertas.

**El estuario Nodo-Ocio- sociabilidad.**

Durante la década del 30 el entonces intendente de Bahía Blanca el socialista Agustin Arrieta, diseñó los planos de lo que sería el Balneario y paseo Municipal de Bahía Blanca, de la que hoy solo queda un triste recuerdo.[[10]](#footnote-9) Diversos estudios de investigadores locales (Heredia Chaz, 2014), (Cernadas, 1995) narran como la sociabilidad se desarrollaba en espacios al aire libre, en el que la costa marítima era una de las más importantes. "Los bahienses se encontraban en la costa, ricos y pobres acudían al balneario conocido como La playita, el mar los unía...Bahía espaladas al mar? Jamas!! Bahia era mar, pero al mar nos lo sacaron sin permiso, nos lo robaron"(Valeria Schneider 2010, en Video Museo Ferrowhite la rambla de Arrieta)

Hasta inicios de la década del 70 del siglo pasado, el estuario presentaba al menos 10 balnearios públicos, con infraestructuras de baños públicos y cantinas construidas tanto por gobiernos municipales como por empresas privadas que concesionaban su utilidad. La ciudad de Bahía Blanca desarrolló al menos seis:  "Galván", "La Usina", "Colón", "La Nativa", "Maldonado" y "El Atlántico". de todos ellos, apenas resiste hoy Maldonado, que dado los niveles de contaminación del sector ha cerrado sus piletas al agua salada, y las llena con agua dulce . Se podía acceder a estos balnearios gracias al "Tren de la Marea", una pintoresca formación ferroviaria compuesta por una locomotora a vapor y hasta catorce vagones de madera que unía las estaciones Bahía Blanca-Noroeste y Garro, en Ingeniero White. En medio del trayecto tenía paradas obligadas en calle Teniente Farías y Donado, Loma Paraguaya, Balneario Colón, La Nativa (planta de la Esso), puerto Galván y la "playita". Hasta principios de los 70 llegaban al sector además numerosas líneas de colectivos llevando pasajeros hasta las costas de estos balnearios (La Nueva Provincia, 2006,2009)[[11]](#footnote-10).

Se desarrollaron dentro del estuario varios clubes náuticos y de pesca, que poseen presencia desde 1928 el más antiguo hasta la actualidad: Club náutico Bahía Blanca, Club náutico Coronel Rosales, Club Náutico Punta Alta y Club náutico y de pesca General Daniel Cerri, Club de pesca y Náutica Puerto Galván, Club náutico Villa del Mar. Estas asociaciones a la vez que realizan cursos de timonel y de navegación en general, organizan regatas, carreras de kayac y torneos de pesca de corvina, pejerrey y tiburón año tras año. A nivel deportivo es común encontrar también en el sector las escuelas de kitesurf .

Según se narra en las crónicas (Ercolini, 2005; La Nueva provincia 2009) hasta los años 80, numerosas familias pescaban desde las costas y volvían a sus hogares con bolsas repletas de pescado, hoy tales imágenes son impensadas. Aún así vecinos mayores de 50 años, suelen acudir a Villa del Mar o a Arroyo Pareja para intentar pescar desde la costa, siguiendo una suerte de tradición familiar, e intentando traspasar el amor por la pesca a sus nietos.

Hasta la fecha, ha persistido la pesca artesanal en formato familiar y trabajando por el *sistema de partes[[12]](#footnote-11)*; su producción se vende a frigoríficos locales y de Mar del Plata. Se registran aproximadamente unas 150 familias viviendo de esta actividad de forma directa e indirecta. La pesca más fructífera es la del camarón y el langostino, seguida del pejerrey y el lenguado. La pesca artesanal en el área se realiza por medio de redes, en espacios topográficos específicos y en barcas de pequeño tamaño con esloras menores a 13 mtrs. La profunda tradición pesquera se materializa no sólo en las artes de pesca que varían de especie en especie, sino en formas de organización familiar de la actividad, vocablos utilizados, creencias en relación al mar, y festividades regionales como la procesión de San Silverio (patrono de los pescadores) cada 20 de junio en Ingeniero White, o la Fiesta Nacional del camarón y el langostino en vísperas de pascua cada mes de abril. (Noceti, 2015, 2014, 2017)

Con lo antedicho es simple destacar que la sociedad civil local durante un siglo se desarrolló en relación continua con el ambiente marítimo-costero.

**Estuario Nodo puerto-polo**

Durante el gobierno del presidente Arturo Frondizi se pusieron en marcha una serie de acciones tendientes a generar la industrialización del país teniendo como eje las leyes 14781/58 de inversiones Extranjeras y 14781/59 de Promoción Industrial. La elección de la zona de Bahía Blanca para la instalación de un Polo petroquímico resultó estratégica, dado el encuentro de 3 gasoductos troncales provenientes de las cuencas Austral y Neuquina. Se esperaba desarrollar e impulsar la economía patagónica, en la combinación de entidades estatales y el ingreso de inversiones extranjeras; todas ellas congregadas para el tratamiento de hidrocarburos, sustancias químicas, petroquímicas y agroquímicas. Originalmente, el Polo petroquímico bahiense estuvo integrado por Petroquímica Bahía Blanca y las plantas satélites Polisur SM, Induclor SM, Petropol SM, Monómeros Vinílicos SA e Indupa SA. Petroquímica Bahía Blanca y Polisur, las que comenzaron sus operaciones recién en 1981, el resto del complejo entró en funcionamiento en 1986.

Las plantas que formaron el polo se hallaban integradas en un proceso de transformación que se iniciaba en Petroquímica Bahía Blanca, donde el etano era transformado en etileno de alta pureza, producto petroquímico básico que se constituía en insumo de las plantas satélites. Desde el año 1995 en adelante las empresas del polo petroquímico Bahía Blanca pasaron a manos privadas y extranjeras, en el contexto de privatizaciones de las políticas neoliberales impulsadas por la presidencia de Carlos Saúl Menem . En la actualidad las empresas del PPBB que lideran la producción de polímeros, vinilos, gas etano y fertilizantes agropecuarios son Polisur, Profertil, Solvay-Indupa y Mega (fusión entre Dow Chemical, Repsol-YPF y Petrobras).

Para que fuese posible la generación del nodo puerto-polo fue necesario expropiar del uso público las costas del estuario y generar legislaciones que prohibieran el uso del territorio, desnudándolo de significación y sentido para la sociedad civil. LAs estrategias utilizadas por el gobierno fueron varias desde la expropiación hasta la referencia de no existencia de vinculo entre el hombre y el mar, en fin la negación de la propia historia que acabamos de contar.

Las políticas de expropiación de la costa marítima

La entrega de tierras estatales costeras en favor de la Compañía Dow Chemical, se hicieron durante el gobierno militar de Ongania, 302 hectáreas desde el frente marítimo hasta la Avenida San Martin de la localidad e Ingeniero White, selló el triste destino de la costa bahiense. Posteriormente se entregaron en 1977, a la Compañía Cargil, otros mil quinientos metros de costa entre Ingeniero White y Puerto Galván lo que terminó por destruir el balneario Galván y la playita, impidiendo de allí en mas el acceso público. En forma encadenada a esta entrega de tierras que hiciera el gobierno militar, se observa la interrupción de los servicios de trenes al sector y la de ingreso de colectivos, aduciendo en el periódico local que resultaba "oneroso su mantenimiento". Las instalaciones de los balnearios no se concesionaron mas y se fueron abandonando e impidiendo el ingreso de la población al sector en la medida que el municipio no garantizaba el estado de las instalaciones, Solo siguió siendo accesible hasta la fecha el balneario Maldonado, que en la actualidad estando a orillas del mar ha tenido que modificar sus piletas para contener agua dulce, debido a la contaminación del agua marina en el sector, por lo tanto desde este balneario se ve el mar, pero los bahienses no lo tocan.

Las sucesivas plataformas políticas de los intendentes democráticos de la década del 80 y 90 (La Nueva Provincia 2006, 2009, 2016) del siglo XX, hablaban de l*a "tercera fundación de Bahía Blanca",* posicionándola como ciudad Puerto. Posteriormente en la década del 90 se instalan en la región las plantas de Solvay-Indupa, Petrobras e YPF, adquiriendo mas terrenos linderos a la costa en negociaciones jamás publicitadas y a espaldas de la población. Asimismo el gobierno nacional se desentiende en el año 1991 tanto de la gestión y control de puertos[[13]](#footnote-12) como del PPBB, pues vende sus acciones a empresas extranjeras, recién en el contexto del último gobierno kirchnerista la compañía YPF representará en cierto porcentaje intereses del estado Nacional en el contexto de fusión de la compañía Mega (Noceti, 2014)

Se observa entonces que los Puertos en el sector nacen de la mano de inversiones extranjeras con intereses de llevarse las ganancias fuera del país, recién en 1947 con la nacionalización de ferrocarriles y puertos esta sintonía cambia, pero no se mantiene pues desde 1958 en adelante el sector se vuelve a extranjerizar paulatinamente, llegando a la actualidad en su pico máximo de capitales foráneos. Los procesos de privatización que comenzaron con la llegada de Dow en la década del 70 constituyen lo que los autores Peron y Rieucau (1996).llaman *procesos de maritimización*, mediante los cuales las industrias se instalaron en las costas marinas con el fin de generar eficiencia en la producción y exportación de sus productos al mundo, La maritimización fue propia de Europa para las décadas del 60 y 70 y que en Argentina llegan con un desfasaje de 10 años. En el gobierno menemista y en el acto de sanción de la ley de traspaso de Puertos al ámbito provincial, fue un bahiense, en ese momento diputado de la nación por la provincia de Buenos Aires y por el Partido Justicialista (PJ) quien defendiera el traspaso expresando las siguiente palabras:

". Desde sus orígenes la Argentina ha demostrado poco interés -incluso diría poco entusiasmo por cuestiones tan trascendentes como. los intereses marítimos. Como oriundo de una ciudad portuaria -Bahía Blanca-, puedo afirmar que tanto en charlas cotidianas y simples como en reuniones políticas solemos decir que pese a ser hombres que vivimos cerca del mar, le damos la "espalda". Esta situación que se da en Bahía Blanca puede observarse a lo largo y ancho de todo nuestro país. No tenemos una cultura marítima; estamos. alejados de cuestiones tan importantes como ésta. No somos conscientes de que la Argentina es un país seudoinsular, enclavado en esa enorme inmensidad que es el hemisferio marítimo, el Sur. Paradójicamente hemos actuado como si los grandes centros económicos con quienes comerciar estuvieran como quien dice "a la vuelta, aquí nomás". En tal sentido estamos viviendo una jornada histórica en el Parlamento argentino. Cuando digo que a veces los hombres comunes no tienen cultura marítima o que los hombres de las ciudades porteñas dan la espalda al mar, también debo señalar que los hombres políticos adolecemos de esa cultura marítima. No tenernos una concepción auténtica y estricta sobre la cuestión portuaria..".

 Damaso Larraburu (PJ) Diario de sesión Nro 54, 1991, 6ta reunión plenaria 3 y 4 de diciembrepg,4919

Las palabras ante dichas demuestran una total negación de la historia de la región, ya sea por desconocimiento del diputado, ya sea por estrategia discursiva para implementar a nivel nacional una imagen similar a aquella que los militares de fines del siglo XIX sostuvieron respecto del territorio de la Patagonia. El mar no constituyó jamás en la sociedad bahiense un tema ajeno hasta la implementación que esta ley si logró. La defensa del pasaje de jurisdicción nacional a provincial se fundó en la necesidad de "..d*evolver a sus legítimos dueños, las provincias el control de sus puertos*", con intención de bajar costos de fletes a los exportadores y constituir a la Argentina como un país de cara a la exportación con costos accesibles a las inversiones extranjeras. de tal manera se esperaba que los privados pudiesen controlar también los costos de la mano con los gobiernos provinciales, generando esta situación una peligrosa connivencia entre intereses particulares y gubernamentales provinciales. Legalmente los municipios ribereños al estuario quedaron de esta manera excluidos de cualquier tipo de intervención legal sobre los puertos que desarrollan acciones sobre sus propias costas.

Los puertos actualmente son gerenciados por un organismo híbrido de representación referimos al Consorcio de Gestión de Puertos Bahía Blanca (CGPBB)[[14]](#footnote-13), integrado arbitrariamente (Carbone e Irisarri 2016) por nueve miembros, 1 miembro en representación del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, quien ejerce la presidencia del cuerpo.1 por la Municipalidad del Partido de Bahía Blanca (quedaron excluidos el partido de Coronel Rosales y Villarino), 2 componentes en representación de las asociaciones sindicales de trabajadores., 1 por las empresas prestatarias de servicios portuarios y/o marítimos y/o de apoyo de la navegación, 1 miembro en representación de los concesionarios y permisionarios portuarios.,1 por los armadores y agencias marítimas, 1 por los productores primarios de mercaderías, y 1 en representación de los sectores que comercializan las mercaderías. Como se observa la presencia de las empresas privadas es superior a la estatal, sin contar que actores como los pescadores artesanales que aún insisten en operar en la región tampoco fueron contemplados. De esta manera se niega todo tipo de intervención sobre el espacio que no sea referida a la funcionalidad del estuario en contexto de puerto cerealero, de hidrocarburos e industrial petroquímico de corte extractivo. Se destaca que desde la década del 40 en adelante el estuario dejo de recibir pasajeros y de exportar cualquier otro producto que no estuviera en los rubros nombrados.

En la actualidad se prevé la reactivación de otro de los puertos del sector, el Puerto Cuatreros el cual se mantiene inactivo desde la década del 50. El propósito es instalar una nueva planta regasificadora a cargo de YPF para lo cual habrá de dragarse 14 metros de profundidad hacia el interior del estuario. Las obras permitirán desarrollar 90 hectáreas de puertos y áreas industriales a ambos lados del balneario Maldonado y de la reserva costera municipal de Bahía Blanca. La compañía brasilera Vale fue tentada para sumarse al proyecto y desistir de construir en White un puerto para exportar potasio a Brasil, evitando así que los trenes pasen por el medio de la localidad de White, y viabilizando así el ingreso de buques de gran porte en la zona más interior del estuario. Según presentó el Consorcio de Gestión de Puertos de Bahía Blanca *"..de concretarse, mejorará radicalmente el perfil portuario y económico de la ciudad...de esta manera se va gestando la tercer fundación de Bahía Blanca, la cual colocará a la ciudad en competencia mundial".* (La Nueva 2011)

La sociedad civil se moviliza en contra del Nodo puerto-polo industrial

Ni la desaparición paulatina de los balnearios de la región, ni las continuas denuncias de los pescadores artesanales por la falta del recurso pesquero, ni el escape de cloro del año 2000, logró que la comunidad local se reuniese para reclamar por la alienación del espacio marítimo-costero y su continua degradación por parte de empresas extranjeras. Pero ante la amenaza en el año 2011 de la instalación de un nuevo muelle en el Puerto Cuatreros para el ingreso de buques regasificadores, y la llegada de una vía férrea que traería potasio desde Malargüe por parte de la compañía minera brasileña Vale; logró repentinamente la unificación de las demandas parciales en un sólo grito que adquirió fuerza y visibilidad a nivel local provincial y nacional. El Movimiento social denominado NO AL DRAGADO, integró a diversos actores. Pescadores artesanales, pequeñas organizaciones ambientalistas regionales, la Universidad Nacional del Sur, el estado Municipal de Bahía Blanca en sus diversos formatos (Museo del Puerto, Museo de Ferrowhite, Secretaria de turismo y medio ambiente), organizaciones vecinales de General Daniel Cerri, Ingeniero White y Villa del Mar, IADO-CONICET. El movimiento realizó análisis de impacto ambiental y económicos que cuestionaban los diagnósticos realizados por el CGPBB en manos de la empresa Serman y Asociados, a las que acusaban de no objetividad y de estar ligada económicamente a las empresas, hecho por el cual el Bloque de Integración Ciudadana del Concejo deliberante de Bahía Blanca, solicitó investigación judicial. Los resultados de impacto ambiental y socioeconómico del posible dragado en Cerri fueron negativos, por lo que la Comuna tuvo elementos para frenar la obra que propiciaba el gobierno provincial.

El estado municipal de Bahía Blanca a través de organismos de Cultura y Turismo intenta desde comienzos de siglo XXI preservar el Patrimonio identitario en relación al mar, con diferentes actividades. Aún cuando el recurso pesquero ha mermado producto de la contaminación en el sector, el Municipio continua financiando la Fiesta Nacional del camarón y el langostino. Asimismo ha montado diversas muestras y acciones desde los Museos del Puerto y Ferrowhite a través de las cuales ha dado a conocer a nivel regional la trayectoria de los procesos de maritimidad de la región. Ha logrado constituir a través de la Ordenanza HCD 13892 del año 2006 la Reserva Municipal Costera que comprende 319 hectáreas sobre la costa lindante a Ingeniero White y General Daniel Cerri, de este modo el Municipio espera desarrollar un paseo de frente costero. Su primer logro lo constituye una pasarela de 100 x 8mtr denominada "balcón al mar"[[15]](#footnote-14), en pleno puerto para que los vecinos puedan al menos visualizar el agua. Por su parte el Municipio de Coronel rosales y a través de la Cámara Rosaleña de pescadores artesanales junto con la Universidad Nacional del Sur, llevan adelante las acciones para construir el "Museo de la Pesca en Villa del Mar", una acción que nace de los propios pescadores y que lleva la intención de "contar nuestra historia, antes de que nos vayamos muriendo" (pescador MF. 2015). Todos estos intentos de demostrar que aquellas palabras del diputado Damaso LArraburu no tienen asidero en la memoria colectiva. La maritimidad regional se construyó durante un siglo y los intereses hegemónicos intentan silenciarla. La región nunca estuvo de espaldas al mar, fueron los gobiernos provinciales y nacionales en el contexto de políticas de extranjerización y privatización los que le robaron el mar a la ciudadanía.

En palabras de Mary Douglas (2005) se postula que en el año 2011, hubo una redefinición de los peligros y riesgos ambientales que la población local estaba en condiciones de soportar. Las sociedades definen sus riesgos y peligros en función de sus sistemas de valores y sus sistemas productivos. El caso del estuario de Bahía Blanca es emblemático en este aspecto, porque la productividad del complejo puerto-industrial no se observa en la vida de las personas que residen a metros del mismo.. Investigadores de UNS y del Centro regional de estudios económicos de Bahía Blanca (CREEBBA) (2015, 2014, 2013)[[16]](#footnote-15) han demostrado que la participación del puerto y del PPBB en la generación de puestos de trabajo a nivel local es solo del 1%. de la PEA. De allí que el nivel de tolerancia de los peligros y los riesgos -por la existencia del puerto-polo- que la población local está dispuesta a soportar en el año 2011 resultaba sumamente bajo. Esto queda plasmado en la cantidad de presentaciones judiciales y denuncias mediáticas que se han realizado desde 2011 a la actualidad[[17]](#footnote-16). El puerto y el polo petroquímico son vistos como espacios ajenos, contaminantes y desde donde "se desangra la Argentina" (blog alertabahiablanca, 2013), nos robaron el mar es la frase que se lee en varios comentarios de vecinos y pescadores a nivel local.

El Nodo Estuario-humedal

Una tercera forma de alienación del medio marítimo-costero para los habitantes de la región, lo constituyó la creación por ley 12101, de la Reserva natural provincial Bahía Blanca, bahía falsa, bahía verde, No conformes con impedir el acceso a la costa, se impidió el tránsito marítimo para quienes poseían embarcaciones. Bajo un discurso conservacionista se declaró la zona reserva natural de usos múltiples sobre 210.000 que dejaban por fuera los canales de ingreso a puertos. Esta reserva contiene a numerosas islas como Bermejo, Trinidad, Wood (del Monte), Ariadna, Embudo, Conejo, Garzas y Zuraitas, además de canales y riachos, planicies de marea, y zona de mar abierto. Esta reserva prevé un plan de manejo por zonas integradas que fue diseñado con la participación de distintos actores que hacen a la vida del estuario, esto es no solo el CGPBB, biólogos y guardaparques, del OPDS (organismo provincial para el desarrollo sostenible); sino que participaron integrantes de sociedades civiles ecologistas, representantes de universidades locales, prefectura naval argentina, clubes náuticos, y pescadores artesanales. Este plan de manejo donde se identificaron zonas intangibles, de amortiguación y experimentales, fue presentado y acordado en 2007 pero a la fecha no se ha logrado poner en marcha, por falta de recursos económicos. De modo tal que en la actualidad todo aquel que transita, desarrolla actividades de ganadería en las islas, de pesca artesanal o deportiva y no cuenta con autorización de las autoridades de la reserva se encuentra cometiendo una infracción. Desde su sanción la reserva se ha dedicado en forma constante a la "reeducacion de los pescadores", para convertirlos en "colaboradores" en la preservación de especies. Los pescadores ahora considerados culpables de la desaparición de fauna por parte del OPDS, mientras que no se registra una sola denuncia contra las empresas del PPBB o del CGPBB ante los altos niveles de zinc, plomo y mercurio que presentan diversas especies en el estuario (Noceti, 2015). De esta manera se culminaba con un siglo de uso común del estuario generando una reglamentación que inicialmente no contuvo a la población que hacía uso de tal recurso. El espacio habitado resultaba finalmente espacio desalojado , ahora bajo el discurso de la conservación de especies biológicas.

Reflexiones finales

Desde 1970, en el ámbito local, se asiste a una serie de trayectorias políticas que han culminado en la constitución de lo que Maristella Svampa ha denominado maldesarrollo. Las políticas estatales irrumpen en una dinámica político-económica de tipo vertical que "*..irrumpe en los territorios y a su paso compite y tiende a desplazar a las economías regionales existentes, destruyendo la biodiversidad..expulsando o desplazando comunidades rurales, (pesqueras), campesinas o indígenas y violentando procesos de decisión ciudadana"* (Svampa 2011: 16) Estas trayectorias, propias del modelo de producción neo extractivista en América Latina, deben ser comprendidas dentro de patrones de acumulación basados en la sobreexplotación de recursos naturales -en gran parte no renovables-, y en la expansión de las fronteras extractivas hacia territorios antes considerados como improductivos, entre ellos: el mar y sus costas. Prevalece un ejercicio de imposición de políticas públicas sobre el territorio centrado en la función productivista y eficientista del mismo y se alienta la descalificación de otras lógicas de valoración. Los territorios son considerados como socialmente vaciables, y en algunos casos terminan por convertirse en áreas de sacrificio para satisfacer el progreso selectivo de los países de la región. En esta sintonía acontece una suerte de ideología de la resignación que refuerza la idea de que no existirían otras alternativas al actual estilo de desarrollo extractivista, en consecuencia, " .. todo discurso crítico u oposición radical termina por instalarse en el campo de la antimodernidad, de la negación del progreso y simplemente de la irracionalidad y el fundamentalismo ecologista" (Svampa 2011:17). Los procesos neo extractivistas constituyen una continua degradación natural y cultural, dado que el crecimiento económico sustrae recursos de quienes más lo necesitaban. La pobreza que genera este proceso ya no es cultural y relativa, ahora es absoluta. El concepto de *maldesarrollo* subraya el carácter insostenible de los modelos de desarrollo vigentes Hablar de maldesarrollo nos conduce a analizar las diferentes dimensiones del *malvivir* que puede observarse en nuestra sociedad producto del avance de las fronteras del extractivismo. (Svampa, 2011)

Las políticas extractivistas (Giarraca, et al 2013) en relación a la naturaleza son una constante en el contexto neoliberal instaurado desde los años 70 en nuestro país. Se impone una suerte de dinámica político-económica de tipo vertical que "*..irrumpe en los territorios y a su paso compite y tiende a desplazar a las economías regionales existentes, destruyendo la biodiversidad..expulsando o desplazando comunidades rurales, (pesqueras), campesinas o indígenas y violentando procesos de decisión ciudadana"* (Svampa 2011: 16) Estas trayectorias propias del modelo de producción neo extractivista en América Latina, deben ser comprendidas dentro de patrones de acumulación basados en la sobreexplotación de recursos naturales -en gran parte no renovables-, y en la expansión de las fronteras extractivas hacia territorios antes considerados como improductivos, entre ellos: el mar y sus costas. Prevalece un ejercicio de imposición de políticas públicas sobre el territorio centrado en la función productivista y eficientista del mismo y se alienta la descalificación de otras lógicas de valoración a las cuales se criminaliza y califica de forma negativa[[18]](#footnote-17). Los territorios son considerados como socialmente vaciables, y en algunos casos terminan por convertirse en áreas de sacrificio para satisfacer el progreso selectivo de los países de la región. El estuario de Bahía Blanca constituyo tristemente una de estas zonas sacrificables. El tan ansiado progreso de la región, la tercera fundación de Bahía Blanca, no se vio plasmada en el desarrollo del mercado laboral local, en cambio si se observa de forma continua la inmensa ganancia que a las empresas extranjeras les refiere estar instaladas en el estuario local. La ciudadanía perdió su costa y su mar, en pos de ganancias que se extranjerizan y que sólo se devuelven en contaminación de lo que antiguamente fue ámbito de goce público. Los procesos neo extractivistas constituyen una continua degradación natural y cultural, dado que el crecimiento económico sustrae recursos de quienes más lo necesitaban. el caso de la pesca artesanal es fiel ejemplo de este proceso. El concepto de *maldesarrollo* propuesto por Svampa (2011) subraya el carácter insostenible o insustentable de los modelos de impuestos la región en los últimos tiempos. Hablar de maldesarrollo nos ilumina sobre las diferentes dimensiones del malvivir (inseguridad de todo tipo inaccesos, situaciones desfavorables aquí y para futuras generaciones) que puede observarse en el avance de las fronteras del extractivismo.

A lo largo de este artículo se ha caracterizado diversas actividades que desde 1828 se desarrollaban en el espacio marítimo-costero, demostrando asi que los procesos de sociabilidad se constituían a cotidiano por tal espacio. Se postula desde aquí que, el intento de borrar de la memoria colectiva tal vinculación es otra estrategia más, utilizada por el poder político para profundizar la alienación y la destrucción de la maritimidad arraigada durante un siglo en la zona. Finalmente se destaca que los discursos conservacionistas a nivel biológico han sido la tercer estrategia discursiva mediante la cual el poder provincial buscó separar a los vecinos ya no solo de la costa sino del agua y sus islas. Este discurso que si bien se presenta de la mano del cuidado por otro lado genera la estigmatización negativa de pescadores y deportistas, generando ahora la diferenciación y fragmentación social de sectores que aún se mantenían cercanos al agua.

Este devenir de maldesarrollo fue fruto de políticas desarrolladas con la anuencia de los diferentes estamentos del estado. Si bien la provincia entregó las tierras a empresas extranjeras, y constituyó una reserva provincial vacía de recursos económicos para desarrollar procesos de preservación, los gobiernos municipales se dedicaron a la no realización de controles medioambientales. La presencia de empresas como Profertil, Cargill, Petrobras, y Dow Chemical, Solvay-Indupa, y Mega en numerosos desarrollos municipales e incluso de las universidades locales puede fácilmente verificarse. Sin embargo, en los últimos diez años se observa que ciertos sectores del propio Municipio comienzan a tomar otra posición, y paulatinamente buscan tomar medidas tendientes a recuperar lo perdido, ejemplo de esto es la Reserva costera municipal cuyo fin es que la población pueda acceder a la costa del estuario, y la continua actuación de los Museos Ferrowhite y Museo del Puerto. Finalmente el cambio de tolerancia en torno a los riesgos ambientales que se observa en la población ante la llegada de mas buques regasificadores, genera un momento único en el que las diversas demandas logran unidad y revitalizan el reclamo por la maritimidad expropiada ante los procesos de maritimización crecientes en coordenadas de extractivismo. Las arenas por las cuales deambula el conflicto socioambiental resultaron ser múltiples; mediáticas, jurídicas e incluso académicas lográndose mayor visibilidad y mayor desarrollo de investigaciones respecto de la temática.

**Bibliografía**

Carbone, Daniel e Irisarri, María Jimena, (2015) “Vinculación ciudad-puerto: el caso de Bahía Blanca”, en Actas de las 2das. Jornadas de Sociología, Pre- ALAS, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional de Cuyo, <http://bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/7017/carboneponenciamesa11.pdf>.

Cavallo, Miguel Angel, (1956) Puerto Belgrano. Hora cero. La marina se subleva (cuarta edición) Edit. Americana, Buenos Aires

Cuadrado, D.G; Ginsberg S.S; Gomez E.A (2004). *“Geomorfología”, en: Ecosistema del estuario de Bahía Blanca*. Piccolo, M.C.,Hoffmeyer M.S.(Editores).IADO. Bahía Blanca. 39-37pp.

Douglas, M (2005) “La aceptabilidad del riesgo según las ciencias sociales”, edit. Paidos

Ercolani P y Seguí Llinás M 2005 EL ESPACIO DEL OCIO EN LA CIUDAD: EL EJEMPLO DE BAHÍA BLANCA, PROVINCIA DE BUENOS AIRES, ARGENTINA. en Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina – 20 a 26 de março de 2005 – Universidade de São Paulo, disponible en http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal10/Geografiasocioeconomica/Geografiaeconomica/17.pdf

Giarraca, Norma &Teubal Miguel (2013) “Las actividades extractivas en la Argentina” en Norma Giarraca y Miguel Teubal comp Actividades extractivas en expansión. Reprimarización de la economía en la Argentina? Edit Antropofagia, Buenos Aires, pgs 19-44

Gomez,E.A; Ginsberg S.S; Perillo G.M.E (1996). *Geomorfología y sedimentología de la zona interior del Canal Principal del estuario de Bahía Blanca*. Revista de la Asociación Argentina de Sedimentología. vol 3, nº 2 , 55-61 pp.

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

Heredia Chaz Emilce (2014) De la Responsabilidad a la Contaminación Social Empresaria: la ingeniería social del Polo Petroquímico de Bahía Blanca en repositorio digital de UNS disponible en http://repositoriodigital.uns.edu.ar/bitstream/123456789/528/1/Heredia%20Chaz,%20Emilce.%20Tesina.pdf

Melo, W. Piccolo, C. y Perillo, G. (2008) "La cartografía de Bahía Blanca en los paradigmas históricos", en: *Geoacta*, Nro. 33, pg. 57-69

Melo,W,D.; Píccolo M.C.; Perillo G.M.E (2008). *La cartografía de Bahía Blanca en los paradigmas históricos*. Geoacta. Asociación Argentina de Geofísicos y Geodestas. 33,57 pp.

Melo,W,D. (2004). *Tesis doctoral en Geografía. Génesis del estuario de Bahía Blanca: Relación morfodinámica y temporal con su cuenca hidrográfica*. Universidad Nacional del Sur.

Merlinsky G (2013) "La cuestion ambiental en la agenda publica" en Cartografías del conflicto ambiental en Argentina CLACSO-CICCUS pp 19-60

Montesarchio, L.A.; lizasoain W.O (1981). *Dinámica sedimentaria de la denominada ría de Bahía Blanca,*. IADO. Bahía Blanca. 28 pp.

Noceti M (2014) "Antropología y medio ambiente, territorialidades y poblaciones costeras.

 Lecturas antropológicas en torno a la problemática ambiental en el humedal de Villa del Mar" XI CAAS, Rosario 23 al 26 de julio 2014, Universidad Nacional de Rosario

Noceti, M (2016) Maritimidad, Vivir el mar: cuando la riqueza cultural se transforma en insumo para el turismo en Leonardi, V Elias S y Fernandez M (comp) El Humedal de Villa del MAr un desafío turistico. edit INDUVIO

Noceti M (2017) " Reserva, puerto o ría? Conflicto medio ambiental en el estuario de Bahía Blanca, Argentina" en Revista Etnografías Contemporáneas, año 3, Nro 4 (abril 2017) UNSAM pp.64-91

Palacio, G. (2006). "Breve Intorducción a la ecología política (Ecopol): orígenes, inspiradores, aportes y temas de actualidad". *Gestión y Ambiente, Vol 9, Nº 3* .

Ramborger, M y Lorda, M (2009) La transformación de la franja costera de la Bahía Blanca (Provincia de Buenos Aires, Argentina) a partir de la visión de sus habitantes en INTERAÇÕES, Campo Grande, v. 10, n. 2, p. 185-193, jul./dez.. disponible en http://www.scielo.br/pdf/inter/v10n2/v10n2a06.pdf

Peron Françoise y Rieucau Jean (1996). "La maritimite aujourd'hui". Ed. L'Harmattan. Paris,

Santos, M (1996). A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção. São Paulo: Hucitec.

Svampa, M. (2011). Modelos de desarrollo, cuestión ambiental y giro eco-territorial. En H. Alimonda, *La Naturaleza Colonizada. Ecología política y minería en América Latina.* (págs. 181-215). Buenos Aires: Ediciones Ciccus.

ZEBALLOS, Estanislao. (1901) La ciudad de los puertos. Revista de Derecho, Historia y Letras (Buenos Aires), X (1901b), 603-628.

ZEBALLOS, Estanislao. "Bahía Blanca. Notas e impresiones en 1879 y 1891". *Revista de Derecho, Historia y Letras*, X, 1901a:455-476.

Fuentes :

La Nueva provincia "los balnearios perdidos en la ria" seccion Opinion **26/02/2006 disponible en http://www.lanueva.com/opinion-impresa/545082/-los-balnearios-perdidos-de-la-r-237-a-.html**

## La Nueva Provincia "Pescar desde la costa, ¿una misión imposible?, seccion Sociedad **04/01/2009 disponible en http://www.lanueva.com/sociedad-impresa/191409/pescar-desde-la-costa-191-una-misi-243-n-imposible-.html**

## **Blog Alerta en Bahía Blanca "Serman y asociados, a quien? 15-2-2012 disponible en http://alertaenbahia.blogspot.com.ar/2012/02/serman-asociados-quien.html**

## **La Nueva Provincia Serman rechazó las críticas del IADO sección Sociedad 18-12-2011 disponible en http://www.lanueva.com/sociedad-impresa/400883/serman-rechaz-243-las-cr-237-ticas-del-iado.html**

entrevista a Oscar Ponce disponible en http://www.terapiatanguera.com.ar/Notas%20y%20articulos/evocacion\_de\_white.htm

<http://puertobahiablanca.com/plano-general.html>

<http://www.archivodepunta.com.ar/institucional/ria/contenidos3.html>

<http://puertobahiablanca.com/identidad/periodo4.php>

Mapa 1



 fuente Melo,W,D.; Píccolo M.C.; Perillo G.M.E (2008). *La cartografía de Bahía Blanca en los paradigmas históricos*. Geoacta. Asociación Argentina de Geofísicos y Geodestas. 33,57 pp.

Imagenes

Imagen 1



Imagen 2



Balneario Galvan, 1970

Imagen 3



Estacionamiento Playa de Galvan 1960

Imagen 4



Balcon al mar Fuente http://www.lanueva.com/la-ciudad/828790/el-balcon-al-mar--con-una-vista-privilegiada-del-puerto-whitense.html

1. Esta presentación derivada del Proyecto de Incentivos de Grupos de Investigación de la Universidad Nacional del Sur, titulado “Pesca artesanal. Identidades en disputa por la gestión de recursos marítimo-costeros en el estuario de Bahía Blanca" Dirigido por la Dra Maria Belen Noceti y co-dirigido por la Mg. Andrea Barbero Código 24 , vigencia 2015-2019 [↑](#footnote-ref-0)
2. "Parler de maritimité, c'est inviter a reflechir sur les construccions sociales et culturelles qui ont été edifiées par les groupes humains pour organiser leurs relations à la mer, pour s'en protéger, pour la socialiser, pour la baliser, pour l'aimer. Ces construccions s'ancrent bien entendu dans le profondeur historique, mais en même temps, elles sont évolutives. S'interroger sur la maritimité contemporaine, c'est reflechir sur les rapports entre le présent et le passé, dans une perspective de comprénhension des reconversions actuelles du maritime, mises en relation avec les aspirations et les besoins profonds de notre société". (F. Peron & J. Rieucau. "La maritimite aujourd'hui". Ed. L'Harmattan. Paris, 1996: 14.). [↑](#footnote-ref-1)
3. Ver mapa 1 [↑](#footnote-ref-2)
4. Ver mapa 1 [↑](#footnote-ref-3)
5. En los últimos 2 años investigaciones judiciales han dado datos respecto de la participación de la base naval Puerto Belgrano en coordinación con la Base Aérea Comandante Espora, las que resultaron espacios de maniobra para los vuelos de la muerte desarrollados durante la última dictadura militar. de manera tal que la representación del Puerto General Belgrano en estas épocas requiere mayor  investigación de lo que hasta aquí se presenta. [↑](#footnote-ref-4)
6. PULIAFITO, César; “El Puerto Viejo”; Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, Edición digital http://www.puertobahiablanca.com/identidad/periodo2-articulos.asp, Bahía Blanca, enero 2012.  [↑](#footnote-ref-5)
7. Lugones, Benigno (1883) "Una excursión al sur, el puerto de Bahía Blanca" en La Nación Bs As, año 14 Nro 3753, 11 de marzo  [↑](#footnote-ref-6)
8. Demográficamente, la localidad de Bahía Blanca creció de manera sostenida entre 1880 y las primeras décadas del siglo XX. Así entre 1881 y 1927 la población pasó de 3.201 a 96.014 habitantes. Dicho incremento estuvo vinculado directamente a la llegada y radicación de europeos y de pobladores nacidos en otras provincias. Mabel Cernadas (2003) plantea que para comprender el impacto migratorio debe señalarse que para 1881 el 30% de la población urbana local era de origen extranjero ultramarino, este porcentaje se elevó al 45% en 1895, para alcanzar la cifra máxima del 53% en 1906 y descender al 50% en 1914. En el caso de Punta Alta, en 1901 la localidad contaba con 790 personas, en 1914 se contabilizaban 9626 y en 1930 unos 12903 habitantes (Chalier, 2010). de igual manera el porcentaje de extranjeros ultramarinos ascendía a un 41% de la población para 1930.  [↑](#footnote-ref-7)
9. Esandi, Jose (1886) y Estanislao Zeballos "Bahia Blanca, notas e impresiones en 1879 y 1891" en revista de derecho , Historia y Letras, Bs As año 4, tomo 1, pp 455-476. [↑](#footnote-ref-8)
10. Ver imagen 1 [↑](#footnote-ref-9)
11. Ver imágenes 2 y 3 [↑](#footnote-ref-10)
12. Este sistema supone una división porcentual de las ganancias por jornada laboral, y se suele dividir de la siguiente manera según queda establecido en el Convenio colectivo de trabajo de 1975 para pescadores artesanales , artic. 12 “el patrón deberá recibir dos partes por la embarcación, independiente de la parte que le corresponde como marinero, no pudiendo esta ser superior a la que perciba la tripulación” Tales partes se distribuyen, una vez que el dueño de la embarcación ha separado de la ganancia los gastos generados en el proceso de pesca [↑](#footnote-ref-11)
13. Leyes mencionadas anteriormente: [↑](#footnote-ref-12)
14. Ley 24093 de Traspaso de jurisdicción en control de puertos, sancionada en 1992. EL CGPBB es un organismo hibrido creado en el año 1993 por Ley 11. 414, Es responsabilidad del mismo el mantenimiento del dragado de los canales de acceso a la zona, su control de ingreso y egreso, impone tarifas y mantiene señalización [↑](#footnote-ref-13)
15. ver imagen 4 [↑](#footnote-ref-14)
16. Fundación CREBBA informes de producción económica local pueden leerse desde 2000 a la actualidad en http://www.creebba.org.ar/main/index.php? [↑](#footnote-ref-15)
17. Informes a este respecto pueden leerse en http://www.latecla.info/4/nota.php?nota\_id=42924 [↑](#footnote-ref-16)
18. En esta sintonía acontece una suerte de ideología de la resignación que refuerza la idea de que no existirían otras alternativas al actual estilo de desarrollo extractivista, en consecuencia, " .. todo discurso crítico u oposición radical termina por instalarse en el campo de la antimodernidad, de la negación del progreso y simplemente de la irracionalidad y el fundamentalismo ecologista" (Svampa 2011:17) Los pescadores artesanales fueron apresados, denunciados y descalificados cada vez que realizaron sus protestas ante el CGPBB, datos a este respecto se pueden encontrar en Noceti, (2014,2015, 2016 y 2017) y Heredia Chaz 2012.  [↑](#footnote-ref-17)