

¿Qué puerto, para qué ciudad? Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del complejo marítimo homónimo en la planificación municipal y portuaria



María Jimena Irisarri

Universidad Nacional del Sur, Departamento de Economía. Bahía Blanca, Argentina.
<https://orcid.org/0000-0002-2834-7263>

Daniel Carbone

Universidad Nacional del Sur, Departamento de Ingeniería. Bahía Blanca, Argentina,
<https://orcid.org/0009-0002-3890-9271>

Recibido: 3/3/2023. Aceptado: 28/4/2023.

Resumen

Bahía Blanca creció económica y demográficamente a fines del siglo XIX con la decisión de extender el ferrocarril y desarrollar puertos en la zona del estuario homónimo. Una vez consolidados, desde el Estado local y las entidades portuarias, se formularon distintas proyecciones sobre ambos lugares, a veces compatibles y otras no. El objetivo del trabajo es analizar cómo se han ido concibiendo estos dos espacios en la planificación municipal y portuaria presente, desde una perspectiva histórica. Creemos que un estudio de este tipo permitirá identificar los criterios a largo plazo con los que fueron pensados, de forma particular e interrelacional, materializados luego en políticas urbanas, normativas, acciones gubernamentales y de las autoridades portuarias. Para arribar al fin propuesto, utilizamos metodología cualitativa. En el primer apartado, abordamos las conceptualizaciones que se elaboraron de Bahía Blanca en los proyectos de la década de 1970 y 1980, como una ciudad que buscaba consolidarse como cabecera regional, junto a un puerto que programaba diversificarse. En el segundo, en un contexto mundial diferente, aparecen visiones de una localidad que aspira a insertarse globalmente y un complejo marítimo autónomo que ansía competitividad, alcanzando actualmente ambos espacios, mayor interacción ante los nuevos desafíos que se presentan.

PALABRAS CLAVES: BAHÍA BLANCA. PUERTO DE BAHÍA BLANCA. PROYECCIONES. PLANIFICACIÓN. INTERACCIÓN.

**What port, for what city? Projections about Bahía Blanca
and the homonymous maritime complex in municipal
and port planning**

Abstract

Bahía Blanca grew economically and demographically at the end of the 19th century with the decision to extend the railway and develop ports in the area of the homonymous estuary. Once consolidated, from the local State and the port entities, different projections were formulated on both places, sometimes compatible and other times not. The objective of this paper is to analyze how these two spaces have been conceived in municipal and port planning, from a historical perspective. We believe that a study of this type will allow us to identify the long-term criteria with which they were thought, in a particular and interrelational way, later materialized in urban policies, regulations, in government actions and port authorities. To reach the proposed end, we use qualitative methodology. In the first section, we address the conceptualizations that were developed of Bahía Blanca in the projects of the 1970s and 1980s, as a city that sought to consolidate itself as a regional head, together with a port that planned to diversify. In the second, in a different world context, visions of a town that aspires to insert itself globally and an autonomous maritime complex that yearns for competitiveness appear, currently achieving greater interaction between both spaces, in the face of new challenges that arise.

KEYWORDS: BAHÍA BLANCA. PORT OF BAHIA BLANCA. PROJECTIONS. PLANNING. INTERACTION.

Introducción

Bahía Blanca fue fundada en 1828 como punto de avanzada en la entonces denominada frontera (política de expansión territorial dispuesta por las autoridades provinciales con el objeto de incorporar el espacio, en ese entonces considerado *vacío*, al control efectivo del Estado a través de una línea de fortines), con actividades netamente militares y población escasa. Este incipiente enclave fue creciendo de forma lenta debido a su clima hostil (frío, seco y ventoso), el fracaso de las colonizaciones agrícolas-militares (Zapico, 1978: 123-126), una epidemia de cólera en 1856,¹ y los ataques de malones hasta 1879. Como los viajes por tierra eran largos e inseguros, el transporte de mercadería se realizaba por navegación marítima, sobre un puerto natural en la costa, denominado Esperanza. Para 1880, se estableció la primera aduana en ese sector (MBB, 1971: 44).

A fines del siglo XIX y principios del XX, con la decisión de extender el ferrocarril en la región y desarrollar puertos sobre el estuario homónimo, Bahía Blanca y las localidades aledañas crecieron económica y demográficamente. En 1884, se tendió la primera línea de ese medio de comunicación. Se trató del Ferrocarril Sud (capitales ingleses), que un año más tarde levantó un muelle de embarque propio al final del trayecto, que luego se transformó en el puerto de Ingeniero White. A su alrededor, se construyeron viviendas con estructura de madera y muros de chapas (Constantini y Heredia Chaz, 2019: 153). En septiembre de 1898, esta compañía unió Ingeniero White con Punta Alta (como parte de una traza que nacía en Grünbein y terminaba, con el nombre de Ferrocarril Estratégico, en las Baterías de defensa costera). En ese entonces, se había erigido un muelle de operaciones de la Armada, denominado Base Naval General Belgrano –originada en

¹ En 1834, la población de la fortaleza era de 741 habitantes. En 1836 ascendió a 1.461 y en 1856 descendió a 1.317 debido a la epidemia de cólera (Weinberg, 1978: 233).

Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del...
MARÍA JIMENA IRISARRI, DANIEL CARBONE

el marco de una relación tensa con Chile que amenazaba derivar en un conflicto bélico (Chalier, 2010: 11-12)– y a unos kilómetros de allí, se construyó uno comercial en la desembocadura del Arroyo Pareja, conocido como Puerto Rosales. En 1902, la Bahía Blanca North Western Company Railway, una sociedad anónima con un directorio en Londres y otro local, inauguró Puerto Galván, hacia el oeste de Ingeniero White. La empresa Buenos Aires al Pacífico administró mediante arrendamiento por veinte años la línea férrea Bahía Blanca-Noroeste e inició la construcción de un ramal entre Nueva Roma y Huinca Renancó para empalmar con el Ferrocarril Oeste Argentino. Cuando venció el contrato, Ferrocarril Sud se hizo cargo de esta línea y del muelle (Miravalles, 2013: 25). En 1903, se construyó en la localidad de General Daniel Cerri un muelle comercial de la compañía Sansinena de carnes congeladas, llamado Puerto Cuatrerros.

En esta primera modernización portuaria finisecular (Rodríguez *et al.*, 2000: 110), como reseña Constantini, la construcción y la gestión de estos enclaves marítimos fueron transferidas a privados, lo que supuso una división de tareas con las transacciones comerciales, que quedaron en manos de capitales particulares a través de una política de concesiones regulada por el Congreso de la Nación (2022: 19). Estos mecanismos, según la autora, sirvieron para consolidar estrategias de acumulación empresarial y, al mismo tiempo, vincularon el mercado local con plazas de capitales extranjeros (2022: 22), en el contexto del modelo agroexportador.

En sintonía con este modelo, la zona urbana fue cobrando también dinamismo, viéndose envuelta en intensos cambios que llevaron a que el periodista Benigno Lugones calificara la etapa como la segunda fundación de la ciudad. Como añade asimismo la investigadora, dicha representación, al igual que las denominaciones de la California del Sur, el Liverpool Argentino y la New-York de Sud-América, circularon en la prensa, conformando el proceso de construcción simbólica que tuvo lugar junto a la definición de la ciudad como nudo ferropuerto. Inscriptas en la ideología del progreso, generaron expectativas de un futuro promisorio (Heredia Chaz, 2021: 158).

El partido de Bahía Blanca se creó oficialmente en 1865 y la localidad homónima fue elevada a la categoría de ciudad en 1895. En 1870, al aplicarse la ley de ejidos, comenzaron las subdivisiones territoriales (MBB, 1998b: 9). En la periferia se fueron conformando barrios y villas de trabajadores vinculados al puerto (braceros y estibadores) y al ferrocarril. La llegada del tranvía a vapor en 1904 y la de los *trolleys* eléctricos en 1910 permitieron una mejor conectividad con el resto de la ciudad. Además, se construyó un empedrado que unió uno de los barrios del sudoeste bahiense (Villa Rosas) con el muelle de Ingeniero White (MBB, 1998b: 21). La población total del partido aumentó considerablemente al pasar de 14.238 habitantes en 1895 a 24.950 en 1901, 61.800 en 1908 y 70.269 en 1914.²

Después del *impasse* producido como consecuencia de la Primera Guerra Mundial, en 1920 se reiniciaron obras ferroviarias y portuarias en relación con la actividad agrícola. En 1922, se amplió el puerto de Ingeniero White y en 1930 se modificó su trazado. Para 1937, este último enclave marítimo se había ubicado en el primer lugar de la provincia

² En 1922 alcanzó los 76.000 pobladores, en 1925 los 89.876, en 1928 llegó a 97.000 y en 1937 a 109.660 (MBB, 1971: 52).

Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del...
MARÍA JIMENA IRISARRI, DANIEL CARBONE

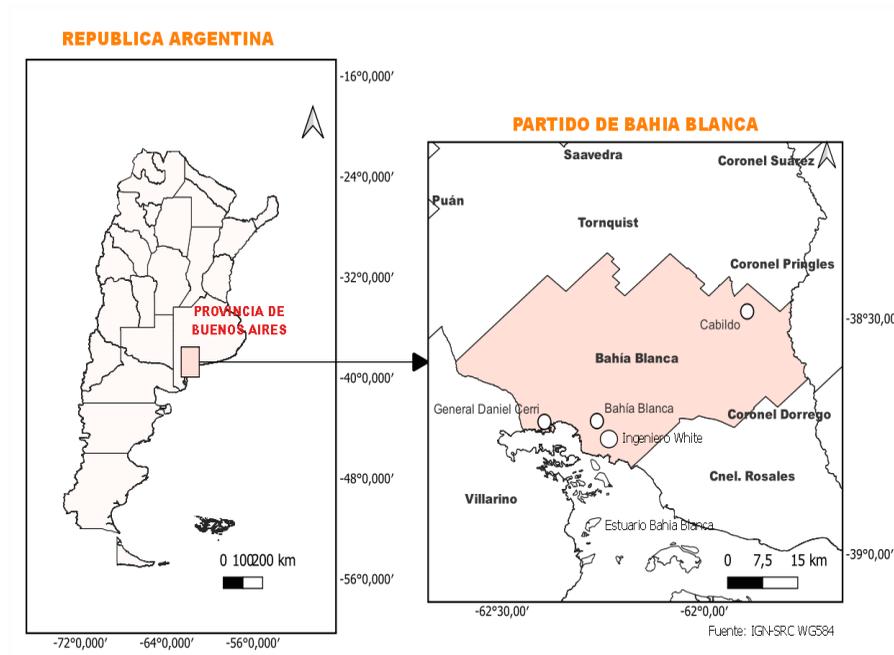


Figura 1. Partido de Bahía Blanca y sus localidades. Fuente: IGN (2022)

por el tonelaje movilizado, el tercero por la recaudación alcanzada y el segundo por las exportaciones e importaciones realizadas (MBB, 1971: 52).

En ese entonces, la construcción, mantenimiento y explotación de las instalaciones portuarias dependía de la Dirección de Obras Hidráulicas del Ministerio de Obras Públicas. El impacto de la crisis de 1930 sobre el modelo agroexportador y el proceso de industrialización por sustitución de importaciones, junto con el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial, fueron preparando un clima propicio para una mayor intervención estatal en torno al proceso portuario (fiscalización de las explotaciones portuarias, revisión de contratos) y una política marítima en función de un nuevo patrón productivo, situación que se acrecentaría durante los primeros años del gobierno peronista. En marzo de 1947, mediante la Ley 12.364, se conformó bajo la dependencia del Ministerio de Hacienda la Administración General de Aduanas y Puertos de la Nación, en reemplazo de la Dirección General de Aduanas, pasando a ser la administradora hegemónica del sistema. Sin embargo, el 12 de abril de 1949, se creó la Dirección Nacional de Puertos, con la explícita misión de separar los servicios portuarios y aduaneros, que sustituyó automáticamente a la anterior (Ladeux, 2009) y concentró la mayor parte de las funciones de estos espacios marítimos y fluviales. El segundo Plan Quinquenal tuvo un apartado referido a los puertos donde se declaraba a favor de la planificación integral del sistema de transporte del país, conducido por el Estado. En el año 1956, mediante el decreto-ley 4263/56, se conformó la Administración General de Puertos (AGP), como empresa del Estado, que tenía a su cargo la explotación, administración y mantenimiento de todos los puertos marítimos y fluviales del país. Era además la encargada de generar políticas portuarias nacionales.

Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del...
MARÍA JIMENA IRISARRI, DANIEL CARBONE

El primer avance del Estado sobre el espacio portuario bahiense fue en la década de 1930. Lo constituyó la habilitación del Puerto Nacional, en una zona fiscal ubicada entre White y Galván (Rodríguez *et al.*, 2000: 112). En 1947, se estatizaron las instalaciones portuarias y el fondeadero de Ingeniero White. También se expropiaron los elevadores de granos de este espacio marítimo, así como los muelles, terrenos, vías ferroviarias y otras instalaciones que eran propiedad del Ferrocarril Sud (Rodríguez *et al.*, 2000: 113). Si bien estos ejemplos implicaban cuestiones particulares del sudoeste bonaerense, en ese entonces, las políticas se tomaban centralizadamente desde Buenos Aires.

La situación de la ciudad era diferente a la del enclave marítimo, ya que constitucionalmente, el Municipio tiene competencia para elaborar su propia planificación debido a que las atribuciones relacionadas con la cuestión urbana no han sido delegadas a la Nación, por lo que todo lo relativo a las normas de ordenamiento territorial (uso y subdivisión del suelo) son facultades de Estados provinciales y locales. Por tanto, superada la etapa de consolidación urbana, desde el Municipio se vio la necesidad de programar su desarrollo y el de la zona aledaña al puerto. El Primer Plan Regulador para Bahía Blanca fue realizado por el arquitecto Faure Dujarric en 1909, siguiendo el propuesto por Georges Eugène Hassmann para París: un radio concéntrico con grandes avenidas, la creación de dos anillos de circunvalación que las vinculaba y grandes reservas para espacios verdes. Se proyectaba incluso un espacio para uso recreativo en la zona cercana a la costa, en la desembocadura del arroyo Maldonado, uno de los cursos de agua que surcan la ciudad (MBB, 1971: 13). En 1950, los arquitectos Enrique Gelbard, Miguel Roca e Itala Fulvia Villa, con el asesoramiento del experto en redes ferroviarias Cascardi, presentaron un Plan Director para Bahía Blanca, con proyectos de reestructuración de la traza del ferrocarril. Recuperaba para usos urbanos sus tierras (se estimaban entre 1500 y 2000 Ha), suprimía vías y realizaba algunas proposiciones urbanísticas (nuevas localizaciones de zonas portuarias e industriales, estaciones de pasajeros y cargas, una ciudad jardín al norte, zonas de parques, creación de dos grandes ejes de circulación), que tampoco llegó a concretarse. En 1959, por iniciativa del gobierno local, se solicitó el envío de una Misión de la Organización de Estados Americanos, dentro del Programa de Asistencia Técnica. Elaboró el primer estudio sistemático para formular un plan para Bahía Blanca (MBB, 1971: 13). Recién en 1971, bajo la coordinación de Eduardo Sarrailh, se puso finalmente en vigencia el primer Plan de Desarrollo para el partido, que contó además con su correspondiente Código de Zonificación, redactado un año más tarde.

En los distintos instrumentos de planificación sobre la ciudad y el complejo portuario homónimo que se instauraron, se elaboraron diferentes visiones y perspectivas sobre ambos espacios, a veces compatibles entre sí y otras no. En los últimos tiempos, producto de la globalización, de la privatización del Polo Petroquímico, de la autonomía portuaria y de la explotación de Vaca Muerta, adquirieron nuevo alcance, sumado a la expansión territorial de Bahía Blanca y las localidades de General Daniel Cerri e Ingeniero White, que, desde el Plan de Desarrollo Urbano de 1985, son consideradas parte de un mismo complejo urbano,³ por lo que al mencionar Bahía Blanca en el presente artículo, haremos referencia a esta conceptualización más amplia que trasciende la ciudad.

³ Ya en el Plan de Ordenamiento de 1971 se aludía a una incipiente metropolización de Bahía Blanca (MBB, 1971: 59).

Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del...
MARÍA JIMENA IRISARRI, DANIEL CARBONE

El objetivo del presente trabajo es analizar cómo se han proyectado estos dos espacios en los distintos instrumentos de planificación municipal y portuaria, desde una perspectiva histórica. El término “proyección” es utilizado como sinónimo de predicción, como una expectativa a futuro, en función de condiciones presentes diagnosticadas y de acuerdo con una idea de desarrollo que se busca alcanzar en estos espacios, en un tiempo establecido. En este sentido, es interesante remarcar, como bien señala Gorelik, que este proceso parte de una acción político-técnica (concentrada en profesionales de arquitectura, urbanística, planificación) que reflexionan acerca de cómo la ciudad debe ser, de un imaginario urbano, como horizonte proyectual (2002) que no siempre se corresponde con los imaginarios urbanos, es decir, las diversas maneras en que las sociedades se representan a sí mismas en las ciudades y construyen sus modos de comunicación (2002).

Creemos que un estudio de este tipo permitirá identificar los criterios político-técnicos a largo plazo con que fueron pensados ambos sitios, en forma particular e interrelacional, materializados luego en políticas urbanas, normativas, acciones gubernamentales y de las autoridades portuarias, etc. Nuestra hipótesis de trabajo es que, al no ser programados en forma conjunta ni simultánea, han primado miradas desconectadas de estos dos espacios, aunque en la actualidad hay una tendencia a la interacción. Resulta por tanto fundamental resaltar este último concepto, es decir, la relación o influencia recíproca entre dos cosas o lugares, fundamental en el estudio de una ciudad-puerto.

Muchos conceptos de las ciencias sociales varían su significado y contenido en cada disciplina que lo aborda y en un tiempo a otro, pero pocos se enfrentan a una imprecisión tan grande como el de ciudad portuaria, no solo por sus múltiples sentidos, sino también por las diversas relaciones que provoca la articulación de los dos términos y su evolución (Ducruet, 2011). Ferrada (2008) sostiene que una ciudad portuaria es difícil de definir, porque se trata de ambas cosas a la vez. Incluye por un lado un puerto, con sus características técnicas, territoriales, de infraestructura; por otro, una ciudad. Por tanto, su distinción es unitaria y su operatividad es complementaria, pero su desarrollo, a veces puede ser antagónico. Según Chávez y Virgen (2014), ciudad y puerto constituyen un binomio indivisible. Para De Marco (2013:38), se trata de entrelazamientos de espacios nutridos el uno por el otro. Pese a que este vínculo puede generar fortalecimientos, Amil López (2004) señala que las relaciones entre ciudad y puerto no son sencillas por diversas razones: la competencia en la administración de espacios comunes e interrelacionados, lo que se traduce en prácticas de gestión enfrentadas; la demanda desde las ciudades de una transformación del frente marítimo urbano para la búsqueda de sus propios mercados; y el mantenimiento de industrias obsoletas que demandan transformación.

Ambos necesitan ser programados. El plan territorial, urbano-ambiental, Director, Regulador, de Ordenamiento territorial o estratégico de una ciudad, parte de un diagnóstico de la misma, anticipa una prognosis y expone un modelo deseado, con los lineamientos para llegar a ese estado ideal (Petrelli, 2020: 47-48). Su elaboración y puesta en marcha permiten racionalizar acciones futuras y dar pautas para organizar su desarrollo (Zingoni, 2015: 126). La planificación portuaria es un instrumento de gestión que intenta garantizar, mediante la toma de decisiones, un cierto grado de éxito en el complejo marítimo o fluvial que se trate. Es, por tanto, un paso previo indispensable en el momento de implantar una infraestructura en un lugar determinado o realizar una

Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del...
MARÍA JIMENA IRISARRI, DANIEL CARBONE

ampliación de alguna ya existente. Su puesta en marcha es posible gracias a la elaboración de una serie de documentos que tratan de resolver cuestiones tanto espaciales como temporales ligadas al puerto y su entorno (Blanco, 2008: 5-6).

Para abordar las distintas planificaciones y alcanzar el objetivo del presente trabajo, utilizamos metodología cualitativa. Nos interesa realizar una revisión crítica de esos instrumentos, analizando la capacidad que han tenido para alcanzar sus fines. Las variables que se aplicaron para identificar los criterios fueron las siguientes: la clasificación de ambos espacios en los documentos, las funciones manifestadas, las previsiones que se hicieron sobre su desarrollo; las interrelaciones pensadas entre uno y otro; y, finalmente, el grado de concreción.

Primeras proyecciones de una Bahía Blanca que buscaba consolidarse demográfica y económicamente con un rol industrial y un puerto que ideaba diversificarse

“Bahía Blanca es una ciudad marítima que sin embargo no ‘siente’ ni ‘ve’ el mar”
(MBB, 1971: 132)

Bahía Blanca ha sido catalogada como ciudad media o mediana, en virtud de su tamaño poblacional y extensión física. Otros, en cambio, eligen clasificarla con el calificativo de intermedia o intermediaria, basándose en dimensiones cualitativas, es decir, por su capacidad de crear relaciones y articularse a una red; vincular los diversos flujos (personas, bienes, información) entre los espacios rurales y urbanos de su área de influencia, así como de los territorios más alejados, incluso globales; sus funciones metropolitanas; y la innovación, los servicios creativos, entre otros factores, que renuevan el contenido de los sistemas urbanos y refuerzan las funciones de las áreas urbanas medias y su apertura/consolidación a otros niveles espaciales (Prieto, 2017: 17).

En este sentido, como hemos señalado, a fines del siglo XIX y principios del XX, la expansión del sistema ferro-portuario le permitió a Bahía Blanca y al espacio marítimo aledaño insertarse en el mercado mundial a través del modelo agroexportador, y obtener dimensión internacional. Durante un largo período del XX, adoptó una proyección nacional y, a veces, como veremos, adquirió una trascendencia regional (Bustos Caras y Tonelotto, 2000: 138). Como también añaden ambos autores, estos cambios estructurales que fueron readaptando la ciudad y el puerto no siempre se produjeron de forma armónica, sino que a veces originaron conflictos que no pudieron ser resueltos en el corto ni largo plazo.

En el primer instrumento de planificación local vigente de 1971, se sostenía que Bahía Blanca había alcanzado la categoría de centro regional del sur (MBB, 1971: 55) debido a su situación estratégica y el privilegio de contar con un puerto de ultramar (MBB, 1971: 56). Desde la provincia de Buenos Aires se la había declarado en 1968 como Polo de Crecimiento Provincial número uno de la región del Comahue (que reunía 15 partidos de su entorno). A su vez, constituía el principal núcleo urbano de la Región número dos de Desarrollo Nacional (también del Comahue) (MBB, 1971: 14). Bahía Blanca se configuraba también como polo de atracción en razón de su oferta educativa, con la

Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del...
MARÍA JIMENA IRISARRI, DANIEL CARBONE

inauguración en 1954 de una sede de la Facultad regional de la Universidad Tecnológica Nacional y de la Universidad Nacional del Sur en 1956 (MBB, 1958a: 37-38), en sintonía con los intentos de provincialización del partido con distintos proyectos desde 1943 hasta 1962, que planteaban que fuera declarada su capital, en razón de su carácter ordenador y dinamizador del espacio en el sur bonaerense y territorios adyacentes. Uno de los obstáculos para este proyecto fue la provincialización de La Pampa en 1954 y la posterior capitalización de Viedma, además de la fragmentación que sufrió el partido al crearse el de Coronel Rosales en 1945. También influyeron los reclamos de las localidades aledañas para que el desarrollo fuera compartido en toda la zona y la falta de un acompañamiento político regional (MBB, 1998b: 39) que lo avalara.

El Plan de 1971 definía a su cabecera como una ciudad típicamente terciaria (MBB, 1971: 74). Señalaba la escasa o casi nula importancia de los sectores primarios en la economía de la localidad, pese a que la agricultura y la ganadería eran la riqueza primordial de zonas aledañas. La pesca y la minería ofrecían también cifras de poca envergadura, con solo un 4,15%. En cambio, indicaba que la característica primordial de Bahía Blanca era la de ser abastecedora de implementos y servicios para una amplia zona de influencia agrícola-ganadera. Junto con las actividades financieras, comerciales, de transporte y otros servicios, este sector se elevaba al 61% (MBB, 1971:75). En cambio, el industrial, con un porcentaje del 29%, tenía una relevancia relativa aún. Se señaló asimismo que las funciones que le cabían a la ciudad en ese entonces, además de centro de intercambio comercial, de convergencia e irradiación bancaria, sanitaria, asistencial, educacional y de comunicaciones, de nexo de unión o de paso con el sur del país y de incipiente desarrollo industrial, era la de ser punto de concentración de productos a puerto (MBB, 1971: 39). Se calificaba a Cabildo como un núcleo de complemento de funciones de la cabecera de partido por su explotación agropecuaria, y a Cerri como parte de un *continuum* metropolitano bahiense (MBB, 1971: 173).

Si bien en el Plan de 1971 Bahía Blanca era concebida como el centro urbano de mayor gravitación en el territorio austral del país y polo provincial de crecimiento, se esperaba que experimentara cambios sustanciales en el futuro próximo, que conllevarían a un proceso acelerado de crecimiento. Por esta razón, sus responsables señalaron que se debían prever una serie de acciones para que tal desenvolvimiento se produjera en forma armónica y organizada (MBB, 1971: 7). Por tanto, el objetivo de este instrumento y su posterior Código fue encauzar las oportunidades que se le presentaban a la ciudad (en la mayoría de sus párrafos se refería a ella de esta manera más que al partido), con un proyecto urbano adecuado, que hasta ese entonces carecía, sobre todo a nivel Municipal. Además, se realizaron proyecciones teniendo en cuenta una escala metropolitana detectada que desde este documento se deseaba profundizar: el eje Cerri, Bahía Blanca, Punta Alta (ubicada a unos treinta kilómetros de distancia, cabecera como ya señalamos, desde 1945, del nuevo partido de Coronel Rosales, donde asimismo se asentaban dos puertos), con miras a orientar el desarrollo de la zona en sentido NO-SE, en torno de la ruta 33 y la 229 (MBB: 1971: 183).

La carencia de suficiente agua potable, junto con la de la provisión de energía eléctrica, constituía un problema básico que limitaba las actividades actuales de Bahía Blanca y frenaban su desarrollo, especialmente el industrial. Para resolver el primer contratiempo, el gobierno de la provincia licitó en 1968 la construcción de un dique y embalse en Paso Piedras con un acueducto a Bahía Blanca (MBB, 1971: 149). Esta situación había

Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del...
MARÍA JIMENA IRISARRI, DANIEL CARBONE

contenido hasta ese entonces la indiscriminada dispersión poblacional, por tanto, se preveía que una vez que se solucionaran las restricciones de su uso, sería imperioso ejercer un estricto control sobre la extensión del área edificada, con el fin de mantenerla dentro de los límites de densificación aceptables (MBB, 1971: 104). Se creía que el rol de cabecera regional se afianzaría cuando excediera el umbral de los 500.000 habitantes (MBB, 1971: 154), que se esperaba alcanzar en los 15 años futuros.

La posibilidad de conexión con la producción energética del Chocón-Cerros Colorados abrió una perspectiva de solución del segundo problema señalado, ocasión que, según los planificadores, debía acompañarse con la promoción de radicaciones industriales (MBB, 1971: 154). Se estimaba que estando consolidadas las principales funciones de la ciudad como prestadora de servicios y en el caso de darse una exitosa política de fomento de radicaciones industriales con significación regional y nacional, se produciría un *boom* de crecimiento demográfico. Para proyectar esta transformación económica, se establecieron zonas industriales en el sur del casco urbano, el acceso de la ruta 35, sobre la vía férrea y Grünbein (MBB, 1971: 191), facilitado por las condiciones de infraestructura que ya poseía la ciudad (MBB, 1971: 153), acentuando la idea de que el futuro crecimiento de Bahía no necesitaba de grandes inversiones sino de planificación, una política sostenida a nivel nacional y provincial, que tendieran a mejorar lo existente.

Durante el modelo de acumulación desarrollista, como señala Heredia Chaz, el Estado desempeñó un papel fundamental en la construcción de grandes proyectos de infraestructura que se consideraban claves para el crecimiento de la actividad económica, ahora enfocada hacia el sector industrial. En los años sesenta, en el Puerto de Ingeniero White se erigió el sitio N° 9 y el elevador N° 5. En Puerto Galván, la posta de inflamables. Para aumentar la profundidad del estuario y la competitividad frente a otros puertos, se realizó un nuevo dragado para alcanzar un calado de 40 pies en el canal de acceso. Diez años después, con el Plan Trienal de Energía elaborado por la Dirección de Energía de la Provincia de Buenos Aires con el objetivo de mejorar el sistema eléctrico provincial, se incluyó, entre otras obras, la instalación de una central termoeléctrica en Ingeniero White. La usina Comandante Luis Piedra Buena comenzó a concretarse en 1978. A su vez, a inicios de la década de 1970, la Provincia de Buenos Aires creó el parque industrial Dr. Eduardo Elicabe sobre una superficie de algo menos de 150 hectáreas en cercanías de la zona portuaria de Bahía Blanca. El emplazamiento de un polo petroquímico en este lugar, lejos de reflejar esfuerzos endógenos de desarrollo, respondió a una estrategia de profundización de la política económica nacional de industrialización sustitutiva de importaciones a través del desarrollo de sectores productivos de bienes intermedios (2021: 159).

Retomando la planificación de 1971, respecto del puerto, como en el documento se manifestaba que la actividad vinculada a este enclave representaba una de las razones más poderosas de la existencia de la ciudad y una de las funciones más significativas de Bahía Blanca, era necesario plantear también un desarrollo planificado y algunas reformas del mismo, no de su interior, porque no se tenía injerencia, sino de su entorno, con miras a lograr mayor eficiencia. Señalaba que la localización del área portuaria no constituía, por sí misma, ningún problema, pero su estructura debía concretarse en forma definida y sistemática (MBB, 1971: 128), formando parte de una programación más general y amplia de la zona costera. Para ello, debían encararse planes urbanos concretos para las áreas próximas a los puertos y a los terrenos vacantes sin destino

Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del...
MARÍA JIMENA IRISARRI, DANIEL CARBONE

preciso. Señalaba que era urgente la pronta finalización del sistema vial de acceso a puerto (ya en ejecución) y la resolución de algunos puntos de conflictos con vías ferroviarias (MBB, 1971: 128).

A fines de los años sesenta, el puerto había comenzado a diversificar sus rubros más allá del cerealero. Se incorporaron otros productos como el sorgo granífero, la soja y sus derivados (pellets), el girasol y sus derivados (pellets y aceites). Una nueva especialización que contribuyó en la expansión y consolidación de su *hinterland* sobre la región norpatagónica fue el desarrollo de la exportación de frutos del Valle de Río Negro y Neuquén a gran escala, a partir de 1967 (MBB, 1998b: 34). Con inversiones estatales y privadas, se había ido conformando una infraestructura acorde a los requerimientos (frigoríficos, depósitos, maquinarias, como así también la radicación de empresas exportadoras en el área portuaria). Otra actividad que amplió sus operaciones en ese entonces fue la instalación en 1966 del amarradero de YPF en Punta Cigüeña, como terminal del oleoducto Challacó-Puerto Rosales (MBB, 1998b: 35). En el Plan de 1971 se indicaba que había una fuerte atracción de las autoridades portuarias respecto de la radicación de usos conexos o subsidiarios (MBB, 1971: 128) en esta área.

Este documento mencionaba que las mayores actividades comerciales se localizaban en tres sectores portuarios de distinta gravitación: Ingeniero White, Galván⁴ y Cuatros (este último con tareas vinculadas a la exportación de carnes, pero que no funcionaba desde 1960). Agregaba que existía otro en las proximidades, sin actividad, en Puerto Rosales (Arroyo Pareja), un sector militar en Puerto Belgrano en funcionamiento y, por último, instalaciones en Punta Cigüeña. Todos desplegados sobre un área costera de aproximadamente cincuenta kilómetros (MBB, 1971: 125), que no los definía como un único complejo, sino como una sucesión de áreas aisladas entre sí, destinadas a diversos usos.

Se alertó que, en Ingeniero White, la función predominante de exportación de cereales se veía distorsionada al desarrollarse en conjunto con otras actividades que tenían requerimientos específicos, como por ejemplo los depósitos de combustibles, los frigoríficos destinados a la fruta, productos de pesca y cargas generales (MBB, 1971: 136). Se señaló que la afluencia frutera perturbaba estacionalmente el movimiento portuario, interno y externo. En algunas ocasiones, había sido necesario recurrir al muelle de hierro y de elevadores, donde se descargaban las mercaderías generales. El atraque de buques tanques de YPF había sido transferido a Punta Cigüeña. Sin embargo, subsistía la localización del Club Náutico, desplazado de su primitiva ubicación en el área de mayor movimiento de Ingeniero White. Se indicó que todos los aspectos señalados debían ser solucionados aplicando un Plan Orgánico de zonificación del área portuaria (MBB, 1971: 126).

Se sostuvo que en el área costera de Bahía Blanca y Coronel Rosales existían óptimas posibilidades de consolidar y desarrollar una explotación e industrialización de productos de pesca. Ya se había dado comienzo a una actividad incipiente en 1940, con

⁴ Si bien en sus comienzos tuvo un fin cerealero, a partir de 1930 fue perdiendo lentamente esta función hasta transformarse en receptor de petróleo destinado a las refinerías (MBB, 1971:126). En 1971 se producía por esta terminal la salida de productos refinados y de fuel oil. En ese entonces, ya se había aprobado la construcción de dos muelles para inflamables. El Plan describe a sus instalaciones como obsoletas y precarias, con accesos en mal estado.

Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del...
MARÍA JIMENA IRISARRI, DANIEL CARBONE

REDES VIALES, FERROVIARIAS Y PUERTOS EN LA DÉCADA DE 1970

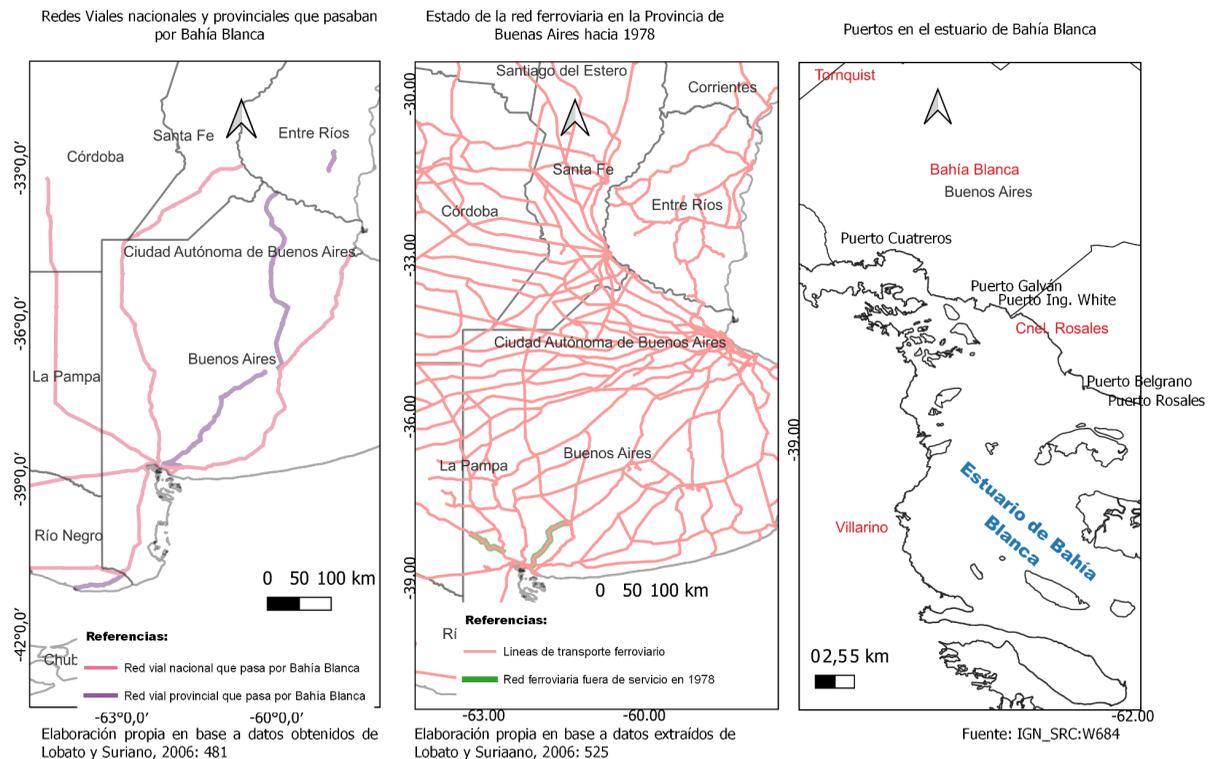


Figura 2: Redes viales, ferroviarias y puertos en la década de 1970.
Fuente: elaboración propia a partir de mapas del IGN y de Lobato y Suriano (2006).

un grupo dedicado a esos menesteres y la creación de instituciones relacionadas, como la cooperativa pesquera industrial y Comercial Whitense limitada, la Cámara de la Industria de la Pesca de Bahía Blanca, el frigorífico Ebfripez, la pesquera Galván y la incipiente sociedad La Rosaleña, en Puerto Rosales (MBB, 1971: 137).

Este documento advertía que no existía una organización deliberada ni una planificación integral de las actividades portuarias. Además, señalaba la obsolescencia de sus instalaciones y sostenía que las condiciones mínimas para lograr una relativa eficiencia habían dependido en su mayor parte de la imaginación y esfuerzo realizados por las autoridades portuarias locales (MBB, 1971: 125) para realizar los acondicionamientos y reacomodamientos necesarios. Faltaba una idea integral de desarrollo (MBB, 1971: 125). Sin embargo, el Municipio no tenía posibilidades de intervenir en estos asuntos.

En el Plan de 1971, se señalaba que el área portuaria se encontraba desconectada morfológicamente de la ciudad y poco vinculada, debido a que la localización de los puertos y las actividades industriales se desarrollaban en el sector sur de Bahía Blanca (MBB, 1971: 101). A diferencia del nor-noreste, este sector no era el más buscado para asentarse, y existían vacíos urbanos debido a la cantidad de tierras afectadas al ferrocarril y a la vialidad nacional, así como poca conectividad e interés por integrarlo. Otro aspecto reseñado en el documento era la dificultad para la utilización con fines recreativos de la zona costera y el mar. Ante esta realidad, argüían que era necesario trazar un proyecto

Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del...
MARÍA JIMENA IRISARRI, DANIEL CARBONE

coherente que permitiera acercar a la población a este sitio, hacer uso de sus aguas como balneario y otorgarle al puerto el primer rango en categoría del sur argentino (MBB, 1971: 108).

Asimismo, se señalaron algunos problemas en la relación de la ciudad con el puerto que consideraban necesario resolver. En primer lugar, el sistema ferroviario de acceso al puerto que pasaba por Bahía Blanca perturbaba la trama urbana. Además, el creciente aumento del transporte de carga por camiones entorpecía la tradicional operatoria de muelles-elevadores-ferrocarril y era necesario abordar los dos sistemas como una sola entidad y planificarlos en conjunto. Tampoco existía un sistema vial de acceso al puerto que independizara el movimiento de camiones de carga del tránsito de la ciudad (MBB, 1971: 128). Se proyectó mejorar esta situación con la habilitación del enlace de las rutas 3, 35 y 33 en el límite noroeste del ejido (completando el anillo de circunvalación con la ruta 33) y del camino de acceso a los puertos, paralelo a las vías ferroviarias, así como la renovación de la traza Grünbein-White. También se planteó la ejecución de la conexión entre el acceso suroeste y noreste de la ruta 3, la repavimentación de Jorge Moore y el Camino a Galván, y el cruce a alto nivel sobre las parrillas ferroviarias para evitar las interferencias (MBB, 1971: 136).

Se buscaron alternativas para la utilización de la franja costera, pese a sus deficientes condiciones geológicas y topográficas. Se acentuó la necesidad previa de un saneamiento planificado de los terrenos bajos, mediante rellenos, polders o lagos reguladores (MBB, 1971: 132). El documento advertía que estas decisiones las debía tomar el sector público, ya sea por el derecho de regulación que poseía o por la responsabilidad que le cabía en la construcción de la infraestructura de servicios, además de la presencia de extensas fracciones de tierra fiscales en esos sitios. Se consideraba que la estructuración de este sector, mediante un plan particularizado, era uno de los puntos más importantes a ser considerados en relación con la formulación de un Plan urbano para la ciudad (MBB, 1971: 132), abriendo la ciudad hacia el mar (MBB, 1971: 132).

En estos mapas precedentes, se puede observar la situación de Bahía Blanca y los puertos del distrito hacia la década de los setenta. La ciudad cabecera continuó ofreciendo funciones predominantemente de servicios, aunque se fueron proyectando actividades industriales que se creían que se reflejarían en un crecimiento significativo de su población (quinientos mil pobladores en los quince años siguientes) y consolidarían a este enclave como centro de desarrollo regional. La mancha urbana se expandió de manera compacta con algunos puntos que actuaron como barreras, como tierras del Quinto Cuerpo del Ejército, de la Universidad Nacional del Sur, áreas de quinta, Parque de Mayo al Nor-Noreste; zonas bajas e inundables al Sur-Suroeste, con la presencia de las denominadas en ese entonces *Villas de emergencia*; vías, tierras del ferrocarril y de maniobras al sur y oeste. Se ideó que los puertos del partido: Ingeniero White y Galván irían acompañando este proceso, buscando incluso la ampliación de sus funciones, dependiendo siempre de las políticas que se elaboraran a nivel nacional. En ese escenario, la infraestructura vial y ferroviaria existente facilitaba la interconexión con otras regiones, aunque aparecían algunos problemas, como la necesidad de reestructurar las zonas portuarias y de concretar una mayor interconexión de la red de carreteras que llegaba a Bahía Blanca, fundamentalmente, la ruta 3.

Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del...
MARÍA JIMENA IRISARRI, DANIEL CARBONE

el partido como en la ciudad (MBB, 1985: 19). Se había llegado en el censo de 1980 a 234.047 habitantes en todo el partido, muy diferente de los 500.000 pobladores que se habían previsto en el Plan de 1971 para ese entonces, cuando contaba con 197.680.

La situación del puerto había cambiado al aumentar el calado a 41 pies y haber alcanzado la categoría de aguas profundas. Se amplió también su operatividad. Se preveía complementar esta tarea con la construcción de nuevos elevadores, muelles y la remodelación de parte de las vías férreas para mejorar el acceso de cereales por tren. Se concretaron otras actividades de acompañamiento, como la creación de la Bolsa de Cereales de Bahía Blanca en 1981,⁶ y la finalización de la conexión del sistema energético nacional (MBB, 1985: 13).

El Plan de Desarrollo de 1971 pronosticaba para 1980 una capacidad de exportación cerealera de 3,5 millones de toneladas y de 179.000 toneladas de fruta. Estas cifras se habían cumplido en el primer rubro,⁷ pero no en el segundo, porque en ese lapso de tiempo se había elegido al puerto San Antonio como el especializado para esa actividad.

En esta reformulación, se continuó señalando que el puerto estaba desvinculado morfológicamente de la trama urbana (MBB, 1985: 54) de la ciudad homónima, pese a su importancia para Bahía Blanca. Se enunciaron algunos problemas concretos en esta relación ciudad-puerto. Por un lado, se manifestó que si bien se evidenciaba que la presencia del ferrocarril en la localidad era considerada como un hecho positivo que favorecía sus relaciones regionales y nacionales, se argumentó que surgían múltiples problemas vinculados a la integración y desarrollo urbano al analizar en profundidad cómo se distribuían los ramales y playas ferroviarias en la trama urbana (MBB, 1985: 156). La existencia de las vías de tren en la ciudad, la falta en cantidad y en el tipo de cruces adecuados, así como los largos tiempos de operación con vagones frente a las barreras, impedían la conexión entre diversos sectores urbanos. El *cinturón de hierro* del área central subsistía como en 1967 sin variantes, aunque se habían iniciado contactos con ferrocarriles para mejorarlo (MBB, 1971: 156). Las cifras consignadas respecto del transporte de cargas con destino a Ingeniero White indicaban una provisión en franco aumento que provocaba conflictos importantes en los cruces a nivel, sobre todo en el ramal de Roca a Nueva Roma. Las características de las composiciones de trenes de carga cerealeras y el mal estado de las vías obligaban a bajar velocidades, lo que demoraba el paso de vehículos automotores (MBB, 1971: 157).

En el diagnóstico elaborado por los expertos encargados de revisar ese Plan, se señaló que debería concretarse una nueva estructura portuaria, en forma definida y sistemática, con participación de la municipalidad en la comisión correspondiente, obedeciendo a un planteo integral. Además, que este proceso debería incluir una remodelación más amplia que involucrara a toda la zona costera. También, que deberían encararse planes urbanos específicos para las áreas conexas a los puertos y, en especial, para terrenos vacantes sin uso y recuperar altimetría. Por último, se indicó la urgencia de la finalización del sistema vial de acceso a puertos, como así también la resolución de numerosos

⁶ Asociación Civil sin Fines de Lucro cuyo principal objetivo es la prestación de servicios vinculados a la comercialización de granos. https://www.bcp.org.ar/acerca_de_nosotros.asp

⁷ En 1983, se exportó un total de 5.988.212 toneladas de cereales (MBB, 1985: 159), lo que significó un alza del 84% respecto del período 1972/1982.

Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del...
MARÍA JIMENA IRISARRI, DANIEL CARBONE

puntos de conflictos con las vías férreas y rutas entre sí (MBB, 1985: 161), problemas que se anunciaron ya a mitad del siglo XX y aún no habían encontrado solución. En 1993, entró en vigencia el Código de Planeamiento Urbano.

En síntesis, en esta etapa, se puede advertir que las proyecciones acerca del tamaño (físico y demográfico) de Bahía Blanca que hemos comentado no se cumplieron. La ciudad no creció lo que se esperaba en relación con su población y respecto de la ocupación de suelo, se generaron vacíos con áreas degradadas dentro del casco urbano, sobre todo en la zona sur-suroeste cercana a la costa y los puertos, que dificultaron la expansión compacta de la ciudad con los problemas que esto genera para la provisión de servicios e infraestructura. Si bien los planes de 1971 y de 1985 marcaron un camino a seguir, los códigos no acompañaron estas estimaciones que se elaboraron desde el ámbito local. Faltó también decisión política local para fijar esos rumbos. Lo mismo sucedió con las previsiones cualitativas respecto de las funciones de una ciudad intermedia y de su vinculación con el puerto. Bahía Blanca no pudo consolidarse industrialmente y eso le hizo, según se estimó, perder influencia a nivel regional. El puerto, en cambio, adquirió relevancia con el modelo desarrollista. En esta etapa, como hemos observado, no se diseñaron disposiciones coordinadas entre ambos espacios.

Proyecciones de una Bahía Blanca como ciudad global y un puerto autónomo más eficiente en un mundo internacionalizado

A fines de la década de los noventa, se elaboró un Plan Estratégico para Bahía Blanca. En su introducción, se indicaba que se trataba de una iniciativa del gobierno municipal que apuntaba al desarrollo de la ciudad sobre bases participativas, buscando fortalecer la articulación existente entre el sector público y el privado (MBB, 1998a: Introducción). Esto ocurría en un momento en que el sector privado se consolidaba, mientras el sector público se retiraba. Además, este tipo de iniciativas contrastaba con la tendencia abarcativa de la planificación tradicional y de la organización burocrática, al centrarse en la identificación de temas clave y la elaboración de respuestas necesarias para actuar en lo que se consideraba problemático sobre esas cuestiones (Zingoni, 2015: 191), en un contexto de internacionalización de los flujos de bienes, servicios y de capitales (Stiglitz, 2002: 30) y neoliberal.

Las formas actuales del capitalismo y de la globalización, cada una de ellas con temporalidades propias y variaciones significativas en cada país, transforman las grandes ciudades en un espacio privilegiado para la valorización del capital, modificando tanto su lugar en el entramado de los Estados-nación y la región, como así también las configuraciones socio-espaciales de cada una de ellas (Segura, 2014: 2). A raíz de la necesidad de atraer inversiones extranjeras directas, los países compiten por captar capitales para poder equilibrar sus cuentas. Este proceso implica el desmantelamiento de los marcos de regulación colectiva desarrollados en la época del Estado benefactor y la afirmación de la primacía del mercado, en función de nuevas exigencias del capitalismo (Svampa, 2005: 51). En este nuevo contexto mundial, se acentúa la idea del “territorio eficiente” (Vaca y Cao, 2006: 106). Se ponen en práctica un “mercado de los lugares” (Tomadoni, 2016) donde no todos tienen la misma valoración. Debían reprogramarse entonces las

Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del...
MARÍA JIMENA IRISARRI, DANIEL CARBONE

condiciones para que la ciudad y el puerto adquirieran nuevas proyecciones y se posicionen mejor en este nuevo contexto, desafío en el que ambos espacios poseían algunas ventajas como también debilidades.

El documento de planificación de 1998 especificaba que, más allá de las regionalizaciones jurídicas o administrativas (Sexta sección electoral, Región sanitaria I) y funcionales (servicios de salud y educación universitaria, acopio de cereales y comercialización de ganado vacuno), el ámbito de influencia efectiva de Bahía Blanca no era una región consolidada como tal. Se comentó que, de la superposición de áreas vinculadas al puerto, a las universidades nacionales, a los centros de salud y de comercialización de ganado vacuno, surgía una zona que podía denominarse de máxima influencia de la ciudad de Bahía Blanca. Esta zona incluía a los partidos de Adolfo Alsina, Guaminí, Puán, Saavedra, Coronel Suárez, Tornquist, Coronel Pringles, Coronel Rosales, Coronel Dorrego, Monte Hermoso, Tres Arroyos, Villarino, Patagones en la provincia de Buenos Aires y el departamento Hucal en la provincia de La Pampa (MBB, 1998a: 40). La explicación de esas afirmaciones radicaba en la preocupante pérdida de importancia que había sufrido Bahía Blanca en la región sur del país en ese entonces, visualizada a partir de la retracción experimentada por el puerto entre 1968 y 1983 en el espacio regional norpatagónico, así como por el crecimiento alcanzado por las principales urbes de Río Negro y Neuquén, que propiciaron la radicación allí de algunas firmas que antes operaban desde el ámbito local.⁸ Mediante la resolución 11/81, el gobierno nacional había dispuesto el beneficio de un reembolso extraordinario a las exportaciones que se realizaran desde la Patagonia como política de promoción de enclaves marítimos, para estimular el desarrollo económico del sur argentino y a la vez, descongestionar el de Buenos Aires. Esta medida impactó negativamente en el puerto local, ya que produjo la interrupción de los embarques fruteros por el de Bahía Blanca y su sustitución por el de Puerto Madryn o San Antonio. Al éxodo de firmas navieras y compañías estibadoras, se sumó el abandono de instalaciones, cámaras frigoríficas y la desaparición de una actividad que ocupaba mucha mano de obra (MBB, 1998b: 45). Se agregaron además, según el Plan, “situaciones críticas que eclosionaron a partir de la implementación del modelo macroeconómico de la década de 1990 (MBB, 1998a: 3), menospreciando las consecuencias de la aplicación de medidas neoliberales a nivel nacional a un segundo plano, que en esta localidad, no fueron menores.

A raíz de los profundos cambios estructurales que se produjeron en la economía argentina a principios de los noventa, Bahía Blanca llegó a ser uno de los centros urbanos con mayor nivel de desocupación. Las privatizaciones de las empresas públicas prestadoras de servicios básicos disminuyeron la demanda de empleo en el sector terciario. El paso a manos privadas de establecimientos como la Corporación Argentina de Productores de Carne –frigorífico de hacienda ovina y bovina creado en 1903 en Cerri–, la Petroquímica –grandes empresas tomaron el control de esta hacia 1995; Dow Chemical adquirió PBB Polisor y el Grupo Solvay hizo lo propio con Indupa (Heredia Chaz, 2014-2015: 191)–, las principales terminales portuarias, la disolución de la Junta Nacional de Granos, redujeron el número de su personal pese a que el sector petroquímico, agroindustrial y de refinería de petróleo, desde 1980 había cobrado dinamismo por la

⁸ En febrero de 1988, se reunieron en el Concejo Deliberante, representantes de distintas entidades de la ciudad vinculadas al quehacer portuario, convocadas por el intendente, para discutir formas de reactivar ese enclave marítimo como consecuencia de la aplicación del régimen de promoción pesquera e industrial del sur que hemos señalado (MBB, 1988: 3).

Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del...
MARÍA JIMENA IRISARRI, DANIEL CARBONE

condición geográfica y la disponibilidad de materias primas, en cuanto al valor de su producción, así como de las ventas y exportaciones (MBB, 1998a: 11). Además, estas actividades en alza se habían acrecentado con la implementación de proyectos como la ampliación de la planta de etileno de la Petroquímica Bahía Blanca; la de polietileno de Polisur; la de soda cáustica de Indupa; la construcción de una planta fraccionadora de gases (Proyecto Mega); de una de producción de fertilizantes nitrogenados (Profertil); el ensanchamiento y remodelación de unidades destiladoras de petróleo en EG3; la de instalaciones de producción de etano, gas licuado de petróleo y gasolina en la Transportadora de Gas del Sur; la construcción en la zona portuaria de una planta elaboradora de malta; una terminal cerealera, muelle y una planta elaboradora de aceite (Cargill), lo que dejó al descubierto situaciones muy desiguales y una mirada de la planificación municipal y nacional que solo se enfocaba en la competitividad internacional. Como advierte Cantamutto (2018:37), el desarrollo implica una distribución de beneficios y costos, que se reparten siempre de forma asimétrica y en diferentes intensidades. Las políticas públicas cobran un rol central porque, a través de éstas, se impulsan algunas actividades y se cohiben otras. En ciertos casos, esto se realiza con capacidad coercitiva, en otros, como estímulo (2018:37). O simplemente se invisibilizan y no se hace nada, como sucedió aquí.

Si bien se observaban cambios vinculados a las actividades industriales, de acuerdo con el instrumento estratégico analizado, la operatoria del puerto de Bahía Blanca conservaba todavía un marcado sesgo vinculado a la exportación de productos primarios. El incremento en la carga de granos, que lo posicionaba entre los primeros puntos cereales del país, estaba asociado con el desempeño de cuatro terminales privadas: Glencore-Toepfer, Terminal Bahía Blanca, Cargill y Moreno (MBB, 1998a: 15). Las salidas de granos y subproductos habían significado en 1996 el 66% de las exportaciones totales realizadas, mientras que los inflamables representaron el 27%. Estas cifras fueron para 1997 del 74% y del 21%, respectivamente. El análisis de las cifras de exportación por el puerto local demostraba la escasa participación de productos con valor agregado, lo que a su vez daba cuenta del bajo nivel de procesamiento de materias primas existente en la ciudad y la región con destino a los mercados externos (MBB, 1998a: 15).

En el Plan de 1998, se determinó que la estructura ocupacional de la ciudad continuaba presentando un marcado predominio de los empleos en el sector terciario, debido fundamentalmente al rol tradicional de Bahía Blanca como centro comercial y de servicios de la región. Por otro lado, se advirtió que, en muchos casos, las actividades más jerarquizadas dentro de las empresas petroquímicas, agroindustriales y petroleras, no se radicaban en la ciudad (MBB, 1998a: 13), perjudicando la especialización de trabajadores profesionales en ese rubro.

Sin embargo, en el documento de 1998, se estimaba que el incremento en la producción tanto del Complejo Petroquímico, así como de otras radicaciones industriales en la zona portuaria, fundamentalmente Profertil y Proyecto Mega, significarían una mayor diversificación y un aumento de los niveles de exportación de productos manufacturados, así como también del volumen del tráfico marítimo. Además, se preveía que las nuevas inversiones en el área intensificarían su perfil industrial, lo que permitiría la generación de valor agregado dentro de la zona, una de las características principales de

Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del...
MARÍA JIMENA IRISARRI, DANIEL CARBONE

los puertos de tercera generación.⁹ Si bien el movimiento de contenedores era todavía incipiente, se suponía que en el futuro se incrementaría.

Se sostenía que las características del puerto citadas anteriormente, junto con la red vial y ferroviaria, constituían factores que lo convertían en un importante nodo de comunicaciones y lo posicionaban mejor para un mayor intercambio comercial entre la región y el resto del mundo. En este sentido, se consideraba que la instauración de una Zona Franca Bahía Blanca-Coronel Rosales y la posibilidad de concreción del Corredor Bioceánico (el gobierno nacional había demostrado recientemente un profundo interés en este proyecto que uniría Bahía Blanca con Talcahuano de Chile, el Atlántico con el Pacífico, respectivamente) serían factores que dinamizarían aún más la operatoria del puerto local (MBB, 1998a: 15), lo conectarían más al mundo que a la ciudad.

Para la vinculación de Bahía Blanca y el puerto con los mercados externos, se acentuó como fundamental el rol del complejo marítimo local. Su calado y localización estratégica en relación con los centros agrícolas de la zona pampeana lo convertían, según el Plan, en el punto de salida natural de la producción ganadera y oleaginosa hacia el mundo. Se sumó además la concreción de un puerto nuevo en 1989, denominado Cangrejales, en la zona costera comprendida entre Ingeniero White y Galván, trazado con los sedimentos obtenidos durante una nueva campaña de dragado que había llevado a los 45 pies de profundidad este sector del estuario (Luciani, 2020). Ese mismo año, comenzó a operar el gasoducto Neuba II. Se señaló también que un factor fundamental que había contribuido a mejorar el desempeño del complejo marítimo había sido la adquisición de su autonomía en 1993 (MBB, 1998a: 13). Un año después, mediante la ley 24.093, los puertos de Buenos Aires, Rosario, Quequén, Santa Fe y Bahía Blanca fueron transferidos a las provincias y se estipuló la constitución de entes públicos no estatales para conducir ese espacio, buscando asegurar la participación de los distintos sectores interesados en el quehacer portuario. Transformó a los puertos en entes autárquicos, administrados en forma descentralizada, con el apoyo de las inversiones privadas. En el caso que estamos analizando, se conformó el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (CGPBB), con plena capacidad legal para tomar todas las determinaciones en el sector marítimo y terrestre del estuario (admisión, tarifas, concesiones, permisos, locaciones, fiscalización, control, etc.).¹⁰ El órgano directivo del Consorcio está integrado por nueve bancas. Su presidencia es ejercida por un miembro del gobierno de la provincia de Buenos Aires, acompañado por un delegado de la municipalidad de Bahía Blanca, los únicos dos representantes del ámbito público. El resto son privados:

⁹ Los de primera generación son anteriores a la década de los sesenta que prestan servicios de carga, descarga y almacenamiento, sin estrategias de desarrollo ni de gestión elaboradas. Los de segunda, desarrollados en los países centrales entre los sesenta y ochenta, incluyen actividades de procesamiento en sus recintos y servicios comerciales. Tienen una relación puntual con las ciudades, estrategias de desarrollo y expansión. Los de tercera generación son posteriores a la década de los ochenta. Ya es masivo el uso del contenedor (que aparece en 1956), son plataformas de comercio internacional, con actividades logísticas y de distribución. Mantienen relaciones estrechas entre la ciudad y el puerto. Los puertos de 4ª y 5ª, con una comunidad portuaria y servicios logísticos integrados, dentro de una red de transporte multimodal. Presentan una unidad comercial y de gestión, como así también, estrategias de crecimiento y expansión. En los más modernos está distribuido el espacio portuario en distintos países y hay cooperación entre comunidades portuarias (Schweitzer et al., 2020).

¹⁰ El plan Estratégico (Visión portuaria 2040, de 2017) establece que este complejo marítimo está integrado por las zonas portuarias de Ingeniero White, Puerto Galván, Cangrejales, Rosales y la Base Naval Puerto Belgrano (militar). Cuatros no está en funcionamiento. Respecto al de Rosales, el 31 de mayo de 2019 adquirió autonomía cuando desde la Provincia de Buenos Aires se creó el Consorcio de Gestión que lo administra y explota.

Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del...
MARÍA JIMENA IRISARRI, DANIEL CARBONE

dos por las asociaciones sindicales, uno por las empresas prestatarias de servicios y otro por los concesionarios y permisionarios. Los armadores y agencias marítimas, los productores primarios de mercaderías y los sectores comerciantes también suman un delegado cada uno. No todos los que realizan actividades en el estuario están representados en el directorio, por ejemplo, no hay presencia de los pescadores artesanales ni de los cargadores, entre otros (Irisarri y Carbone, 2021).

Desde la instalación del primer equipo de gestión del Consorcio, se buscó alcanzar estándares internacionales que permitieran incrementar su funcionamiento acorde al mundo global competitivo, pudiendo ahora planificar las acciones desde el territorio sin esperar directivas desde Buenos Aires. Se creía que el crecimiento del puerto traería consigo el de la ciudad, como ya había sucedido en el pasado. Así lo señaló el entonces presidente del CGPBB al sostener que “una localidad como Bahía Blanca no tendría identidad sin su puerto, aquel que supo llevarla a sus días de esplendor y que protagoniza en la actualidad su crecimiento más significativo, aquel que hoy festeja una década de impecable trayectoria autónoma ante un horizonte tan ancho como el mar” (Conte, 2003). Estas transformaciones de la década de 1990 fueron consideradas tan significativas que se habló de una *Tercera Fundación* de Bahía Blanca.

En 1995 se aprobó el Plan Director del Puerto, que según la propia página del Consorcio considera como sus principales objetivos la expansión en tierras, la continuidad de la capacitación a trabajadores, empleados y terceros, la detección de posibles ejes de expansión, el crecimiento armónico y ordenado, la mejora de las vías de comunicación, el incremento de cargas generales, convencionales y contenedores, y un proyecto de zonificación del área portuaria (Conte, 2003).

En esta nueva realidad del estuario, con el aumento del tráfico marítimo, la expansión territorial del puerto, mayores controles sobre el territorio y nuevas inversiones, surgieron una serie de problemas relacionados con el uso común del espacio. Estos problemas incluyen la coexistencia de diversas actividades en el área (industriales, portuarias, pesqueras y de esparcimiento) a veces incompatibles entre sí, la presencia de factores contaminantes en la zona, la falta de infraestructura en el sector y la falta de identificación de los ciudadanos con el recurso. A continuación, analizaremos cada una de estas situaciones.

Las nuevas actividades industriales y portuarias ya han sido comentadas, pero su intensificación a partir de 1990 ha generado conflictos con otras actividades. Las tareas de dragado, necesarias para mantener el tránsito portuario y la entrada de buques de mayor calado, han reducido las áreas de pesca para los pescadores del estuario de Bahía Blanca. Los pescadores afirman que la draga remueve barros contenedores de metales pesados del canal principal y los deposita en canales aledaños donde ellos llevan a cabo sus actividades diarias. Además, han denunciado la utilización ilegal de productos *dispersantes*, que son arrojados al agua en caso de derrames de hidrocarburos por parte de los barcos o empresas del Polo Petroquímico. Estos derrames provocan que los desechos de metal pesado descendan y se depositen en el suelo barroso, el cual luego es removido por la draga, contaminando la fauna local que ingiere tales desechos en su alimentación diaria. Desde 2007, los pescadores han llevado a cabo acciones de protesta para revertir esta situación (Noceti, 2017: 72). En diciembre de 2012, el CGPBB suscribió un acta-acuerdo de reconversión con tres instituciones que

Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del...
MARÍA JIMENA IRISARRI, DANIEL CARBONE

representaban a los pescadores artesanales de Ingeniero White. En este acuerdo, el CGPBB se comprometía a realizar gestiones para optimizar la actividad pesquera y garantizar el pago de una compensación a los pescadores que desearan retirarse de esa actividad. (*Frente a Cano*, 3 de junio de 2012). Al no incluirse a todos los protagonistas (recibieron el subsidio y las barcas sólo los integrantes de la Cámara Unión Pesquera Artesanal y Comercial de Ingeniero White) se inició un conflicto que fue violentándose paulatinamente hasta estallar en enfrentamientos físicos, dividiéndose el sector y quedando desamparados aquellos que no estaban representados por ningún partido político, sindicato, etc. (Noceti e Irisarri, 2019).

También se vieron afectadas las actividades de esparcimiento debido a los cambios ocurridos a nivel internacional tras los sucesos del 11 de septiembre de 2001 en Nueva York. Estos acontecimientos llevaron a la introducción de nuevas políticas y restricciones en los puertos, lo que repercutió en las relaciones puerto-ciudad. En la XXII Asamblea de la Organización Marítima Internacional (diciembre de 2001) se vio la necesidad de revisar la zonificación de los puertos efectuada hasta el momento, lo que llevó a mayores restricciones cualitativas y cuantitativas al acceso por parte de la ciudadanía y al desarrollo de actividades no relacionadas con el transporte marítimo en los recintos portuarios. En segundo lugar, la exigencia de generar más espacios e instalaciones para poder albergar las siempre complicadas y lentas operaciones de control sobre las mercancías. En tercer lugar, la necesidad de nuevas inversiones en seguridad que retrajeron del erario público, fondos que pudieron haber sido destinados a fortalecer la simbiosis puerto-ciudad (Sánchez Pavón, 2006: 12-14). El puerto de Bahía Blanca, en cumplimiento a estas medidas internacionales, restringió el acceso a determinadas zonas estratégicas. Se privilegió la seguridad sobre el acceso de los ciudadanos al mar. Un estudio de la Universidad Nacional del Sur titulado “Los espacios de ocio de Bahía Blanca. Preferencias de la población en relación al uso de su tiempo libre” reveló que un mínimo porcentaje de personas pasaba sus momentos de ocio en la costa. Esto era sorprendente dada la cercanía al frente costero, pero comprensible al considerar la pérdida de espacios públicos y accesos libres a esta área. Los bahienses ya no tenían la posibilidad real de disfrutar junto al mar. Antiguamente, donde se encuentra actualmente Cangrejales, existía una playa frecuentada por los vecinos en verano, pero fue tapada con los sedimentos obtenidos del dragado en 1989, lo que contribuyó a la pérdida de espacios recreativos.

Por este motivo, el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca firmó un convenio de cooperación con el organismo francés Gie Adefrance. El *Plan Sustentable del Área Metropolitana del Estuario de la Bahía Blanca* que elaboraron, ponía énfasis en potenciar el perfil turístico-recreativo de la zona costera, sobre la base de los recursos naturales y culturales del estuario (Petracci, 2014). En adhesión al Día de las Reservas y Parques Naturales, se anunció formalmente un Decreto provincial que declaraba y reconocía nuevas Áreas Naturales en la Provincia de Buenos Aires, incluyendo el de la Reserva Natural Municipal Costera de Bahía Blanca.

En el Plan de 1998, se identificó la contaminación en el estuario como resultado de la actividad en el antiguo basural y el vertido de efluentes cloacales y residuos industriales sin tratar (MBB, 1998a: 54). Pese a este diagnóstico, uno de los impulsores del plan, José María Zingoni, ex Director de Planificación Estratégica de la comuna, reconoció que en ese momento fue un error no haber promovido un código que, además de

Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del...
MARÍA JIMENA IRISARRI, DANIEL CARBONE

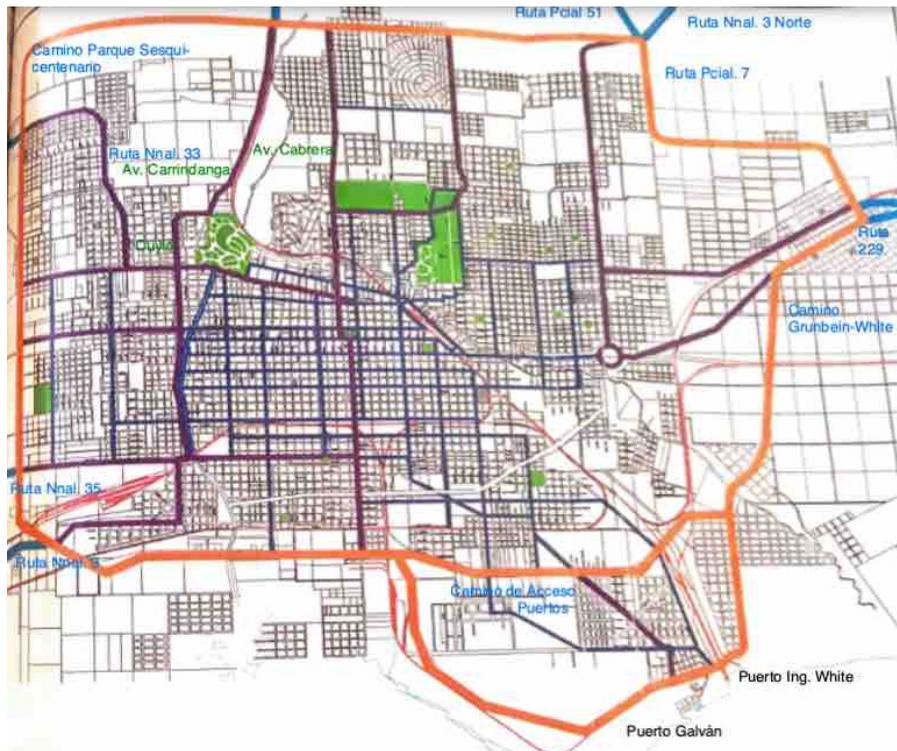


Figura 4: Sistema Circulatorio en 1998. *Elaboración propia sobre mapa de MBB, 1998b: 143.*

urbano, tuviera en cuenta aspectos ambientales (sustentables) (*La Nueva Provincia*, 20 de diciembre de 2009). Un código de este tipo habría permitido abordar y revertir la situación de contaminación que estaba bajo la responsabilidad del municipio y la provincia, ya que el suelo había sido traspasado a esta última jurisdicción.

Respecto de la problemática de la infraestructura, pese a ser recurrente en todos los Planes desde 1971, persistían viejos problemas en torno al acceso al sector del puerto. En épocas de cosecha, resurgían los inconvenientes que causaban los camiones que transportaban cereal hacia los barcos. Durante el tiempo de espera para la descarga, se paraban en la ruta, lo que ocasionaba serios riesgos para el tráfico vial. Se estimaba que la playa de estacionamiento que se estaba construyendo cerca de la zona portuaria ayudaría en gran medida a resolver este conflicto (MBB, 1998a: 16). Además, en el Plan de 1998, se señalaba nuevamente el déficit de conectividad entre el área portuaria y el resto de la ciudad, aunque no se mencionaba lo mismo en relación a las rutas que lo vinculaban con la región (MBB, 1998a: 38).

De acuerdo con los lineamientos señalados en los Planes de 1971 y 1985, en el Código de planeamiento de 1990 se había propuesto un Anillo de circunvalación externo (que puede observarse ya realizado en el mapa precedente en color naranja) con un sistema de avenidas de penetración y otro interno, con sus correspondientes sistemas de calles y avenidas internas (MBB, 1998a: 35), para mejorar la circulación en Bahía. El primero había sido recientemente completado. Permitía circunvalar la ciudad y conectar las distintas rutas regionales que convergían en la localidad (Camino Parque Sesquicentenario y de Acceso S.E a puertos o ruta provincial 7; Grünbein- White o ruta nacional 252; y Ruta nacional 3 norte, Ruta provincial 252 y Ruta provincial 7) (MBB, 1998a:

Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del...
MARÍA JIMENA IRISARRI, DANIEL CARBONE

36). El anillo de circunvalación interno se había concretado parcialmente en el ramal Oeste (calle Cuyo) con sus dos colectoras en el tramo Parque de Mayo-calle Vieytes y una en el tramo entre Vieytes-Don Bosco. En cambio, en el ramal Este (calle Indiada), se habían ejecutado solo dos trochas. En el Plan Estratégico se manifestó que, vista la magnitud y características del acelerado proceso de industrialización que estaba experimentando la ciudad, resultaba necesario que esta red aumentara su eficiencia (MBB, 1998a: 36). Incluso se señaló que no existían vinculaciones entre sectores claves de la ciudad, por carencia de una vía de interconectividad barrial. El déficit de conectividad obstaculizaba también la articulación fluida de actividades entre Bahía Blanca y el sector portuario. Tampoco existía una conexión directa entre la localidad de Ingeniero White con el área central y los equipamientos sanitarios (MBB, 1998a: 36), perjudicando el acceso de los vecinos.

El ferrocarril en la zona analizada estaba orientado predominantemente a la movilización de cereales al puerto local con destino a los mercados externos, entorpeciendo la dinámica urbana. A partir de las transformaciones operadas en el sector como consecuencia del proceso de transferencia de los ramales de carga de Ferrocarriles Argentinos a concesionarios privados, producido en 1991, las líneas de trenes vinculadas a Bahía Blanca fueron otorgadas a las empresas Ferroexpreso Pampeano y Ferrosur Roca. La primera era la que realizaba el mayor porcentaje de traslado de cereales y subproductos a las terminales graneleras localizadas en el Puerto de Bahía Blanca (trigo, maíz, girasol, soja, pellets y aceite), cuyo origen era generalmente la zona norte y centro de la provincia de Buenos Aires y este de La Pampa. También presentaba una importancia destacada el transporte de productos petroquímicos desde las plantas del Complejo local hacia Buenos Aires, realizados principalmente por Ferrosur Roca (MBB, 1998a: 16).

Vinculado a la conectividad ferroviaria, en el documento se argumentó que el tren formaba parte esencial del sistema de transportes, que había permitido con su tendido la salida de productos hacia los mercados internacionales, llegando en forma directa a los muelles y conectando sus ramales con la Capital Federal, las regiones Mesopotámicas, Centro, Cuyana y Norpatagónica. No obstante, estas actividades, importantes en otros tiempos, habían ido decayendo en contraste con el uso de camiones, incrementado por la salida de los productos de las nuevas plantas localizadas en el área industrial que utilizaban este medio. Por eso se advertía que, con respecto a su incidencia dentro de la estructura urbana, deberían elaborarse propuestas de remodelación ferroviaria que apuntaran a disminuir los impactos generados por las trazas ferroviarias (MBB, 1998a: 38).

Otro problema que se continuó resaltando fue la escasa vinculación de Bahía Blanca con el mar, no solo física como hemos comentado, sino también cultural, una falta de identificación de los ciudadanos con el puerto. Se creía que ambos eran entidades separadas y funcionaban independientemente entre sí. En este sentido, en 1995 se aprobó el *Plan Director del Puerto* refrendado entre el Municipio, el CGPBB y las trasnacionales asentadas en el lugar. De acuerdo a Heredia Chaz y Testoni (2013), al menos dos rasgos lo distinguían de las iniciativas anteriores. En principio, se trataba de la primera acción destinada al conjunto de la comunidad local, concertada por la gran mayoría de las empresas radicadas en el puerto y por un importante número de organizaciones intermedias. En segundo lugar, el Estado municipal –hasta ese momento abocado a funcionar como órgano de control de las compañías– asumía además el

Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del...
MARÍA JIMENA IRISARRI, DANIEL CARBONE

papel de gestor de fondos provenientes de las mismas empresas cuyo desempeño debía fiscalizar, convirtiéndose así en un mediador entre el sector privado y las organizaciones de la comunidad. El plan previó la inversión, en el lapso de cuatro años, de 40 millones de pesos aportados mayoritariamente por el sector petroquímico y el agroexportador destinados al “fortalecimiento de la identidad sociocultural portuaria y la mejora de la calidad de vida de los whitenses” (Heredia Chaz y Testoni, 2013). Años después, el Consorcio motorizó una serie de programas tendientes a lograr el acercamiento e identificación del ciudadano local con su *Puerto*. Con esta finalidad, durante el año 2005 comenzó a gestarse el primer anteproyecto de lo que daría en llamarse el *Paseo del Puerto*, localizado en el interior del Puerto Ingeniero White. Como complemento de las obras, en 2014 se culminó el denominado *Balcón al Mar*, surgido como un reconocimiento a lo que otrora fuera un símbolo del Puerto de Bahía Blanca, el histórico *Muelle de Hierro*, denominado así por el tipo de material con que fuera construido (Irisarri y Carbone, 2015). El CGPBB ha mantenido también un programa permanente de Responsabilidad Social y ha contribuido de diversas maneras con la comunidad, tanto en temas sociales como educativos y de salud. Es además un miembro aportante del Plan Director de Ingeniero White para la realización de obras de infraestructura en la localidad (Borelli, 2013).

Hasta el presente, no se ha elaborado otro instrumento urbano de planificación más actualizado para Bahía Blanca. En 2009, a través de un subsidio otorgado por el Banco Interamericano de Desarrollo a 14 municipios, entre ellos el que estamos analizando, se financiaron estudios para la revisión de los planes urbanos. Uno de los pilares que el grupo de expertos contratados para esta tarea acentuó fue el protagonismo de Bahía Blanca en la globalización, en su identificación con el rol ciudad-puerto, buscando herramientas para el desarrollo sostenible de este último y la recuperación de la identidad marítima con generación de empleo, a partir de la incorporación de valor agregado a la actividad vinculada al mar. El resultado de este proceso fue la elaboración de un conjunto de estrategias de acción, con proyectos identificados y pre-evaluados económicamente. Sin embargo, todo quedó en intenciones al no alcanzar el nivel de validación comunitario que era necesario y por problemas internos del municipio, que presentó dificultades para gestionar la implementación de lo formulado (CIPEC, 2016: 15).

En mayo de 2012, cuando el Estado argentino se hizo del 51% de las acciones de YPF de la española REPSOL, cobró relevancia la explotación de la formación hidrocarburífera de Vaca Muerta (segunda de gas no convencional y la cuarta de petróleo de similar condición del mundo), ubicada en la cuenca neuquina de la Patagonia Argentina. Esta acción se enmarcaba en el modelo neodesarrollista (2002-2015), instrumentado en el país bajo la presidencia de Néstor Kirchner y las dos de Cristina Fernández de Kirchner, que de acuerdo a Cantamutto y Constantino (2022) bregaba por un rol más explícito del Estado como coordinador de la economía, en aras de impulsar actividades capaces de crear empleo y exportaciones –como complemento del mercado interno–, cubriendo a través de mecanismos redistributivos las necesidades de la población que no pudiera incorporarse al mercado laboral. El neodesarrollismo se presentó como una visión heterodoxa, centralmente en la recuperación de herramientas del neoestructuralismo latinoamericano, pero a diferencia de su propia tradición, este enfoque no abjuraba de la mundialización, sino que buscaba adaptarse a economías abiertas y periféricas.

Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del...
MARÍA JIMENA IRISARRI, DANIEL CARBONE

Con la llegada de Cambiemos al gobierno en 2015, el rol clave de Vaca Muerta se potenció.¹¹ Su explotación fue presentada por el presidente Mauricio Macri como una revolución porque, desde la visión del Primer Mandatario, permitía generar ingresos para el Estado (a través del autoabastecimiento vinculado a la declaración de la Emergencia Energética del Decreto N°134, y su exportación) y empleo. Desde el Ejecutivo local (gobernado por la alianza de Cambiemos y de Juntos por el Cambio desde diciembre de 2015), se acentuó la proyección que esta actividad traería para la ciudad al sostener que “Vaca Muerta es una oportunidad para todos, pero Bahía tiene una posición geoestratégica muy importante que ya está empezando a dar sus frutos. Hay empresas locales que están operando y esto es solo el comienzo, creemos que la región va a crecer mucho en el futuro”. Según estimaciones del Jefe de Estado local, no solamente tendría un impacto decisivo para el devenir de la industria petroquímica que depende de una mayor disponibilidad en el abastecimiento de gas natural, permitiendo la ampliación de las plantas existentes y la radicación de nuevas empresas, sino que además el puerto de Bahía Blanca se consolidaría como la vía de entrada y salida al extranjero de los productos de Vaca Muerta (*La Nueva*, 19 de enero de 2019). El presidente del CGPBB realizó declaraciones en el mismo sentido, al indicar que “Bahía Blanca va a ser el puerto de salida de Vaca Muerta” (*La Nueva*, 31 de agosto de 2020).

Alegando que cualquier intento de desarrollo debería estar acompañado de la localidad aledaña, en enero de 2017, desde el complejo marítimo, se comenzó con la elaboración de un Plan estratégico, denominado Visión Portuaria Bahía Blanca 2040, junto con la consultora internacional Port Consultants Rotterdam y la participación de 150 representantes de instituciones locales relacionadas al tema. Se buscaba desarrollar un proyecto integral, con visión a largo plazo para lograr resultados dentro de la vinculación ciudad-puerto. A este último se lo identificó como complejo portuario-industrial.

En los últimos años, el CGPBB impulsó una política de desarrollo mutuo junto con la Municipalidad de Bahía Blanca, con el fin de mejorar la integración del puerto en su entorno social y ambiental. A través del eje ciudad-puerto, se implementaron programas de formación y se realizaron obras de infraestructura para mejorar la calidad de vida de la comunidad. Por otro lado, el Consorcio lleva adelante una política voluntaria en materia de protección y mejora ambiental de forma permanente, realizando también monitoreos periódicos sobre la calidad del agua, los sedimentos, el aire, etc.

En el contexto de parálisis económica producto de la pandemia y aprovechando la situación ventajosa que le brinda su calado y la bajada del río Paraná debido a la sequía, que perjudicaba a la zona noroeste del país, el puerto de Bahía Blanca fue presentado por el presidente del CGPBB como un foco de “esperanza local y regional”, “como factor multiplicador del desarrollo económico, social y cultural de la comunidad”, contribuyendo “a la generación de empleo local y desarrollar la matriz logística intermodal que permita a nuestro puerto mejorar en productividad y eficiencia”. En este sentido, y resaltando su figura provincial (el presidente del Consorcio es elegido por el propio gobernador y representa ese nivel de gobierno, manejado por la alianza del Frente de Todos desde 2019), señaló en los medios que el espacio que administra es el “Enlace a nuestra Patagonia, puerto abrigado natural de aguas profundas por excelencia de la

11 Lo Duca (2019) sostiene que tanto Mauricio Macri como su sucesor Alberto Fernández han depositado esperanzas en la explotación de Vaca Muerta para salir de la actual recesión.

Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del...
MARÍA JIMENA IRISARRI, DANIEL CARBONE

Argentina que cuenta con una figura consorcial que, bajo la guía del estado provincial, combina en la gestión, los saberes y las energías de los sectores de la producción, los servicios y el trabajo”. Reconoció que el puerto aún no logró “hacer crecer a la ciudad y a la región”, como había sucedido a fines del siglo XIX y principios del XX. Acentuó la “misión esencial” que tenía de “contribuir al desarrollo equitativo, igualitario y sostenible de los y las bahienses”. Agregó que “no hay gestión portuaria exitosa si no produce mejoras sustanciales en la comunidad en la que se encuentra. A eso apuntamos con nuestro Directorio, que tiene 5 grandes áreas prioritarias: Infraestructura y conectividad logística; Desarrollo económico portuario sostenible y sustentable; Innovación; Equidad de género en la visión; y promoción social y cultural de nuestra comunidad” (Puerto de Bahía Blanca, 2020).

A principios de mayo de 2022, el CGPBB anunció el Plan Quinquenal, que prevé inversiones en obras de ingeniería por un total de USD 99.200.000, con el objetivo de potenciar la operatividad del frente costero, recuperar integralmente la dársena de pescadores, continuar el paseo portuario hacia la zona del muelle y poner en servicio las instalaciones eléctricas, entre otras obras en el sector. El presidente del CGPBB destacó que de esta manera “el Puerto de Bahía Blanca se prepara para abrazar el futuro de manera sustentable y sostenible. Este proceso lo hace unido y firme junto a la comunidad”. Por otra parte, el gerente general, Federico Franchini, explicó que han estado trabajando en este plan durante los últimos años y enfatizó que “Un puerto que piensa únicamente en lo económico y productivo está destinado al fracaso. Por eso hemos trabajado con vista a la comunidad” (Radio Urbana, 11 de mayo de 2022). En este mismo sentido, Susbieles enfatizó, como “el crecimiento del puerto tiene que verse reflejado en la comunidad. De nada sirve un puerto que crezca, si no logra impactar en la calidad de vida de las y los whitenses y si no logramos impulsar también políticas que tengan que ver con el crecimiento de Bahía Blanca” (Frente a Cano, 10 de marzo de 2022). En el marco del Programa White 2030, se está trabajando en la remodelación y ampliación del Centro de Salud Leonor Natali de Cappelli y de la unidad sanitaria de Saladero. Además, se mejorará la luminaria de los barrios Boulevard Juan B. Justo y Saladero. El mismo funcionario señaló que “lo que falta, y es uno de los grandes objetivos que nos fijamos para este proceso, es que esa foto sea similar en la ciudad. Desde mi punto de vista, la ciudad no creció al mismo ritmo que el puerto”, dejando al descubierto que no comulga con la misma línea partidaria que desde 2016 administra el Municipio.

En síntesis, en este contexto global a fines del siglo XX, ambos espacios buscaron de manera independiente insertarse en un mundo internacionalizado. El puerto tuvo mejores condiciones para hacerlo al aumentar su competitividad, situación que logró al alcanzar su autonomía, expandir sus actividades y a traer la radicación de empresas extranjeras en el lugar. Bahía Blanca, en cambio, fue perdiendo protagonismo como ciudad intermedia en la región patagónica y sus ciudadanos padecieron las consecuencias que las políticas de privatizaciones trajeron al mundo del trabajo, a pesar de que el puerto adquiriría cada vez más dinamismo y desde el discurso se enfatizaba, una vez más, que el progreso vendría de la mano de este enclave portuario, con las problemáticas que este nuevo tipo de acumulación capitalista traería: exclusión de los vecinos y los pescadores artesanales de la zona portuaria; aumento de los problemas ambientales y falta de conectividad e infraestructura. El puerto incrementó sus planificaciones, y la ciudad tuvo su último proyecto en 1998, cuyos resultados sirvieron para que se

Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del...
MARÍA JIMENA IRISARRI, DANIEL CARBONE

elaboraran algunas resoluciones, ordenanzas y minutas de comunicación, pero no se reflejó en un Código de Ordenamiento Urbano, sino que siguió vigente el de 1993.

En los últimos años, el CGPBB ha estado impulsando una política de desarrollo mutuo que la ciudad ve beneficiosa y ventajosa económica al encontrar un inversor que la ayude a recuperar su rol regional y adquirir relevancia global, posicionándose a favor de la promoción de las actividades de Vaca Muerta en la zona próxima al estuario.

Consideraciones finales

Desde la creación de una fortaleza en 1828, concebida entonces para la defensa y expansión del territorio de la provincia de Buenos Aires, junto con los intentos de colonizar la zona mediante la llegada de población campesina-militar para consolidarla permanentemente y con un puerto levantado para abastecerla, se puede concluir que, si bien la proyección de la fortaleza no alcanzó completamente las metas para las cuales fue pensada ni logró una densidad poblacional significativa, el puerto, a pesar de su infraestructura escasa, sí logró satisfacer su misión, debido a la inseguridad que planteaban los viajes por tierra.

A fines del siglo XIX, la llegada del ferrocarril y la instalación de muelles en el estuario cambiaron la situación. La ciudad experimentó un crecimiento con el arribo de inmigrantes y se transformó en una localidad prestadora de servicios. Los complejos marítimos creados en esa coyuntura finisecular ya no cumplieron el papel de abastecimiento, sino que permitieron la exportación de productos agrícolas y ganaderos de la zona circundante a Bahía hacia el exterior. Ambos espacios crecieron simultáneamente, pero de manera escasamente planificada, respondiendo a intereses económicos vinculados al modelo de desarrollo imperante y poco conectados entre sí. Por tanto, a mediados del siglo XX, comenzaron los intentos de planificación de la ciudad y del entorno portuario. El Plan de 1971 proyectó una Bahía Blanca diferente a la que finalmente se concretó: con mayor población, un rol industrial consolidado, un intento de metropolización hacia Punta Alta y una centralidad regional en aumento que también fracasó. El Código se aprobó en ese sentido. En esa etapa, los puertos del partido siguieron un camino independiente por estar bajo la órbita nacional, con altibajos debido a las decisiones que se tomaron desde la capital del país, que en algunos períodos llegaron a perjudicarlos, situación que también se replicó en la ciudad. Hasta principios de la década de 1990, los puertos eran gestionados centralizadamente desde la Capital Federal, con poca diagramación de las actividades marítimas que se desarrollaban ahí. Esta realidad cambió en 1993 cuando lograron su autonomía, lo que permitió que la administración de este ente público no estatal se hiciera a través de su Directorio, con representantes a nivel local, provincial y de algunos de los actores involucrados en sus actividades. A pesar de esta descentralización, durante los años noventa y principios del nuevo milenio, tampoco hubo intentos integrales ni conjuntos de emprender un camino conjunto con la localidad. Tanto la ciudad aledaña como el puerto buscaron ser competitivos y eficientes en el contexto de la globalización, cada uno a su manera. Sin embargo, hacia la segunda década del siglo XXI, esta situación cambió y en la actualidad parece que ambos convergen hacia una mayor interrelación.

Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del...
MARÍA JIMENA IRISARRI, DANIEL CARBONE

A lo largo de los planes realizados para Bahía Blanca, se observa la persistencia de las mismas problemáticas, a las que la política municipal intentó dar soluciones (con excepción de la concreción del anillo de circunvalación externo, que fue lo único que se logró). Muchas de estas cuestiones continúan vigentes, sin planes integrales actualizados.

La expansión de la mancha urbana fue desigual. En el sector nor-noreste, predominó la ocupación con menor densidad, con loteos tipo parque y vías rápidas de conexión. Mientras tanto, en el sur-suroeste, surgieron problemas ambientales, habitacionales y logísticos que ni la planificación municipal ni portuaria pudieron resolver. Desde el documento de 1971 elaborado por Sarrailh, se ubicaron las industrias de mayor envergadura en esta última zona. La localización industrial fue propuesta en el plan de 1970 con la construcción del parque industrial, cercano al puerto y la ruta de acceso. La necesidad de tierra por parte de las familias con menos recursos llevó a una expansión de loteos informales en esta área, mezclando diferentes usos del suelo. A medida que las actividades portuarias fueron creciendo, incluso con la creación de un nuevo puerto a fines de los años ochenta, la calidad de vida de los barrios ubicados en esa zona y la disponibilidad de espacios de esparcimiento se vieron afectados negativamente.

Últimamente, desde el CGPBB se están realizando algunos proyectos para mejorar la calidad de vida, identidad y conectividad en estos lugares, aprovechando la coyuntura actual producto de la expectativa de explotación de Vaca Muerta, la sequía que afecta a los puertos del litoral del país en 2020 y la pandemia. Desde la ciudad se busca aprovechar también este impulso. Falta aún una planificación que impulse la interacción de ambos espacios y que no sea un reflejo de saberes técnicos sino, parafraseando a Gorelik, de lo que la gente desea y siente.

Bibliografía

- » Amil López, C. (2004). *Integración urbana de los espacios portuarios*. Universidad de La Coruña, Instituto Universitarios de Estudios marítimos. [http://www. Udc.es/iuem](http://www.Udc.es/iuem)
- » Basilio Chávez, L. y Virgen, D. (julio de 2014). Conceptos y criterios para lograr una relación ciudad-puerto integral en Manzanillo. *La Jornada Ecológica*. <http://www.jornada.unam.mx/2014/07/28/eco-f.html>
- » Blanco Alaminos, N. (2008). *Planificación estratégica portuaria. Un análisis cuantitativo*. Tesis doctoral, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona. <http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/5665/02.pdf?sequence=3>
- » Borelli, H. A. (2013). *El Gigante Portuario cumple 20 años*. Discurso del Presidente durante la celebración el 1 de septiembre de 2013. <http://puertobahia blanca.com/identidad/art-y-reportajes/periodo5-art3.pdf>.
- » Bustos Cara, R. y Marengo, S. (2000). Proceso de reestructuración en una ciudad intermedia. Bahía Blanca. En R. Bustos Cara y M. Cernadas de Bulnes, *Estudios Regionales Interdisciplinarios* (pp. 137-151). Ediuns.
- » Cano, L. A. (10 de marzo de 2022). El consorcio de gestión del puerto anunció importantes obras para Ingeniero White. *Frente a Cano*. <http://www.frenteacano.com.ar/m/ver.php?k=246896>
- » Cano, L. A., (3 de junio de 2013). Pescadores denunciaron que el Consorcio de Gestión del puerto repartió \$ 27 millones entre amigos. *Frente a Cano*. <http://periodicoatco.com.ar/2013/06/03/pescadores-denunciaron-que-el-consorcio-repartio-27-millones-entre-amigos/>
- » Cantamutto, F. J. (2018). El desarrollo en disputa: la Argentina reciente. *Tramas*, 2, 35-45. [https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/136104/CONICET_Digital_Nro.c243f1db-99ec-4e8c-b200-20a2b9769f0f_B.pdf?sequence=5&isAllowed=y \(27-02-2022\)](https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/136104/CONICET_Digital_Nro.c243f1db-99ec-4e8c-b200-20a2b9769f0f_B.pdf?sequence=5&isAllowed=y (27-02-2022))
- » Cantamutto, F. y Costantino, A. (2022). El neodesarrollismo como el programa de la industria dependiente. *Pampa*, 25, 20-22. <https://doi.org/10.14409/pampa.2022.25.e0050>
- » Consejo Profesional de Agrimensura de la Provincia de Buenos Aires (2008-2009). *Análisis de la Ley de Ordenamiento territorial y uso del suelo de la Provincia de Buenos Aires*. <http://www.bibliotecacpa.org.ar/greenstone/collect/revagr/index/assoc/HASH48a2.dir/doc.pdf>
- » Constantini, F. y Heredia Chaz, E. (2019). El progreso en cuestión: sectores productivos, política económica y conflictividad social en Bahía Blanca. En M. Cernadas, (Comp.), *Bahía Blanca siglo XX: historia política, económica y sociocultural* (pp. 153-206). Ediuns.
- » Constantini, F. (2022). Muelles, concesionarios y empresarios del interior: la política portuaria en debate. Bahía Blanca entre 1880 y 1914. *Cuadernos del Sur – Historia*, 51, 12-34.
- » Conte, C. (2003). Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca: La primera década, 10 años de logros. En *Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca*. <https://puertobahia blanca.com/identidad/art-y-reportajes/periodo5-art1.pdf>

Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del...
MARÍA JIMENA IRISARRI, DANIEL CARBONE

- » Chalier, G. (2010). *La Punta de la historia, Punta Alta y su historia. Cuadernos de Historia del Sur Bonaerense*. Ediuns.
- » De Marco, M. A. (2013). *Ciudad Puerto: Universidad y desarrollo regional, Rosario, 1919-1968*. CEHDRE.
- » Ducruet, C. (2011). The port city in multidisciplinary analysis. En J. Alemany y R. Bruttomesso, *The port city in the XXIst century: New challenges in the relationship between port and city* (pp. 32-48). RETE. <https://shs.hal.science/halshs-00551208/document>
- » Ferrada, J. (2008). La ciudad portuaria y su complementariedad territorial. *Escuela de Arquitectura y Diseño*. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.
- » Gorelik, A. (2002). Imaginarios urbanos e imaginación urbana: Para un recorrido por los lugares comunes de los estudios culturales urbanos. *Eure*, 28(83), 124-136. https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008300008&lng=es&nrm=iso
- » Heredia Chaz, E. (2014). La máquina de expresión del Polo Petroquímico de Bahía Blanca. *Cuadernos del Sur, historia*, 43-44, 119-155. Departamento de Humanidades de la Universidad Nacional del Sur.
- » Heredia Chaz, E. y Testoni, N. (5 de febrero de 2013). *Ferrowhite. Museo Taller*. Ingeniero White: Puerto de Bahía Blanca. <http://nicolastestoni.com.ar/?p=93>
- » Heredia Chaz, E. (2021). Puerto, polo y cangrejal. Hacia una ecología política del Estuario de Bahía Blanca en la trayectoria de su historia ambiental. En G. Chalier, M.B. Noceti y B. Rohou (Eds.), *La Bahía de todos los puertos: Actas del V Coloquio Internacional de Patrimonio Portuario* (pp. 154-175). Editorial de la Universidad Nacional del Sur.
- » Irisarri, M. J. y Carbone D. (2021). El rol puerto de Bahía Blanca y su vinculación con la ciudad en la política urbana. En G. Chalier, M.B. Noceti y B. Rohou (Eds.), *La Bahía de todos los puertos: Actas del V Coloquio Internacional de Patrimonio Portuario* (pp. 440-455). Editorial de la Universidad Nacional del Sur.
- » Carbone, D. e Irisarri, M. J. (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
- » *La Nueva* (20 de diciembre de 2009). A diez años del Plan estratégico Bahía Blanca. *La Nueva Provincia*. <https://www.lanueva.com/nota/2009-12-20-9-0-0-a-10-anos-del-plan-estrategico-bahia-blanca>
- » *La Nueva* (19 de enero de 2019). Se acentúa el vínculo entre el puerto de Bahía Blanca y los yacimientos de Vaca muerta. *La Nueva Provincia*. 2019-1-19-10-23-0-se-acentua-el-vinculo-entre-el-puerto-de-bahia-blanca-y-los-yacimientos-de-vaca-muerta
- » *La Nueva* (31 de agosto de 2020). Gasoducto: Bahía Blanca va a ser el puerto de salida de Vaca Muerta. *La Nueva Provincia*. <https://www.lanueva.com/nota/2020-8-31-9-9-0-gasoducto-bahia-blanca-va-a-ser-el-puerto-de-salida-de-vaca-muerta>
- » *La Nueva* (6 de septiembre de 2020). Susbieles, la ciudad no creció al mismo ritmo que el puerto. *La Nueva Provincia*. <https://www.lanueva.com/nota/2020-9-6-7-0-13-susbielles-la-ciudad-no-crecio-al-mismo-ritmo-que-el-puerto>

Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del...
MARÍA JIMENA IRISARRI, DANIEL CARBONE

- » Lo Duca, F. (16 de octubre de 2019). El yacimiento de Vaca Muerta: ¿la gran ganadora de Argentina para enfrentar la crisis económica? En *RT*. Moscú.
- » Luciani, A. (11 de enero de 2020). Hace 45 años moría la última playa bahiense entre Ingeniero White y puerto Galván. *La Nueva*. <https://www.lanueva.com/nota/2020-1-11-6-30-40-hace-45-anos-moria-la-ultima-playa-bahiense-entre-ingeniero-white-y-puerto-galvan>
- » Municipalidad de Bahía Blanca (1971). *Plan de Desarrollo de Bahía Blanca*. Bahía Blanca.
- » Municipalidad de Bahía Blanca (1985). *Reformulación del Plan de Desarrollo Urbano de Bahía Blanca: Análisis y Diagnóstico*. Bahía Blanca.
- » Municipalidad de Bahía Blanca (1988). *Asamblea multisectorial para la reactivación de los puertos de la ría de Bahía Blanca*. Bahía Blanca.
- » Municipalidad de Bahía Blanca (1998a). *Plan Estratégico de Bahía Blanca, Documento de Prediagnóstico, Versión reducida*. Bahía Blanca.
- » Municipalidad de Bahía Blanca (1998b). *Plan Estratégico de Bahía Blanca, Documento de Prediagnóstico, Versión Preliminar*. Bahía Blanca.
- » Noceti, M. B. (2017). ¿Reserva, puerto o ría?: Conflicto socioambiental en el estuario de Bahía Blanca, Argentina. *Etnografías contemporáneas*, 3(4), 64-91.
- » Noceti, M. B e Irisarri, M. J. (2019). Museo de la pesca artesanal en la localidad de Villa del Mar: resistencia a las políticas de exclusión del mar. En O. Chauvié et al., *VI Jornadas de Investigación en Humanidades: homenaje a Cecilia Borel* (pp. 242-247). Editorial de la Universidad Nacional del Sur (Ediuns).
- » Petracci, P. (8 de julio de 2014). Ciudad Costera. *La Nueva Provincia*.
- » Polónia, A. (2016). A centralidade dos espaços portuários na Época Moderna uma aproximação historiográfica. En M.C. Velasco et al., *Histórias e espaços portuários Salvador e outros portos*. Edufba. <https://repositorio.ufba.br/bitstream/ri/33595/1/historias-espacos-portuarios-livro.pdf>
- » Provincia de Buenos Aires (s. f.). *Producción, Ciencia e Innovación tecnológica. Historia de los puertos bonaerenses*. Recuperado el 31 de enero de 2023 de https://www.gba.gob.ar/produccion/areas_de_trabajo/puertos
- » Prieto, M. B. (2017). Tendencias en la dinámica demográfica y en el crecimiento urbano en ciudades intermedias. El caso de Bahía Blanca. En E. Garriz (Comp.), *Dinámica urbana y el proceso de crecimiento en contextos diferenciados: estudio de casos* (pp. 13-51). Ediuns.
- » Puerto de Bahía Blanca (2020). *I Informe de Gestión 2020*. https://puertobahiablanca.com/gestion2020/gestion_2020.pdf
- » Radio Urbana (11 de mayo de 2022). *El puerto anunció un plan de obras por 100 millones de dólares*. <https://urbana939.com.ar/el-puerto-anuncio-un-plan-de-obras-por-100-millones-de-dolares>
- » Rodríguez, A., Tonello, S. y Bustos Cara, R. (2000). El puerto como espacio de debate en la discusión interdisciplinaria. En R. Bustos Caras y M. Cernadas, *Estudios Regionales Interdisciplinarios. II* (pp. 105-121). Ediuns.
- » Sánchez Pavón, B. (2006). Las ciudades portuarias como motor de desarrollo regional. En *XXXII Reunión de estudios regionales-Ourense 2006 IGETI*. Universidade da Coruña, Instituto Universitario de Estudios Marítimos.

Proyecciones acerca de Bahía Blanca y del...
MARÍA JIMENA IRISARRI, DANIEL CARBONE

- » Schweitzer, M.; Petrocelli, S. P. y Scardino, M. (2020). La producción del territorio en ciudades portuarias de la economía globalizada: tensiones e injusticias espaciales en el Área Metropolitana de Rosario, Argentina. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 29(1), 102-117.
- » Segura, R. (2014). El espacio urbano y la (re)producción de desigualdades sociales. Desacoples entre distribución del ingreso y patrones de urbanización en ciudades latinoamericanas. *desiguALdades.net*, Working Paper Series 65.
- » Stiglitz, J. (2002). *El malestar en la globalización*. Taurus.
- » Svampa, M. (2005). *La sociedad excluyente. La Argentina bajo el signo del neoliberalismo*. Taurus.
- » Tomadoni, C. (2016). Regionalismo estratégico: una respuesta frente a la globalización. El desarrollo urbano postfordista en el este de Alemania. *Geograficando*, 12(1), 1-12.
- » Vaca, J. y Cao, H. (2006). Desarrollo regional en la Argentina: la centenario vigencia de un patrón de asimetría territorial. *Eure*, XXXII(95), 95-111.
- » Weinberg, F. et al. (1978). *Manual de Historia de Bahía Blanca*. Universidad Nacional del Sur.
- » Zapico, H. (1978). Capítulo V. Etapa fundacional (1821-1834). En Weinberg, F. y Colaboradores, *Manual de Historia de Bahía Blanca* (pp. 91-114). Universidad Nacional del Sur.

María Jimena Irisarri / mjirisa@criba.edu.ar

Licenciada y Profesora de Historia (UNS). Magíster en Política y Estrategia y Doctora en Historia (UNS). Profesora Adjunta e Investigadora (Departamento de Economía-UNS). Miembro Titular del Consejo Local para el fomento del Hábitat de Bahía Blanca y del Consejo provincial de Vivienda y Hábitat. Directora de Proyectos de Investigación y de Extensión referidos al Espacio urbano y la desigualdad social en Bahía Blanca. Autora de capítulos de libros y artículos de revistas vinculados al tema del proyecto dirigido.

Daniel Carbone / daniel.carbone@uns.edu.ar

Ingeniero Industrial (UNS) con un Máster en Logística Portuaria y Transporte en la ciudad de Génova, Italia. Profesor adjunto e investigador (Departamento de Ingeniería-UNS). Participante de proyectos de investigación y de Extensión. Profesionalmente se ha desempeñado en diversos sectores de la logística, como la de residuos sólidos urbanos, de distribución de autopartes y pública. Autor y coautor de publicaciones en capítulos de libro y en ponencias relacionadas al tema.