

**EL PUERTO DEL CAPITAL.
LA TRANSFORMACIÓN SOCIAL DEL ESPACIO-PUERTO EN SANTA FE A
PARTIR DE SU URBANIZACIÓN (2003-2013).**

Autora: Lic. Blanc, Camila Ayelén. FHUC –UNL¹.

Área: Ciencias Sociales.

Sub-área: Sociología.

Grupo: X.

Palabras clave: sociogénesis, producción del espacio, agentes socio-económicos dominantes, Estado.

INTRODUCCIÓN.

La presente ponencia pretende exponer las ideas principales desarrolladas en mi tesina de grado, titulada “De los Silos al Hotel. Análisis de las relaciones entre Estado y Agentes Económicamente Dominantes en el proceso de transformación del espacio en el Puerto de Santa Fe”. La misma, constituye un estudio acerca de la producción del espacio-puerto de la ciudad de Santa Fe en tres momentos analíticos: “Puerto Funcional”, “Puerto Inerte” y “Puerto Urbanizado”. El objetivo principal de nuestra tesis fue analizar la transformación del espacio en el Puerto de Santa Fe (PSF), centrándonos en el momento iniciado en 2003 con la proyección e implementación del Máster Plan (MP) y la urbanización de los terrenos portuarios; considerando la transformación de dicho espacio como un espejo de procesos sociales más amplios que puedan tener lugar tanto a nivel ciudad y a nivel sociedad.

A la hora de plantear nuestro problema, se nos hizo evidente la necesidad de pensarlo en el largo plazo, concibiendo a la sociedad y sus configuraciones como producto de procesos históricos. En consecuencia, nos propusimos, siguiendo los postulados de Norbert Elías (1939), estudiar la *sociogénesis* del espacio-puerto.

APARTADO METODOLÓGICO.

Nuestra investigación, se constituye como un *estudio de caso*, acerca de las configuraciones sociales que constituyen el espacio-puerto de Santa Fe. La investigación es predominantemente *cualitativa* y las técnicas utilizadas han sido múltiples, con predominio del *análisis de documentos* y el *trabajo de archivo*. Las fuentes han sido tanto primarias (diarios, periódicos, imágenes, archivos y documentos producidos por organismos tanto públicos como privados), como secundarias (investigaciones históricas que refieran al tema, estadística estatal y privada).

APARTADO TEÓRICO.

En cuanto a las fuentes teóricas utilizadas en el desarrollo de la investigación, es posible dividirlas en dos grandes grupos: sociología urbana y sociología del Estado.

En cuanto a la Sociología Urbana, el foco estuvo puesto en los aportes conceptuales desarrollados por Henri Lefebvre (1974), relacionado con una concepción acerca del espacio en la cual el mismo es producido en función de las relaciones sociales que lo constituyen (relaciones de lucha y pujas de poder); y de la propuesta sostenida por el autor francés respecto a pensar y estudiar el espacio no como un producto acabado, sino su proceso de producción.

¹ Proyecto CAI+D: Elites políticas y gobierno en la ciudad de Santa Fe. UNL/CAI+D/501 201101 00424 LI
Director del Proyecto: Matias Landau.
Director de Tesina: Gabriel Obradovich.

En cuanto a la Sociología del Estado, nos centramos, en los aportes producidos por dos grandes escuelas de pensamiento: 1) el materialismo histórico; 2) el análisis institucional y racional del Estado; a partir de los cuales desarrollamos los debates acerca de la forma en la cual los agentes estatales y los agentes socio-económicos dominantes (ASED) se relacionan entre sí. Por último, se tornó indispensable retomar las ideas planteadas por lo que Ramiro Fernández (2001) denomina como la Estrategia de Remercantilización Absoluta (ERA), a fin de comprender las teorías neoliberales en torno al Estado que se constituyeron como el paradigma hegemónico durante la década del '90.

MOMENTOS Y DIMENSIONES DE ANÁLISIS.

La investigación contó, tal como hemos señalado, con una división histórica de la sociogénesis del PSF, donde planteamos tres momentos de análisis: “Puerto Funcional” (1910-1993), “Puerto Inerte” (1993-2003) y el “Puerto Urbanizado” (2003-2013). A su vez, en cada uno de los momentos, se observaron tres dimensiones analíticas diferentes: tipo de vínculo e intervención estatal; tipo de agentes socio-económicos intervinientes y su relación con el Estado; vinculación del puerto con la ciudad de Santa Fe. Se procuró realizar un análisis comparado, tanto diacrónico como sincrónico, de cada una de las dimensiones planteadas.

EL PUERTO FUNCIONAL (1910-1993).

En su momento “Funcional”, el puerto se convertirá en un eslabón esencial como canal de salida de los productos agropecuarios y de conexión del país con el mundo; con una presencia mayoritaria de capitales locales.

Se observa un agente estatal con alta capacidad regulatoria sobre los ASED, mediante el establecimiento de diferentes instituciones a través de las cuales el Estado intervenía en el régimen de acumulación y ejercía el traslado de divisas entre diferentes sectores de la economía. En determinados periodos, existe una cierta conjunción de intereses entre los ASED locales y el Estado.

En cuanto a la actividad económica portuaria, en el transcurso del Puerto Funcional, pueden observarse diferentes momentos de crecimiento y decaimiento de la actividad. El punto máximo de actividad tuvo lugar durante el auge del modelo agroexportador en la década de 1920; que se vio fuertemente perjudicado con la Crisis de 1929 y luego con la Segunda Guerra Mundial. A partir de la década de 1950 comienza un sostenido repunte de la actividad portuaria, que recaerá durante la última Dictadura Militar y el primer ensayo neoliberal implementado por Martínez de Hoz.

Respecto a la relación puerto-ciudad, el PSF pasó de ser una parte más del tejido urbano, a constituirse progresivamente como un espacio con una imagen altamente peyorativa.

EL PUERTO INERTE (1993-2003).

El segundo momento de análisis se constituye como un momento de transición en el cual, con las modificaciones implementadas, se crearán las condiciones institucionales que habilitarán en el tercer momento la urbanización del PSF.

La provincialización del puerto y la creación del Ente Administrador del Puerto de Santa Fe (EAPSF) tuvo lugar en un contexto donde el paradigma neoliberal de Estado se constituyó como hegemónico. Su caso puede pensarse como un híbrido entre las estrategias de privatización y descentralización; debido a que si bien se instituyó el traspaso a jurisdicciones provinciales de los puertos más importantes del país, obligó a las provincias a crear entes públicos no estatales o sociedades de derecho privado para hacerse cargo de la administración de los mismos; dejando inhabilitadas a las provincias a ejercer la administración de los puertos que se les estaban transfiriendo.

Con la creación del Ente se produce un cambio en la capacidad de regulación estatal sobre los ASED, ya que estableció para el manejo y administración portuaria, la soberanía de un Concejo Directivo que, no sólo incluye dentro de su directorio representantes de los ASED, sino que les otorga a éstos últimos una amplia mayoría (6 miembros) frente al Estado (2 miembros) y los trabajadores (1 miembro).

En cuanto al espacio portuario, durante la década del '90 se convirtió, progresivamente, en un espacio residual, en depósito de todo aquello que no tenía lugar en la ciudad.

EL PUERTO URBANIZADO (2003-PRESENTE).

El Máster Plan (MP) fue la política pública que habilitó la urbanización de los terrenos portuarios y su utilización para fines turísticos y comerciales. La misma, se desarrolló en un contexto en el cual el paradigma neoliberal de Estado había entrado en crisis y se imponía como hegemónico un tipo de retórica que construía un Estado reparador, con una importante apelación a lo "nacional y popular". Dentro de ese contexto, por el tipo de relaciones que habilitó en el manejo de los bienes públicos y el tipo de consumos que implicó su implementación, sostenemos que el MP fue una política coherente con el paradigma neoliberal, pero inserta en un contexto de cambio de paradigma. A su vez, fue una política cuyo diseño estuvo completamente tercerizado y sobre la cual el Estado no intervino. El proyecto llegó al Estado una vez desarrollado y fue sometido a aprobación en el Concejo Municipal, donde fue tratado y aprobado por unanimidad.

A partir de la urbanización, el paisaje portuario se transformó de una manera muy significativa, así como también los agentes que producen el espacio y el modo en el que lo intervienen. Numerosas empresas se radicaron en el espacio portuario, centradas en el área de servicios y comercio; compuestas, en su gran mayoría, por una pequeña burguesía local. En cuanto al tipo de consumos, se observa una gran estratificación en el tipo de servicios ofrecidos y en los destinatarios de dicha oferta. De este modo, a diferencia del rol integrador y como canal de conexión que el puerto cumplía en su momento funcional, a partir del MP el PSF se constituye como un espacio de consumo y desarrollo de negocios privados para una pequeña burguesía local y regional.

En cuanto al acceso a los terrenos en el puerto, descubrimos que el mecanismo de ingreso se establece de modo discrecional, sorteando los mecanismos de contratación pública establecidos por la ley e introduciendo en la administración del espacio portuario público, mecanismos de funcionamiento propios del mercado inmobiliario.

A su vez, se introdujo un sistema de gerenciamientos y asesoramiento técnico a la presidencia, a la que se delegó la evaluación de los proyectos y contratos de MP, habilitando un creciente arbitrio del Presidente en las decisiones y funcionamiento del Consejo Directivo del EAPSF. Esto implica que las empresas que ingresan o no logran hacerlo, al MP se encuentran sujetas a los mecanismos propios del mercado inmobiliario; y supeditadas a la evaluación que puedan hacer de los proyectos el Presidente del Ente y sus gerentes.

Estas irregularidades cometidas en la administración del Ente salieron a la luz a partir de una investigación realizada por la Sindicatura General de la Provincia por pedido de la Secretaría de Puertos (dependiente en aquel momento de lo que era el Ministerio de Aguas, Servicios Públicos y Medio Ambiente – MASPyMA). Cuando descubren estas irregularidades, ninguna de las tres dependencias del Estado decide hacer algo al respecto. Es decir, que hubo tres dependencias del Estado que tenían la potestad para intervenir, pero ninguna de ellas lo hizo.

Así, se observa, de un lado, un gran repliegue del Estado en la regulación sobre ese espacio. Y, del otro, el avance del sector privado sobre una administración discrecional

de dicho espacio público, habilitando el desarrollo de lo que Weber (1987) denomina como un capitalismo de rapiña, que utiliza la estructura estatal como instrumento en beneficio de sus intereses particulares.

En adición, las empresas instaladas en el marco del MP pagan un concepto de canon que es 5 veces menor al precio que pagarían en el mercado inmobiliario en el resto de la ciudad. Es decir que no sólo es discreta la decisión acerca de quién accede al puerto; sino que, quienes ingresan, gozan de beneficios superlativos en comparación con quienes desarrollan sus emprendimientos en otros espacios de la ciudad.

De modo que a partir de MP, en el PSF existe un grupo privilegiado de empresarios que administran en función de la propia discreción uno de los polos de desarrollo e inversión más importantes de la ciudad. Este grupo, está constituido por una burguesía que, aunque pequeña, se constituye como dominante en la ciudad, dedicada de modo predominante al desarrollo de negocios inmobiliarios. Y el Estado, al replegarse en su capacidad regulatoria, actúa en favor de la producción y reproducción este tipo de prácticas discrecionales y se convierte en su principal garante.

CONSIDERACIONES FINALES.

Como consideraciones finales de nuestra investigación, hemos arribado a diferentes conclusiones, que nos permiten observar grandes cambios entre el momento del “Puerto Funcional” y el momento del “Puerto Urbanizado”.

En relación a los ASSED, pasamos de la preponderancia de un capital agropecuario en el momento del Puerto Funcional; a una preponderancia de capitalismo financiero, comercial y de servicios, caracterizado por un consumo estratificado en el “Puerto Urbanizado”. En cuanto al origen, existe una convivencia de capital local e internacional con predominio de capital local en los dos momentos.

Respecto a la regulación, se observa el paso de un Estado con mayor capacidad regulatoria a un Estado que se retira en su función reguladora, que abre el juego a los agentes privados, produciendo una horizontalización del poder en la toma de decisiones y otorgándoles un amplio margen de discrecionalidad para el desarrollo de sus negocios.

Por último, atendiendo a la relación puerto-ciudad, en el periodo “Funcional”, el puerto será la imagen viviente del progreso, el canal de conexión entre la ciudad y el mundo; será la puerta a través de la cual ambos se conectarán. Muy por el contrario, el “Puerto Inerte” quedará relegado como un espacio prácticamente abandonado, adonde irá a parar todo aquello que no tenga lugar en la ciudad. Por último, en el momento del “Puerto Urbanizado”, el mismo pasará a constituirse como el espacio más pujante y se recuperará como imagen del progreso, sólo que ahora formando parte del tejido urbano.

BIBLIOGRAFÍA.

Elías, Nobert. (2009) [1939]. *El proceso de la civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas.* Fondo de Cultura Económica, México D.F.

Fernández, Ramiro (2001) *Estrategias de desarrollo y transformación estatal. Buscando al Estado bajo el capitalismo global.* Centro de Publicaciones de la Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe.

Lefebvre, Henri (2013) [1974] *La Producción del Espacio.* Capitán Swing Libros, Madrid.

Marx, Karl y Engels, Friedrich (1974) [1845/1846] *La Ideología Alemana.* Ediciones Pueblos Unidos, Barcelona.

Weber, Max (1987). *Economía y Sociedad.* Fondo de Cultura Económica, México D.F.