

V.3. PERSPECTIVAS DE DESARROLLO DE PUERTO ROSALES EN EL SISTEMA PRODUCTIVO DEL SUDOESTE BONAERENSE

Diego Hernán OMAR

En este capítulo se pretende explorar la relación puerto-territorio-desarrollo tomando como caso de estudio Puerto Rosales. La pregunta que motiva la reflexión se puede plantear del siguiente modo: ¿de qué forma se pueden generar procesos de desarrollo local desde Puerto Rosales?

A fin de ensayar una posible respuesta al interrogante formulado, y a partir de un análisis de las características específicas de Puerto Rosales, de su peculiar historia y de los distintos proyectos de desarrollo local que se han planteado en torno a él, se pueden esbozar dos hipótesis:

- Puerto Rosales presenta potencialidades que le permitirían integrarse funcionalmente al sistema portuario-industrial del estuario de Bahía Blanca, y propiciar de este modo un proceso de desarrollo local que posibilite la diversificación de la base productiva del municipio rosaleño.
- La localización y características actuales del puerto evidencian que se encuentra subutilizado y débilmente integrado al sistema productivo del sudoeste bonaerense.

Las afirmaciones y consideraciones vertidas en este capítulo se basan en un trabajo de investigación desarrollado entre los años 2004 y 2011, que fue adaptado y actualizado a los fines de ajustarlo a los requisitos de la presente publicación.

Desde el punto de vista metodológico, la investigación se respalda en un diseño de carácter predominantemente cualitativo, que incluye la selección e interpretación de información bibliográfica y estadística, la consulta de documentos históricos y cartográficos, y el análisis de artículos periodísticos y publicaciones locales. El trabajo de campo se funda en la observación directa sobre el terreno, la realización de entrevistas en profundidad a informantes clave y la aplicación de un cuestionario a los empresarios que desarrollan sus actividades en Puerto Rosales.

La relevancia de la investigación sobre Puerto Rosales reside en gran parte en el momento en que se realizó. Desde los primeros años del siglo XXI diferentes actores (políticos, empresariales, sindicales) de la comunidad rosaleña se movilizaron a fin de encontrar alternativas viables a la gestión del puerto, que permitieran su reactivación. Por esos años surgieron (o se reactivaron) algunos de los proyectos de desarrollo local que de alguna manera incluyen a Puerto Rosales.

Este capítulo se estructura en cinco apartados. Luego de esta introducción se expresan algunas consideraciones teóricas que se estiman relevantes para tratar de comprender la relación puerto – territorio – desarrollo local. Se realiza a continuación una breve caracterización de Puerto Rosales, de su localización, infraestructura y actividades económicas que se desarrollan en él. Prosigue con una breve reseña de la historia del puerto, que evidencia una trayectoria bastante particular signada por períodos de gran actividad, estancamiento y abandono. En cuarto lugar, se hace referencia a las distintas iniciativas de desarrollo local que se han planteado en torno a Puerto Rosales, especificando las razones por las cuales no se pudieron concretar. Finalmente, se formulan algunas consideraciones que intentan dar respuesta al interrogante inicial de este capítulo.

Algunas consideraciones teóricas: Explorando la relación puerto – territorio - desarrollo

En el actual contexto de globalización, los puertos pueden ser considerados puntos nodales de articulación de los espacios locales a los flujos de la economía mundial, en el marco de una lógica espacial impulsada por un funcionamiento económico en red que jerarquiza ciertos nodos de conectividad espacial (Gorenstein, 2004).

Tal como sostiene Martner (1999), “los puertos articulados en red tienden a constituirse en nodos de concentración, integración, procesamiento y distribución de flujos a través de redes físicas que movilizan capital, información y mercaderías. Como *espacios frontera*, tienen la posibilidad de estructurar encadenamientos y redes productivas globalizadas hacia los territorios interiores a diferencia de otros nodos o *hubs* tienen la propiedad de articular tanto su propio espacio local, así como los fragmentos interiores del territorio nacional o del ámbito continental de pertenencia, con las redes globales”.

Una tendencia que se ha ido consolidando en las últimas décadas es que los grandes puertos concentradores de flujos logran en muchos casos establecer vínculos económicos y territoriales más sólidos y de mayor densidad con fragmentos territoriales o regiones interiores distantes, que con su entorno local o regional inmediato (Martner; 2001, 1999).

Sin embargo, en el caso de los países periféricos, como Argentina, la mayoría de los puertos no tienen la posibilidad de articular los fragmentos territoriales locales con las redes y flujos globales. Muchos de estos puertos enfrentan dificultades para captar rutas e integrar redes globales, al tiempo que sus vínculos con la región inmediata se debilitan (Martner, 2001).

Los puertos del estuario de Bahía Blanca, entre los cuales se incluye Puerto Rosales, se localizan en espacios periféricos, razón por la cual su articulación a las redes y flujos globales es marginal. Aun así, cabe reconocer que el puerto de Bahía Blanca, de claro perfil exportador, se encuentra mejor posicionado que Puerto Rosales para alcanzar al menos una débil integración al sistema portuario internacional. En cambio, el movimiento de petróleo que canaliza Puerto Rosales se orienta principalmente hacia el mercado interno, exportándose tan solo una mínima proporción a Brasil y Chile.

En las últimas dos décadas se produjeron importantes transformaciones en el transporte marítimo y los sistemas portuarios, vinculadas a los siguientes factores: las innovaciones tecnológicas y organizacionales incorporadas; la especialización y adaptación del equipamiento portuario a las exigencias de los cargadores; la consolidación de nuevos patrones de transporte y cambios en la gestión logística; el surgimiento de nuevos agentes y centros de control del sistema portuario mundial; la profundización de la competencia interportuaria, que implicó la desaparición o declive de numerosos puertos comerciales y el consecuente aumento de la concentración de la estructura portuaria internacional (Gorenstein 2004, 2005).

En Argentina se produjeron importantes cambios institucionales en la gestión de los puertos, en el marco de las Leyes de Reforma del Estado y de Emergencia Económica de principios de la década de 1990. Se impulsó la desregulación y privatización del sistema portuario a través de la sanción de la Ley de Actividades Portuarias 24.093 y su decreto reglamentario 817 en el año 1992.

La mencionada ley dispuso la transferencia hacia las provincias del dominio y explotación de los puertos del Estado nacional que estuvieran situados en sus territorios. Para el caso particular de los principales puertos del país (Buenos Aires, Rosario, Santa Fe, Bahía Blanca y Quequén) dicha transferencia requería la previa conformación de sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales que tendrían a su cargo la administración de estos puertos.

En concordancia con lo anterior, la provincia de Buenos Aires sancionó la ley 11.414, que establece la creación de entes públicos de naturaleza no estatal para la gestión de los puertos transferidos, otorgando al sector privado su explotación.

Se constituyen así los consorcios de gestión portuaria, figura jurídica que refleja las nuevas formas de articulación pública/privada en la administración y gestión de puertos; que se caracterizan por gozar de autonomía económica, financiera y contable, aunque son auditados y controlados por el estado provincial (Costa y otros, 2006).

A los fines de la investigación realizada y del presente capítulo, se puede considerar al complejo portuario industrial del estuario de Bahía Blanca (del que Puerto Rosales forma parte) como parte integrante de un sistema productivo local (SPL).

Los **sistemas productivos locales**³⁸ pueden definirse como “aquellos territorios especializados cuya estructura productiva se basa en la presencia de redes de pequeñas empresas de origen local, en torno a una cadena productiva determinada, con predominio de relaciones no jerárquicas de tipo horizontal y una acusada división interna del trabajo” (Méndez, 2006)

Caravaca (2002) conceptualiza a los SPL como aquellas áreas en las que han logrado conformarse redes de pequeñas empresas especializadas con crecientes vínculos entre sí y con las instituciones locales, apoyadas en un contexto social e histórico determinado. Estos sistemas se originan como consecuencia de procesos de descentralización productiva, o bien a partir de un “efecto de condensación” capaz de favorecer -a lo largo del tiempo- el surgimiento de iniciativas locales, acompañadas en algunos casos por la llegada de inversiones exógenas.

Estas particularidades facilitan la “acumulación de una serie de *ventajas* que permiten incrementar la *competitividad* de las empresas en determinados ámbitos; lo que está estrechamente relacionado con la *revalorización* del *entorno territorial* como factor estratégico” (Caravaca, 2002),

Un puerto puede ser considerado como “capacidad localizada y, por lo tanto, como ventaja específica y fuente de riqueza y acumulación para la ciudad o región donde se emplaza”. (Gorenstein, 2004)

Entre el puerto y la región de emplazamiento se produce “una integración económico-territorial de tipo funcional vinculada a las relaciones espaciales de contigüidad que se establecen por el flujo de producciones provenientes de los hinterland respectivos. Sus efectos inductores en el entramado económico local se relacionan con la mano de obra ocupada, el transporte y otros servicios (logísticos, financieros, energéticos, etc)” (Gorenstein, 2004).

En los últimos 25 años los puertos se han posicionado como “sitios estratégicos para la radicación de nuevas inversiones y desarrollos logísticos, particularmente los relacionados con las grandes empresas y los traders globales que controlan la exportación de los commodities agroalimentarios” (Gorenstein, 2004). Una parte importante de estas inversiones se han destinado a la ampliación de la infraestructura de almacenaje, la instalación de nuevas plantas de procesamiento, el mejoramiento de las áreas de embarque y el desarrollo del transporte multimodal.

Sin embargo, muchas veces los puertos operan como simples plataformas de comunicación e intercambio de materias primas, insumos y mercaderías, y se valorizan en función de su proximidad a las zonas de producción y de sus posibilidades de conexión y articulación con

³⁸ Se utilizan indistintamente diversas expresiones para hacer referencia a esta forma de organización espacial de la producción: sistemas territoriales de producción, sistemas locales de empresas, áreas de especialización productiva, áreas sistema, en función del mayor o menor grado de complejidad y solidez alcanzado en su desarrollo. “En buena parte de la bibliografía reciente se ha generalizado el uso del término sistema productivo local para identificar conjuntamente y de forma simplificada a todos estos tipos de organización productiva” (Caravaca, 2002)

Ingresando desde el Océano Atlántico hacia el oeste se encuentran las boyas para manipuleo de hidrocarburos de Punta Ancla y Punta Cigüeña, siguiendo luego el muelle comercial de Puerto Rosales, e inmediatamente a continuación Puerto Belgrano, que es asiento de la base naval más importante de la Armada Argentina y cuenta con talleres especializados en reparaciones navales.

Llegando al interior del estuario se encuentra el puerto de Ingeniero White, especializado en la carga y descarga de cereales, subproductos y cargas generales. En 2005 se habilita un muelle multipropósito para el movimiento de contenedores y mercaderías generales.

Hacia el oeste de Ingeniero White se localiza Puerto Galván, que posee una terminal especializada en el manejo de cereales y subproductos, una zona destinada a mercaderías generales y otra al manipuleo de combustibles líquidos y gaseosos

Entre los puertos de Ingeniero White y Galván se extiende un área de 140 hectáreas, con un frente de 1.800 metros, que se conoce con el nombre de “Cangrejales” y constituye un sector ganado al mar para la expansión portuaria que fue rellenado con material extraído del dragado del canal principal. En esta zona se instalaron las empresas Profertil SA, la principal productora de urea y amoníaco a nivel mundial, y Compañía Mega SA, una planta de fraccionamiento de hidrocarburos líquidos, sistema de almacenamiento y cargamento en barcos.

Puerto Rosales encuentra emplazado en la desembocadura del arroyo Pareja, a 38° 55' S y 62° 04' O. Posee un muelle continuo de 302 metros de longitud, con una estructura que le permite tener al pie de muelle una profundidad de 30 pies (9,50 metros), aunque dada la dinámica del transporte de sedimentos en el área y su falta de dragado y mantenimiento, se ha reducido notablemente. A lo largo del muelle se tiene un espacio operativo que promedia los 140 metros de ancho. Existe también un muelle de 100 metros de largo donde atracan embarcaciones de pesca, que si bien presenta ciertas falencias de infraestructura registra una creciente actividad, que podría incrementarse si se realizan las reparaciones que requiere.

Puerto Rosales ocupa una superficie de 21 hectáreas, que se distribuyen de la siguiente manera: una porción continental de 13 hectáreas, un terraplén de 0,68 kilómetros de largo y una cabecera portuaria de 7 hectáreas donde se encuentran las oficinas de la Delegación Puerto Rosales, Prefectura Naval Argentina y Aduana. Cuenta además con dos galpones de grandes dimensiones (140 por 20 metros), actualmente en desuso. Se halla provisto de los servicios de energía eléctrica, agua potable y comunicaciones (telefonía e Internet).

El acceso marítimo a Puerto Rosales se produce desde la boya N° 21 del canal principal, en tanto que la conexión terrestre se efectúa a través de la Ruta Nacional N° 229, que comunica con Bahía Blanca, y la RN N° 249 que lo vincula a su vez con la RN N° 3. El puerto no se halla en la actualidad integrado a la red ferroviaria, si bien las vías de la empresa Ferro Expreso Pampeano llegan hasta unos 2.700 metros del muelle.

La principal actividad operativa de Puerto Rosales se centra en las dos monoboyas giratorias para el atraque de grandes buques petroleros, que pueden descargar en promedio unas 400.000 toneladas mensuales. Estas boyas se encuentran vinculadas a tierra firme por una cañería submarina de 2.000 metros de longitud que las conecta con una planta de 18 tanques (con una capacidad de almacenaje de 480.000 m³) y un oleoducto a través del cual se bombea el crudo hacia las refinerías instaladas en La Plata. Las monoboyas son administradas por la empresa multinacional Oiltanking Ebytem SA, que se encarga del almacenaje y bombeo del petróleo.

El puerto es utilizado principalmente como asiento de las embarcaciones que brindan servicios de apoyo a los cargadores de petróleo flotantes, aunque también hay otras que se dedican a la pesca y/o a actividades recreativas.

Puerto Rosales es administrado por la Subsecretaría de Actividades Portuarias, dependiente del Ministerio de la Producción, Ciencia y Tecnología de la provincia de Buenos Aires. Es el único puerto del estuario de Bahía Blanca que quedó al margen de la conformación del

Consortio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, ente de derecho público no estatal que se constituyó en 1993, en el marco del proceso de privatización y desregulación del sistema portuario argentino.

Historia y coyuntura actual de Puerto Rosales

Puerto Rosales tiene una trayectoria histórica peculiar. Se creó en 1908, tan sólo 10 años después de comenzada la construcción de la Base Naval Puerto Belgrano (en 1898). En las décadas de 1920 y 1930 tuvo un importante movimiento económico, basado en la exportación de cereales, que pudo materializarse debido a que el puerto de Ingeniero White se encontraba colapsado, por lo cual Rosales actuó esos años como salida alternativa de la producción de granos regional. Sin embargo, desde mediados de la década de 1940 ingresó en una etapa de declive y abandono, que coincidió con su nacionalización. En 1947 fue traspasado a la Armada Argentina, dependiente del entonces Ministerio de Marina, y posteriormente a la Administración Nacional de Puertos. Hubo diversos proyectos para reactivarlo durante las décadas del '60, '70 y '80, principalmente uno que apuntaba a exportar cereales desde Puerto Rosales, impulsado por la Federación Argentina de Cooperativas Agrarias (FACA), que fue el que más cerca estuvo de concretarse; aunque finalmente ninguno de ellos prosperó. Desde 1993 quedó bajo la órbita del gobierno provincial.

Desde principios de este siglo, diversos sectores de la comunidad rosaleña, fundamentalmente empresarios, comerciantes, sindicatos y algunos dirigentes políticos, comenzaron a movilizarse a fin de lograr la autonomía de Puerto Rosales y conformar un consorcio de gestión propio, que no dependiera de las decisiones del gobierno provincial. Esta iniciativa se inscribe en un marco donde se han reactivado por parte de la dirigencia y el empresariado local las esperanzas de concretar dos proyectos de desarrollo regional de larga data y que por distintos motivos se ha avanzado muy poco en ellos.

Uno de ellos consiste en la implementación de la Zona Franca Bahía Blanca – Coronel Rosales, que se constituyó formalmente hace 20 años, aunque hasta el momento sólo se ha delimitado la zona donde funcionaría, conformada por dos unidades de negocios, una de las cuales linda precisamente con Puerto Rosales, y se ha concesionado su explotación a una unión transitoria de empresas (UTE) conformada por dos reconocidas instituciones locales (el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca y la Cooperativa Eléctrica de Punta Alta).

La otra iniciativa es la que impulsa el Corredor Bioceánico Trasandino del Sur, que procura enlazar a través de una red de transporte multimodal las ciudades de Bahía Blanca y Talcahuano (Chile), si bien para su concreción aún resta el tendido de las vías férreas entre Zapala (Neuquén) y el límite con el país vecino, así como otras mejoras en infraestructura y desarrollo logístico. Distintos actores institucionales y empresariales rosaleños confían en que Puerto Rosales pueda constituirse en cabecera del mencionado corredor.

Más recientemente surgen dos proyectos de alcance regional que incluyen a Puerto Rosales en su formulación: uno que impulsa la reestructuración de los accesos ferroviarios a la denominada “Área Metropolitana de la Bahía”, que abarca todos los puertos y localidades que integran el estuario bahiense; y el otro promovido por el municipio de Bahía Blanca, el CGPBB y una agencia estatal del gobierno francés que a través de un acuerdo de cooperación técnica y financiera pretenden delinear un Plan de Desarrollo para los municipios de Bahía Blanca y Coronel Rosales, entendidos como una unidad geo-económica y ambiental que requiere de una gestión integrada. También existen otras dos propuestas más estrechamente ligadas al municipio de Coronel Rosales: el sector industrial planificado en Punta Alta y el Puerto Nuevo, localizados ambos en inmediaciones de la estación marítima rosaleña.

Las actividades económicas que se desarrollan en la actualidad en el puerto poseen una limitada capacidad para inducir efectos dinamizadores sobre la economía local, más allá de

algunos débiles eslabonamientos que se han logrado establecer con pequeñas empresas rosaleñas y bahienses vinculadas a la pesca, la reparación de pequeñas embarcaciones pesqueras, las actividades recreativas y, fundamentalmente, la provisión de servicios de apoyo (transporte de trabajadores, insumos, mercaderías) a los barcos petroleros que permanecen amarrados a las dos monoboyas que operan en las adyacencias de Puerto Rosales. La empresa multinacional Oiltanking-Ebytem, que se encarga de la recepción, almacenaje y bombeo del petróleo que proviene de las cuencas patagónicas de nuestro país, funciona como un enclave que no genera ningún tipo de sinergia ni vinculación con el entorno inmediato, más allá de los calificados trabajadores que emplea.

Las actividades que se desarrollan en Puerto Rosales podrían potenciarse y diversificarse a partir de la consecución de inversiones en equipamiento e infraestructura portuaria, que posibiliten su optimización y hagan del puerto una opción interesante para generar nuevos emprendimientos.

Proyectos de desarrollo local vinculados a Puerto Rosales

A lo largo de la historia se han planteado diferentes proyectos de desarrollo local/regional en torno a Puerto Rosales.

A continuación, se hace un análisis del grado de concreción de cada uno de ellos, intentando discernir las razones por las cuales no lograron materializarse, o bien lo hicieron sólo parcialmente:

1. La **Zona Franca Bahía Blanca-Coronel Rosales** es un proyecto de larga data que ha sufrido muchos avances, retrocesos y períodos de estancamiento, en función de las distintas coyunturas histórico-políticas que fue atravesando. Hasta el momento se han delimitado las dos áreas operativas que la conforman y se adjudicó la concesión de la ZFBBCR a la UTE integrada por la Cooperativa Eléctrica de Punta Alta y el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca. Si bien algunas empresas locales y extranjeras han expresado su intención de aprovechar las ventajas impositivas que ofrece el régimen de zonas francas, no se ha formalizado aún la radicación de ninguna de ellas. La ZFBBCR forma parte de la red de Trade Points, y ello puede considerarse un hecho alentador, ya que la vincula a una red global de oportunidades comerciales, facilita la difusión de información relativa al comercio exterior que puede resultar de interés para las pymes locales y puede favorecer su inserción competitiva en el mercado internacional. Otro signo que puede ser apreciado como auspicioso es que los municipios de Bahía Blanca y Coronel Rosales lograron dejar de lado viejos recelos y optaron por encarar un proceso de gestión asociativa que cristalizó en la conformación de instituciones como el Consorcio Intermunicipal, el Comité de Evaluación y Selección y el Ente ZFBBCR, que derivó a su vez en la constitución de un Comité de Vigilancia. No obstante, cabe señalar las dificultades que se evidencian en la concreción de esta iniciativa, que se relacionan con el hecho de que la toma de decisiones que la afectan depende de actores y factores extra-locales, sobre los cuales las posibilidades de incidir desde el espacio local son muy escasas. En este sentido, no puede soslayarse la influencia que han ejercido el centralismo del gobierno bonaerense, los intereses económicos de la Zona Franca de La Plata (capital de la provincia) y la falta de experiencia y escaso poder de movilización de los actores políticos y empresariales locales.

2. El proyecto del **Corredor Bioceánico Trasandino del Sur** constituye un sistema de transporte multimodal que procura vincular los océanos Atlántico y Pacífico y apunta a integrar las economías regionales de la Norpatagonia. El propósito principal es constituir un nodo de servicios logísticos en torno a los puertos del estuario de Bahía Blanca que permita generar nuevas oportunidades de comercio e inversión para la región. Ello requiere aunar la

voluntad de los actores sociales regionales en torno a una definición consensuada de objetivos comunes, afianzar la competitividad de los servicios proporcionados por los operadores logísticos, incrementar el flujo de mercaderías y establecer un marco de reglas claras. Las restricciones que dilatan la concreción de esta iniciativa son, entre otras: la falta de una masa crítica de cargas, la posición periférica que ocupa el sistema portuario del estuario bahiense en el contexto del Mercosur, el tramo inconcluso de vías férreas entre Zapala y la frontera con Chile, las falencias en la red ferroviaria de acceso al puerto de Bahía Blanca, el débil compromiso político por parte de los Estados involucrados. Para poder competir con otros corredores resulta fundamental mejorar la eficiencia, reducir costos y optimizar la calidad de los servicios que presta. En el caso particular de Puerto Rosales, la posibilidad de que pueda constituirse en cabecera del corredor bioceánico es prácticamente nula, debido a las deficiencias en su infraestructura (particularmente en relación a los accesos vial y ferroviario al puerto y a la ausencia de un dragado que lo mantenga operativo) y al escaso volumen de cargas que moviliza (con excepción de las toneladas de petróleo que se manipulan a través de las monoboyas).

3. El anteproyecto para la reestructuración de los accesos ferroviarios al espacio portuario-industrial del estuario de Bahía Blanca, que se conoce bajo el nombre de **Área Metropolitana de la Bahía**, es una iniciativa muy ambiciosa que pretende facilitar el ingreso del transporte ferroviario de cargas a dicho espacio (y de esa forma contribuir a incrementar las exportaciones y el movimiento de mercaderías a través de los puertos locales), así como agilizar la circulación de los trenes interurbanos de pasajeros e implementar un sistema tranviario metropolitano que conecte a las ciudades que integran el AMB. Se puede rescatar como auspiciosa la conjunción de actores (públicos y privados) e intereses en torno a un objetivo común, y la inclusión de Puerto Rosales, Punta Alta y la Base Naval Puerto Belgrano en el proyecto, lo cual de alguna forma convalida su pertenencia al sistema portuario-industrial de la bahía Blanca. De todas formas, luego de su presentación ante las autoridades nacionales en 2006, este anteproyecto no logró conseguir la asignación presupuestaria para efectuar el llamado a licitación de consultoría que posibilite su concreción.

4. El **Plan de Desarrollo del Área Metropolitana del Estuario de la Bahía** es impulsado por el municipio de Bahía Blanca, el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca y GIEADEFRANCE (una agencia estatal de desarrollo francesa). Este proyecto apunta a potenciar el espacio portuario-industrial del estuario bahiense y a integrar a los partidos de Bahía Blanca y Coronel Rosales en una unidad geo-económica que pueda insertarse de manera competitiva en el mercado global. Se pueden rescatar como aspectos positivos de esta iniciativa el propender a un modelo de gestión integrada ciudad-puerto, el plantearse un horizonte temporal de 20 años (a diferencia de las prácticas usuales de planificación en nuestro país, centradas en el corto plazo) y el propiciar la concertación de todos los actores involucrados. Se advierte claramente que este proyecto fue formulado por GIEADEFRANCE, la Municipalidad de Bahía Blanca y el CGPBB, y que la participación de los actores institucionales rosaleños (autoridades políticas, equipos técnicos, sector privado empresarial) no sólo ha sido mínima, sino además tardía, puesto que se sumaron a esta iniciativa cuando ya se encontraba en marcha. La inclusión de los actores rosaleños no fue producto de la movilización de la comunidad o sus representantes, sino que obedeció más bien a que fueron invitados a sumarse, dado que el espíritu del proyecto promueve la integración de todos los sectores que forman parte del sistema portuario bahiense. Y si bien esto beneficia a Puerto Rosales cabe destacar la falta de una actitud emprendedora por parte de los actores más estrechamente ligados a él.

5- El **sector industrial planificado** en Punta Alta: Tanto el gobierno municipal como la Unión del Comercio, la Industria y el Agro de Punta Alta (UCIAPA) vienen impulsando desde mediados de los años '80 sendos proyectos para conformar un agrupamiento industrial planificado mixto en terrenos próximos a Puerto Rosales y la Zona Franca. Resulta crucial garantizar la accesibilidad a este sector mediante la construcción de la tan postergada avenida de circunvalación y el mejoramiento del acceso vial a través de la ruta 249. Otros factores que han retrasado la concreción de este proyecto son la excesiva demora en aprobar el Código de Zonificación por parte del municipio rosaleño, que finalmente se reglamentó en 2008, y la falta de decisión política y de una actitud emprendedora por parte del empresariado local.

6. El proyecto que se conoce bajo el nombre de “**Puerto Nuevo**” es, por el momento, no mucho más que eso, teniendo en cuenta que ni siquiera se ha formalizado la transferencia de las tierras (de la BNPB al municipio) donde se emplazaría; por otra parte, el sector delimitado con ese fin se superpone espacialmente con el área operativa I de la ZFBBCR, por lo cual se considera que en la medida en que no se logre resolver una cuestión tan básica y fundamental como ésta, sus posibilidades de concreción son remotas, más allá de las expectativas que este proyecto ha generado en la dirigencia política y empresarial local. Esta iniciativa fue promovida de manera unilateral por el gobierno provincial y parecía incluso ser desconocida por los actores locales y el propio delegado administrador de Puerto Rosales, lo cual es preocupante dado que el espacio local aparece una vez más como un mero receptáculo pasivo de decisiones y acciones que se implementan “desde afuera” y no como una construcción social de los propios actores locales.

A modo de síntesis, y a fin de poder establecer vinculaciones entre los diferentes proyectos mencionados, se los puede agrupar y clasificar en función de la escala y de la dimensión temporal que abarcan. En relación a la escala, se puede afirmar que los proyectos de Zona Franca, Corredor Bioceánico y Área Metropolitana de la Bahía tienen un alcance de tipo regional dada su área de influencia, que podría expandirse aún más en función de la optimización (y posible ampliación) de la infraestructura de transporte y de las posibilidades productivas y comerciales que puedan impulsarse en torno a ellos. Por su parte, las propuestas tendientes a materializar un sector industrial planificado en Punta Alta y el Puerto Nuevo tienen un impacto a nivel estrictamente microlocal.

Según la dimensión temporal de estas iniciativas de desarrollo local/regional, el proyecto de una Zona Franca en el estuario de Bahía Blanca registra un primer antecedente a mediados del siglo XIX; el del Corredor Bioceánico Trasadino del Sur data de la década de 1940; la idea de implementar un sector industrial planificado en Punta Alta surge con fuerza a mediados de los '80, en tanto que las dos propuestas vinculadas al Área Metropolitana de la Bahía y el denominado Puerto Nuevo son mucho más recientes y se formalizan con posterioridad a 2005.

Consideraciones finales

Dadas la situación y condiciones actuales de Puerto Rosales, las posibilidades de impulsar algún tipo de desarrollo local se encuentran muy limitadas. El principal flujo que canaliza (petróleo), si bien representa aproximadamente la mitad del volumen total de cargas que circulan por el estuario bahiense, es movilizadado por una empresa multinacional (Oiltanking Ebytem) que funciona a modo de enclave administrando el funcionamiento de las monoboyas que forman parte del espejo de agua que pertenece a la jurisdicción de Puerto Rosales. Genera escasos efectos multiplicadores en la economía local que benefician sólo, y de manera muy limitada, a las agencias marítimas, proveedurías, talleres navales y empresas

de transporte que proporcionan sus servicios desde Puerto Rosales a los buques amarrados a las monoboyas, aprovechando la ventaja locacional que el puerto les ofrece.

Cualquier proyecto de desarrollo que pretenda encararse en relación a Puerto Rosales debería involucrar a una mayor diversidad de actores (políticos, sindicales, empresariales, técnico-profesionales) de la comunidad en torno a objetivos comunes y claramente definidos, aprovechando los recursos y activos específicos con que cuenta el puerto. Ligado a ello, resulta fundamental que el proceso que se inicie tenga continuidad en el tiempo y la capacidad de superar las dificultades y conflictos que eventualmente puedan surgir.

En cuanto a la capacidad del puerto para impulsar procesos de desarrollo local, cabe tener en cuenta que “como cualquier otra infraestructura, un puerto representa sólo una oportunidad, que se convierte en una ventaja relativa para el lugar donde se inserta sólo si es apropiado por los actores locales, públicos y privados, como herramienta para el desarrollo de sus proyectos” (Carrquiriborde, 2004:280). El desarrollo de las capacidades políticas, económicas y técnicas de los actores institucionales locales vinculados al puerto constituye una estrategia ineludible a fin de insertar los territorios en los flujos del comercio global. Estas acciones deberían complementarse con políticas orientadas a la formación de emprendedores locales capaces de formular proyectos productivos y comerciales en relación al puerto.

Resulta imperioso asimismo consolidar una infraestructura de transporte y comunicaciones que asegure un óptimo funcionamiento del puerto, y que sobre todo logre conectarlo de manera eficiente con su hinterland, reforzando la accesibilidad al mismo y avanzando en la integración de los sistemas multimodales de transporte.

La reactivación de Puerto Rosales se encuentra estrechamente vinculada a la integración y complementación que logre establecer con el sistema portuario del que forma parte. Para ello es necesario avanzar en la articulación de Puerto Rosales con el resto de las terminales portuarias que integran el estuario de Bahía Blanca.

La administración y gestión de Puerto Rosales requiere el establecimiento de instancias institucionales que posibiliten la discusión y la concertación de estrategias comunes entre los diferentes actores involucrados en su funcionamiento.

Los partidos de Bahía Blanca y Coronel Rosales conforman una unidad geográfica, ambiental y económica que exige una administración compartida y representativa de ambas comunidades; y dada la evidente asimetría en el desarrollo físico e institucional de sus puertos, la integración se debería afianzar de manera equilibrada y consensuada a fin de neutralizar las desigualdades existentes. De esta forma, se podría mejorar la competitividad de todo el sistema portuario del estuario bahiense a partir de la diversificación de la base productiva, de la creación de cadenas de valor en torno a las actividades agroalimentaria y petroquímica y del incremento de las exportaciones regionales.

Bibliografía citada

BRÓNDOLO, M. y BAZÁN, S. (Coord.), (2001) *Geografía de Punta Alta y partido de Coronel Rosales. El espacio geográfico: potencialidades y restricciones*. Bahía Blanca, Editorial de la Universidad Nacional del Sur.

BUSTOS CARA, R. y TONELLOTTO, S (2009) Descentralización portuaria. Dificil gobernanza en la relación ciudad-puerto de Bahía Blanca. Provincia de Buenos Aires, Argentina. 22 pp. Ponencia presentada en el *Simposio: Globalización, ciudades y puertos: ¿Qué políticas de desarrollo para las ciudades puerto de América Latina?*, Ciudad de México, julio de 2009.

CARAVACA, I. (coord.), 2002 *Innovación y Territorio. Análisis comparado de sistemas productivos locales en Andalucía*. Sevilla. Consejería de Economía y Hacienda, Junta de Andalucía.

- CARRIQUIRIBORDE, H. (2004) Puertos, descentralización... ¿y después?. En: Laurelli, E. (Comp.): *Nuevas territorialidades: Desafíos para América Latina frente al siglo XXI*, pp. 269 a 280. La Plata, Ed. Al Margen.
- CHALIER, G. (2004) Inversiones francesas para el sur bonaerense. En: *Todo es Historia*, Año XXXVI, N° 441, abril 2004, pp. 30 a 38. Buenos Aires.
- COSTA, A.M. y otros (2006): Nueva institucionalidad en el sistema portuario argentino: vinculación público/privada en la organización y gestión del puerto Quequén. En: *Economía, Sociedad y Territorio*, Vol. V, N° 20, pp. 753 a 779, enero-abril 2006. Toluca, El Colegio Mexiquense, A.C.
- CUADRADO, D. y otros (2007) Geomorfología. En: Piccolo, M.C. y Hoffmeyer, M. (Editoras): *Ecosistema del Estuario de Bahía Blanca*, pp. 29 a 38. Bahía Blanca, Editorial de la Universidad Nacional del Sur.
- GORENSTEIN, S. (2005) Nueva institucionalidad y proyección local tras la privatización portuaria argentina. Los casos de Bahía Blanca y Rosario. En: *EURE, Revista Latinoamericana de Estudios Urbano-Regionales*, Vol. XXXI, N° 92, pp. 105 a 122, mayo 2005. Santiago. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- GORENSTEIN, S. (2004) Sistemas territoriales agro-exportadores y el nuevo entorno portuario. En: ALBALADEJO, C. y BUSTOS CARA, R. (Comps.): *Desarrollo local y nuevas ruralidades en Argentina*, pp. 51 a 69. Bahía Blanca, Editorial de la Universidad Nacional del Sur.
- MARENCO, N. S. (2000) Nuevas formas de gestión para el desarrollo regional. La Zona Franca Bahía Blanca – Coronel Rosales. En: BUSTOS CARA, R. y CERNADAS DE BULNES, M. (Editores): *Estudios Regionales Interdisciplinarios II*, pp. 123 a 135. Bahía Blanca, Editorial de la Universidad Nacional del Sur.
- MARTNER, C. (2001) El impacto de las alianzas globales de transporte intermodal en los puertos y regiones interiores de México. En: *Globalización y Territorio*. VI Seminario Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio, pp. 153 a 172. Rosario, Facultad de Ciencias Económicas y Estadística, Universidad Nacional de Rosario.
- MARTNER, C. (1999) El puerto y la vinculación entre lo local y lo global. En: *EURE, Revista Latinoamericana de Estudios Urbano-Regionales*, Vol. XXV, N° 75, pp. 103 a 120, septiembre 1999. Santiago. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- MÉNDEZ, R. (2006) Del distrito industrial al desarrollo territorial: Estrategias de innovación en ciudades intermedias. 28 pp. *Ponencia presentada en el IX Seminario Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio*. Mayo de 2006. Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur.
- OMAR, D. (2012) *Las perspectivas de desarrollo de Puerto Rosales en el sistema productivo del sudoeste bonaerense, Argentina*. La Rábida. Universidad Internacional de Andalucía.
- VÁZQUEZ-BARQUERO, A. (2006) Surgimiento y transformación de *clusters* y *milieus* en los procesos de desarrollo. En: *EURE, Revista Latinoamericana de Estudios Urbano-Regionales*. Vol. XXXII, N° 95, pp. 75 a 92, mayo 2006. Santiago. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile.