

La reforma del Estado en Argentina: El sistema portuario de Bahía Blanca

LIC. CECILIA OCKIER

Departamento de Geografía, Universidad Nacional del Sur,
Bahía Blanca, República Argentina

RESUMEN

La reforma del Estado a través de descentralización de funciones y actividades implica el acompañamiento de recursos financieros adecuados para la eficiencia en las nuevas responsabilidades a encarar. En 1992 la Ley de Actividades Portuarias (24.093) posibilitó que la estación marítima de Bahía Blanca comenzara a funcionar como Puerto autónomo bajo el control de un Consorcio de Gestión integrado por representantes de todas las actividades que allí se desarrollan. Si bien son significativos los logros alcanzados, aún faltan decisiones políticas importantes para posicionar al sistema portuario bahiense en aquel que ofrece las mejores ventajas comparativas para importar y exportar a nivel nacional.

ABSTRACT

The Reform of the State through the decentralization of functions and activities implies the accompaniment of suitable financial resources for the efficiency in the new responsibilities to confront. In 1992 the Law of Port Activities (24.093) allowed that the Maritime Station in Bahía Blanca began to work as an Autonomous Port under the control of a Management Association composed of representatives of all activities developed there. Even though these achievements are quite significant, important political decisions are still missing to place the Bahiense port system in one that offers the best comparative advantages to import and export in a national standard.

LAS NUEVAS TENDENCIAS EN EL PROCESO DE GLOBALIZACIÓN

Los cambios que se están evidenciando en las postrimerías del siglo muestran a la sociedad toda mucho más que transformaciones o modificaciones en lo relativo a las relaciones económicas y políticas. Cada uno de los países del planeta se encuentra en este momento en un proceso de reorganización del aparato productivo, de los roles y competencia del Estado, de nuevas necesidades de demanda social, etc.

Las nuevas relaciones del hoy se sustentan, sobre todo, en cambios cualitativos evidenciados en un inusitado avance del conocimiento, en un desarrollo tecnológico-científico como herramienta indiscutible de poder, en fragmentación industrial buscando aquellas ventajas que garanticen una mayor competitividad, en nuevas y constantes innovaciones asegurando fuerzas productivas que afiancen las economías de mercado, etc.

Este proceso que es dinámico, contemporáneo y global, de ninguna manera significa que es homogéneo, conviven en el espacio, tiempos diferentes, técnicas dispares, sociedades distintas, estructuras asimétricas. Para muchos investigadores en este tema, el esquema de la globalización muestra cada vez más la coexistencia de países

que lideran el proceso, llamados también países centrales, y el resto de las naciones que conforman la gran mayoría, y que en calidad de marginales o espectadores de los acontecimientos, sólo agudizan sus desigualdades con respecto a aquéllos.

El vertiginoso dinamismo, sobre todo en los medios de comunicación e información, ha provocado que los cambios, aun aquellos que acontecen en espacios muy lejanos, no pasen desapercibidos, no sean simplemente hechos que suceden a miles de kilómetros. Simultáneamente, o en tiempos apenas diferidos, las nuevas exigencias llegan a todos; trastrocando valores, identidades, nacionalidades.

"Como preservar nossa identidade cultural e unidade política em um mundo denominado por grupos transnacionais que fundam seu poder no controle da tecnologia, da informação e do capital financeiro? E esse o desafio com que nos deparamos. Para enfrenta-lo, devemos cornear por refletir seriamente sobre a situação de perda de rumo em que nos encontramos". Furtado, 1993.

El desafío de cuidar y resguardar nuestra identidad, tal cual lo puntualiza Furtado, nos compromete a todos, con diferente cuota de responsabilidad según el grado de decisión y poder que cada uno posea.

EL SISTEMA PORTUARIO DE BAHÍA BLANCA EN EL PROCESO DE DESCENTRALIZACIÓN

En todos los órdenes de la vida, tanto sea de manera individual o grupal, la alteración de esquemas tradicionales ya conocidos y puestos en práctica implica en primera instancia una actitud de cambio. Entendiendo que ese cambio debe partir de adentro hacia afuera, debe estar condicionado a la decisión de fortalecer lo positivo, impulsarlo, apuntalarlo y estar dispuestos a modificar todo aquello que haya resultado negativo en el pasado.

Desde nuestra posición bahiense es dable pensar en cambios con respecto a los ejes de desarrollo preexistentes hasta ahora, en los cuales la ciudad se ha mantenido ajena, salvo algunos ejemplos puntuales. Desde la escala intraurbana y extraurbana tenemos potencialidades que deben ser valorizadas para fortalecer la dimensión espacial de nuestro desarrollo local.

La historia de nuestro país nos muestra que a partir del Puerto de Buenos Aires y en relación al área metropolitana se fue construyendo y alimentando un sistema creciente de dependencia. "La persistencia de estos fenómenos, así como la creciente percepción de que ellos están teniendo consecuencias desfavorables para los procesos de acumulación y crecimiento de cada sistema en su conjunto, han comenzado a generar, cada vez con más frecuencia e intensidad, propuestas de desconcentración productiva y de descentralización decisional". Mattos, 1983.

Actualmente, el Estado está llevando adelante un proceso de descentralización y privatización de funciones y actividades. Dicha actitud puede interpretarse desde dos ángulos diferentes: el convencimiento que bajando el poder decisional a las jurisdicciones más pequeñas, la comunidad es protagonista activa de su desarrollo, sería la primera lectura. La segunda interpretación no apunta a una decisión del gobierno nacional, sino a imposiciones exógenas basadas en el principio de austeridad y achicamiento del aparato estatal, como signo de "buen comportamiento" para recibir como rédito alguna dádiva.

En el caso que nos ocupa, el sistema portuario bahiense recientemente ha pasado a desenvolverse por medio de un Consorcio que tiene como objetivo: administrar y explotar las instalaciones existentes otorgando permisos, locaciones, derechos a quienes lo solicitan dentro del régimen legal vigente que rige la actividad comercial, industrial y recreativa de las terminales portuarias.

Recordemos que en 1956 se crea la Administración General de Puertos -como empresa del Estado- la que regula, administra y gerencia la

totalidad del sistema portuario del país con centralización desde la capital. Pasan más de veinte años y el poder decisional de los puertos seguía en su totalidad en manos del Estado nacional. En 1979 la iniciativa privada encuentra eco en la Ley 22.108 sobre Terminales Portuarias de Elevadores de Granos, que permite la construcción y administración de terminales privadas. Con el tiempo estas empresas, que ya habían adquirido envergadura, desplazan a la JNG en los roles que ésta desempeñaba.

Debido a que Argentina no contaba con una legislación ordenada y eficiente, como marco regulatorio de las actividades portuarias, la injerencia dentro de los puertos de empresarios particulares aceleró la necesidad de reglamentar y sancionar una Ley de Puertos.

"Así, en el año 1992, el gobierno dicta la Ley N° 24.093, conocida como Ley de Actividades Portuarias, que tendrá que ver de ahora en más con todos los aspectos vinculados a la habilitación, administración y operación de los puertos estatales y particulares existentes o a crearse en el territorio nacional". Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, 1994.

La Ley preveía en primera instancia la transferencia, de la órbita nacional a la jurisdicción provincial, de la propiedad de sus puertos (art. 11). Se debía garantizar, para efectivizar el acto, la constitución de "sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales" (art. 12), quienes tomarían bajo su gestión las actividades portuarias.

El 1 de septiembre de 1993 el Puerto de Bahía Blanca comenzó a funcionar como Puerto Autónomo, administrado por un Directorio de nueve miembros. En él están representados: la Pcia. de Buenos Aires (reservándose la presidencia), el municipio local, los empresarios y los representantes de los trabajadores.

Las nuevas funciones administrativas que tiene el Puerto deben de ir acompañadas con una importante inyección de recursos financieros que permita a los integrantes del Directorio plasmar, en hechos concretos y en el momento preciso, las iniciativas y proyectos que sobre el particular han concebido. "Es necesario dejar sentado que no es descentralización real aquella que no contempla una real redistribución de competencias, atribuciones y recursos". Borja, 1986.

El objetivo del gobierno, de intentar lograr una mayor participación de los privados en invertir en los sectores que hasta ahora estuvieron bajo el control del Estado, puede resultar estéril. Al menos que se ofrezca como garantía la seguridad jurídica y la estabilidad monetaria a inversionistas potenciales, es poco probable que éstos se interesen.

"La descentralización debe entenderse como un proceso de transformación democratizadora de una sociedad: un proceso que responde a las demandas de amplios sectores sociales por obtener mayores cuotas de participación en la toma de decisiones respecto a la gestión del Estado y al destino de su propio desarrollo". Estaba, B., 1991.

Desde la conceptualización apuntada precedentemente es que entiendo el sentido del proceso que está en marcha, y apoyándome en su contenido delinearé las acciones del sector privado que con su "mayor cuota de participación" están creando las condiciones favorables para posicionar a nuestro Puerto como el que reúne las mejores ventajas integradas de funcionamiento.

A modo de presentación, podemos considerar que el sistema portuario bahiense cuenta con instalaciones que se ubican a lo largo de 25 km de costa. "Ingresando desde el Océano Atlántico hacia el oeste se encuentran en primer lugar 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 la base naval más importante de la Armada Argentina". Gestión, *op. cit.*

Ya en su interior, se levantan las instalaciones que pertenecen al Puerto Ingeniero White, encontrándose el muelle de la usina termoeléctrica Luis Piedra Buena y a continuación las construcciones especializadas para la carga de cereales y subproductos. Cuenta además con un muelle equipado para el manipuleo de mercaderías en general. Puerto Galván, geográficamente alejado del Puerto Ingeniero White por un espacio previsto para futuras ampliaciones, acoge en sus distintos muelles las actividades concernientes a cereales y subproductos y a carga general. En su extremo oeste encontramos la terminal para combustibles líquidos y gaseosos.

Analíticamente observamos que la vía de acceso al sistema portuario se realiza a través de un canal de 190 metros de ancho y 90 km de longitud. La amplitud de mareas registrada permitía hasta ahora una ventaja adicional, ya que en momentos de marea alta era factible la recepción de barcos de mayor calado. Pero las nuevas exigencias del mercado exportador no pueden asentarse simplemente en las condiciones naturales que un sitio detente. Mantenerse en el comercio mundial depende cada vez más de un desplazamiento rápido y totalmente confiable de las mercancías.

Es por eso que en 1991 empresarios argentinos y extranjeros comprometen su experiencia y capital para proyectar a nuestro puerto, con una profundización a 45 pies y tareas complementarias, en el puerto de aguas profundas del país. Con tecnología de avanzada y en 36 meses se

realizaron tareas de extracción de material y rectificación de la traza original para disminuir el embanque en el canal principal. En la zona de maniobras y giro, y en inmediaciones de Galván, las tareas fueron de extracción y limpieza. Se instalaron balizas y 70 nuevas boyas luminosas, alimentadas por energía solar con el objeto de asegurar la navegación durante las 24 horas. Se efectuaron además minuciosos estudios de sedimentación, incorporándose expertos en el tema. En el espacio previsto para expansión de actividades, se realizaron tareas de dragado extrayéndose restos de embarcaciones hundidas. Dentro del plan general también se incluyó el dragado del canal de acceso hacia el Puerto de la Base Naval. Los trabajos fueron ejecutados por la empresa rusa Technostroyexport, actuando como subcontratista la empresa holandesa Boskalis, estando las tareas a realizar bajo el control y supervisión del Departamento de Construcciones Portuarias y Vías Navegables.

El servicio de remolque, que antes prestaba el Estado a través de la Flota Fluvial del Estado, se cumple en estos momentos por privados. La empresa Wijsmuller integrante de la empresa Satecna con el 40% del paquete accionario, compra a fines de 1993 el 60% restante, pasando a ser única propietaria. La misma acredita una vasta experiencia en la prestación de servicios marítimos: en el Puerto de Amsterdam posee la exclusividad de remolque operando, además, en puertos africanos y asiáticos. En 1981, desde Nagoya -Japón- transportó hasta puerto Galván la fábrica flotante de polietileno adquirida por Ipako. Conjuntamente con Satecna operan dos empresas más de origen argentino, hecho que ha resultado altamente auspicioso, cumpliéndose uno de los objetivos básicos de la Ley de Puertos, que propende a una mayor competitividad entre los diferentes prestadores de servicios.

Los logros alcanzados hasta ahora deben ser mantenidos y reforzados; los trabajos de mantenimiento del canal de acceso no pueden interrumpirse. En su momento se resolvió que la Nación, la Provincia, y el Consorcio, por partes iguales financiarían la obra. La Provincia y el Consorcio cumplieron con lo convenido, la Nación se muestra cada vez más reticente a realizar los aportes.

Espacialmente la distribución de las distintas instalaciones vinculadas con actividades específicas, se ordenan de la siguiente manera, entrando por el Océano Atlántico:

a) Amarraderos para combustibles

En el sector conocido como Punta Ancla y Punta Cigüeña se ubican dos boyas para el atraque de grandes buques petroleros, la profundidad

de 70 pies de calado así lo permite. Estas instalaciones se conectan a tierra firme por medio de una cañería submarina de 2.000 metros de longitud, allí se encuentran tanques receptores y un oleoducto que transporta el producto hasta la ciudad de La Plata.

b) Puerto Rosales

Transferido por la Nación a la órbita provincial, su administración y explotación está a cargo de la Dirección de Actividades Portuarias de la Pcia. de Buenos Aires.

Esta acción de desregulación portuaria trae para la población de Punta Alta una nueva esperanza de rehabilitación de sus instalaciones, que se encuentran inactivas desde hace medio siglo.

El Consejo Deliberante de la vecina ciudad está muy interesado en un anteproyecto integral portuario presentado por dos empresas: Huayqui S.A. y Surplat S.A., tendiente a la reactivación de Puerto Rosales y Puerto Belgrano de manera integrada.

c) Puerto Belgrano

"Constituye la principal base militar de la República Argentina y sus instalaciones portuarias conforman una gran dársena de 243.000 metros cuadrados, rodeada de varios muelles que en conjunto totalizan 2.472 metros de frente de ataque. Desde el punto de vista comercial, merecen destacarse entre sus instalaciones los diques secos N° 1 YN° 2, de 215 metros y 205 metros de largo, respectivamente, que permiten realizar reparaciones navales de envergadura, asistidos por talleres especializados en dicha actividad". Gestión... *op. cit.*

El diseño general de la Base Naval Puerto Belgrano no fue pensado como una suma de elementos correspondientes a actividades diferenciadas, sino como un verdadero sistema.

Este hecho nos muestra distintas formas que están interconectadas entre sí a través de una función: base principal de la Marina de Guerra Argentina. Podemos distinguir dos áreas, la denominada común y la de reserva.

En la primera se desarrollan las actividades cotidianas de la vida civil de la población militar residente. En la zona de reserva se levantan las construcciones correspondientes al quehacer de las funciones de la fuerza armada: apostadero natural de la flota, comando naval y sus dependencias, jefatura del arsenal de la base, talleres generales, etc.

d) Puerto Ingeniero White

El puerto cuenta con dos áreas de operaciones que se vinculan directamente con el tipo de mer-

cancías que trabaja: cereales y subproductos y carga general.

En el caso de cereales y subproductos las firmas que poseen instalaciones son Platestiba S.A.C., Terminal Bahía Blanca S.A., Cargill S.A.LC.

La novedad recientemente introducida por la empresa Platestiba S.A.C., consiste en que el muelle que trabaja con cereales puede hacerlo también con combustibles líquidos, ventaja ésta necesaria debido a que dicho insumo alimenta la central termoeléctrica propiedad de la Empresa Social de la Energía de la Pcia. de Buenos Aires (Eseba).

Se encuentra en plena actividad la Terminal Bahía Blanca S.A., nombre que ha tomado la firma que por un período de 30 años tendrá la concesión de la ex JNG. Doce empresas lideradas por Bunge y Born, quien se reservó el 54% del paquete accionario, asumen el compromiso de máxima eficiencia y operatividad en lo relativo a cereales y subproductos.

Las distintas instalaciones están integradas por importantes elevadores, operatividad en los sitios 5/6, 7/8, 9 y espacios acondicionados para las maniobras de camiones. La planta funcionará bajo el régimen de servicio público, obligándose en tales términos a realizar las mismas prestaciones que en su momento efectuaba la JNG, con unificación de tarifas para todos los usuarios. Personal del directorio ha manifestado la puesta en marcha de nuevas inversiones para contar hacia el futuro con mayor capacidad de almacenaje. Esta iniciativa representará una rentabilidad diferencial para la empresa, ya que toda habilitación que se adicione al elevador de 143.000 Tn -el cual se rige por el carácter de servicio público- podrá ser administrado como servicio privado.

En el espacio que anteriormente ocupaba YPF, desarrolla sus tareas la Terminal Portuaria Cargill S.A.LC. En el espejo de agua se han construido tres torres de embarque, de hormigón, afirmadas en pilotes de 30 metros de profundidad. De allí penden tres perchantes -brazos- con una longitud de 25 metros, que sirven para cargar las naves con mayor agilidad y amplitud de movimiento. Un buque tipo Panamax puede ser despachado con 58.000 Tn en 36 horas.

En este momento cuenta con 8 silos de 6.250 Tn de capacidad cada uno (total 50.000 Tn), la firma tiene entre sus planes más inmediatos elevar la capacidad al doble.

Es uno de los pocos puertos del país que permite, por medio de una doble cinta superpuesta, que una nave esté cargando dos productos simultáneamente.

Ya desde 1986 la empresa demostró interés por poseer una terminal privada en Ingeniero

White, siendo éste el segundo puerto en donde opera Cargill; el primero es el de Quebracho, en las proximidades del Río Paraná, con una capacidad de 300.000 Tn.

Hacia el oeste del área destinada a cereales y subproductos se ubican las instalaciones que trabajan con mercadería en general. Este sector se equipó en un inicio con el flujo de cargas enfriadas y congeladas -fruta, pescado-, encontrándose en estos momentos con una adecuada capacidad frigorífica, materializada en 82.000 metros cúbicos disponibles y alcanzando temperaturas de -30° C.

La infraestructura en vías férreas hasta el borde del muelle, playas perfectamente acondicionadas para el movimiento de camiones, frigoríficos, depósitos, cuatro grúas eléctricas de pórtico y tres móviles sobre neumáticos para carga y descarga de buques, garantizan la seguridad y eficiencia para las personas y los productos.

e) Puerto Galván

Similar a la operatividad de puerto Ingeniero White, Galván ha diversificado sus actividades en cereales y subproductos y mercaderías generales.

La firma Oleaginosa Moreno Hnos. S.A., una de las primeras oleaginosas del mundo, fabrica: aceites vegetales de girasol, soja, pellets de girasol y soja. A partir de una creciente exportación que comenzó en 1984, puso en marcha importantes emprendimientos económicos. Para contar con una mejor capacidad de movimiento en el manejo de cereales y subproductos, unificó los sitios N° 2 y N° 3, y elevó de 25 a 38 pies la profundidad de calado para posibilitar el atraque de embarcaciones mayores. En estos momentos operan buques tipo Panamax de 220 a 240 metros de eslora, que embarcan a un promedio de 800 Tn/hora. Está prevista la instalación de una balanza pesadora automática que elevará el embarque al doble: 1.600 Tn/hora.

Posee dos silos de 40.000 Tn y 60.000 Tn a los cuales se le adiciona una capacidad de almacenaje de 5.850 Tn.

Teniendo en cuenta el área productora de granos y cereales y considerando que los mismos son transportados por ferrocarril, en su mayor parte, posee dos desvíos de líneas férreas que permiten ingresar 40 a 50 vagones directamente hacia la planta.

El sector destinado a mercadería en general, opera básicamente en los sitios N° 5 y N° 6. Allí funcionan dos grúas eléctricas de 35 Tn de capacidad en condiciones para trabajar con gancho y grampa automática para operar indistintamente con graneles o contenedores.

"Con el fin de aislar las cargas peligrosas del resto de las instalaciones portuarias, se construyó en el extremo oeste de Puerto Galván. la Posta para Inflamables, compuesta por dos sitios de atraque de similares características: el sitio N° 1, destinado a la operación de combustibles líquidos por parte de las empresas petroleras y soda cáustica producida por la firma Indupa S.A., y el sitio N° 2 asignado a la operación con productos gaseosos y petroquímicos por parte de las empresas del Polo Petroquímico Bahía Blanca. Ambos sitios poseen brazos cargadores que permiten operaciones más ágiles y seguras". Gestión... *op. cit.*

Polisur S.A. es una de las empresas que integran la estructura del Polo Petroquímico y ha incorporado una fábrica flotante, que utilizando la tecnología más avanzada produce polietileno de alta y baja densidad. La fábrica está montada en una plataforma de 90 metros de largo, por 22 metros de ancho.

Entre Puerto Galván y Puerto Ingeniero White se extiende un área de 140 ha -sector cangrejales- definida como zona de expansión, previniendo la importancia que puede llegar a tener el sistema marítimo bahiense. La misma fue rellenada con material extraído al profundizar el canal principal de acceso, realizándose posteriormente obras complementarias.

EL DINAMISMO PORTUARIO: CIFRAS y MOVIMIENTOS

La actividad productiva del hinterland de Bahía Blanca se apoya fundamentalmente en cereales y carnes, resultado de la combinación de variables históricas, geográficas y económicas.

Según estadísticas de la ex JNG en el año 1977 el país registró una cosecha triguera de 11.000.000 Tn y más de 4.000.000 Tn fueron exportadas por Bahía Blanca. En los últimos 36 meses, según un funcionario del Consorcio, se produjo un crecimiento del 30% en cargas líquidas y de granos, siendo el aumento en fertilizantes aún más significativo, del 50%.

Podemos considerar como puertos cerealeros a Rosario, Quequén, Buenos Aires y Bahía Blanca por exportación y capacidad a granel que poseen. Las principales características de nuestra estación marítima que la privilegian de las terminales mencionadas son:

- Su ubicación geográfica como centro nodal de una dilatada y rica región productora. Su mayor calado, que le permite cómodamente la entrada de buques de gran porte, abaratando costos. Recordemos que cada pie de profundi-

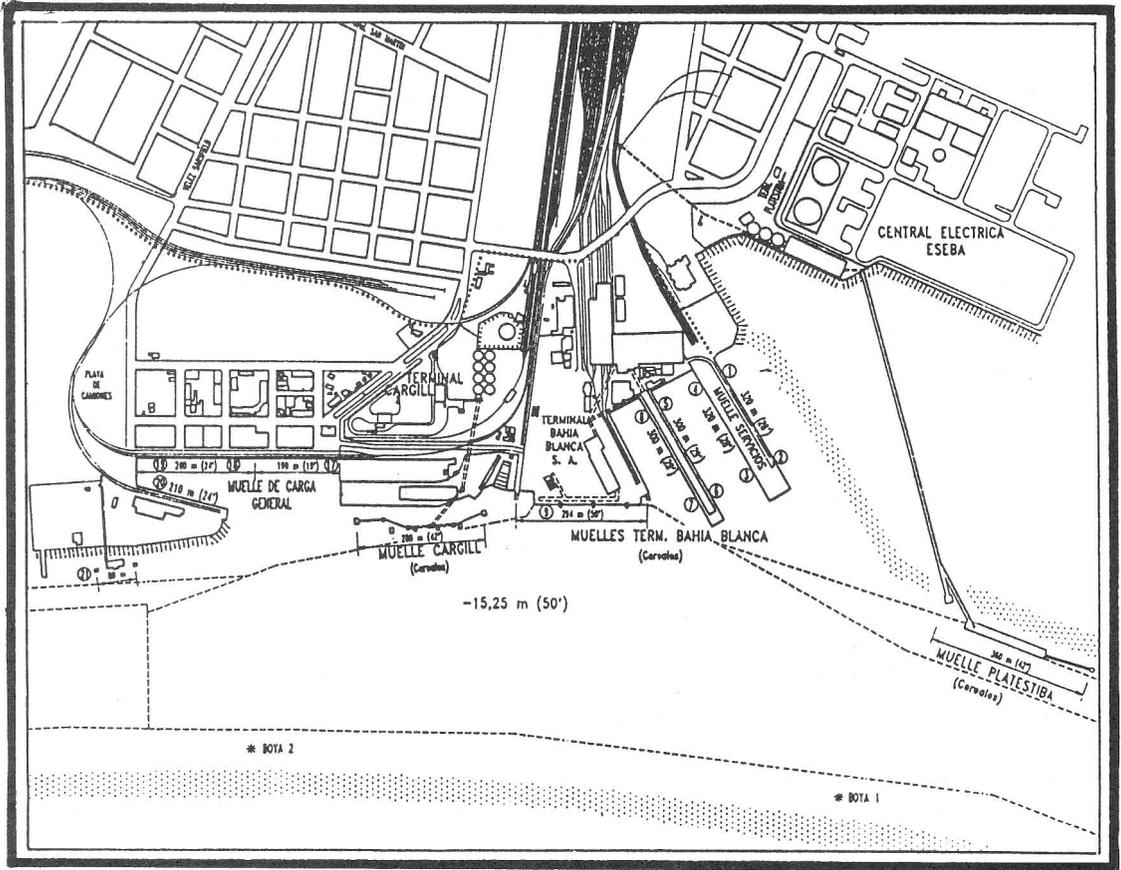


Foto 1: Puerto Ingeniero White.

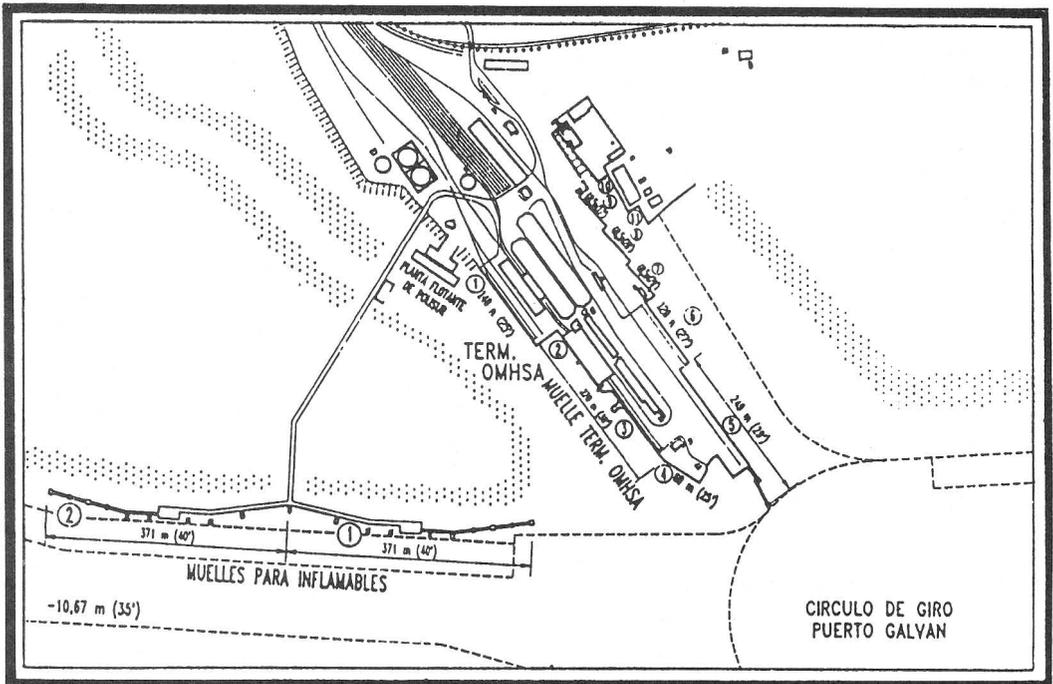


Foto 2: Puerto Galván

dad representa entre 1.200 y 1.500 Tn más de carga que puede transportar.

Mayor operatividad y eficiencia por obras realizadas en los canales de acceso y entrada a la ría bahiense.

- Concentración de un número importante de elevadores interconectados entre sí.

La presencia de una red de comunicaciones, vial y ferroviaria, la conecta con el resto del país y acerca las producciones de su región y de otras economías regionales.

Posee una de las principales redes ferroviarias del sistema nacional que actualmente se encuentra en manos privadas. "Así, Ferro Expreso Pampeano S.A. explota una amplia trama que desde Bahía Blanca se ramifica en el interior bonaerense y llega al sur de Córdoba y Santa Fe, y Ferrosur S.A. abarca con sus operaciones el este de la Pcia. de Buenos Aires y la línea que vincula Bahía Blanca con Neuquén", Gestión... *op. cit.*

El radio de esfera de la influencia portuaria queda reflejado en la extensión y modalidades de las conexiones y facilidades que el sistema brinda. "El empleo total de un eje de transporte es más que un objetivo financiero. Tiene un valor propio, en lo que respecta a la ordenación, porque traduce la armonía o la desarmonía de los flujos regionales de intercambios y servicios, en el espacio y en el tiempo". Labasse, 1973.

Teniendo en cuenta la naturaleza del tráfico de carga (productos agrícolas, frutícolas, petróleo), las distancias a recorrer, el escaso número de puntos de origen y un único destino —el puerto—, el ferrocarril constituye el medio más económico de transporte.

Ferro Expreso Pampeano S.A., que administra uno de los ramales ferroviarios, posee también acciones en la firma Terminal Bahía Blanca S.A. La demanda de transporte acotada en este caso por la variabilidad en el tiempo —periódica— debido a la mercadería a transportar, granos y cereales, no es homogénea a lo largo del año. Es por eso que el costo de transporte vinculado al aprovechamiento de la capacidad de carga ha sido uno de sus objetivos. Con máquinas que arrastran más de 70 vagones por viaje, ha logrado mayor eficiencia y menor costo para los usuarios.

La empresa Ferrosur, concesionaria de cargas del ramal General Roca, estaría evaluando conjuntamente con empresarios del Alto Valle, la implantación de un servicio ferroviario para acercar la fruta, en mejores condiciones, de acuerdo a las exigencias de control de calidad a nivel internacional desde la zona productora a los puertos de Bahía Blanca y San Antonio. Actualmente la empresa tiene como actividad el traslado de petróleo crudo desde Plaza Huincul —Neuquén— a

Bahía Blanca. Los resultados han arrojado costos decrecientes en el servicio, ya que ha permitido reemplazar a 80 camiones cisterna diarios.

Las exportaciones realizadas en el año 1993, según estadísticas brindadas por la Cámara Portuaria y Marítima de nuestra ciudad, arrojó un total de 3.651.979 Tn de cereales y subproductos, 2.232.400 Tn de derivados de petróleo, 108.002 Tn de mercaderías en general (gas propano, polietileno, etc.) y 32.244 Tn de pescado congelado. Si sumamos las cuantías de los distintos rubros, la cifra se eleva a 6.024.625 Tn. En lo concierne a cereales, las cantidades más significativas correspondieron a trigo con 1.707.842 Tn.

Las empresas que registraron los mayores volúmenes despachados fueron: Oleaginosa del Oeste S.A. (perteneciente a Oleaginosa Moreno de Bahía Blanca) con 674.441 Tn, diversificadas en 107.185 Tn de girasol, 69.851 Tn de aceite de soja, 169.025 Tn de pellets de girasol y 328.750 Tn de pellets de soja. La segunda ubicación le corresponde a Nidera, de origen holandés, con casi la mitad de lo registrado por quien encabeza la lista, 386.410 Tn, de las cuales 240.626 Tn correspondieron a trigo. Luego se ubica la firma Richco perteneciente a una empresa norteamericana, con 374.106 Tn; Cargill embarcó 337.678 Tn a través de la ex Junta Nacional de Granos, y La Plata Cereal exporta 310.867 Tn. En 6° lugar encontramos a Oleaginosa Moreno con 308.722 Tn.

Entre los países compradores, Brasil ocupó cómodamente el primer lugar con 1.250.991 Tn entre trigo, maíz, sorgo, avena, cebada, candeal y malta. Holanda se ubicó en el segundo lugar con 51.961 Tn. Entre otros países podemos nombrar a Perú, Estonia, Irán, Turquía, Japón, Chile, Venezuela, Indonesia, Egipto, Estados Unidos, etc.

CONSIDERACIONES FINALES

Para una completa valorización integral del sistema portuario bahiense estimé conveniente analizarlo a dos niveles: en primera instancia considerar aquellos objetivos ya capitalizados, alcanzados, logrados. Y en una segunda instancia identificar objetivos latentes, a alcanzar, a materializar.

Como objetivos alcanzados podemos señalar:

- Una importante inversión por parte del Estado en dragado y ensanche de la ría.
- La transferencia de los puertos de la órbita nacional a la órbita provincial.
- La administración del sistema portuario de Bahía Blanca a través de un ente de derecho público no Estatal.

TERMINALES

1994

Mes	Platestiba		Terminal B.Bca.	Cargill	Moreno		Sitio 5y6 Galván	C.General White	Posta de Inflamables		Sub-Total CGPBB	Puerto Rosales	Total
	Cereal	Combustible			SubProd.	Cereal			Posta N° 1	Posta N° 2			
Ene	0	18988	128421	9134	83607	38250	10473	4901	115582	27081	436.437	702.327	1.138.764
Feb	67500	17809	168556	20000	61999	66875	17413	4541	102542	20442	547.677	693.154	1.240.831
Mar	110670		66442	89417	31108	72045	0	2111	48009	38155	457.957	740.606	1.198.563
Abr	125326	20169	124879	139879	112400	28650	16622	6648	41321	20169	636.063	660.130	1.296.193
May	150790		138071	134950	85771	30933	0	4103	111932	23051	679.601	704.649	1.384.250
Jun	78479		278490	112814	73413	41415	8540	1783	69018	25385	689.337	504.644	1.193.981
Jul	78398		49868	83756	133752	35348	8179	4968	103389	27945	525.603	614.570	1.140.173
Ago	88423	53441	65367	61759	79796	19000	27005	2555	93794	31223	522.363	617.900	1.140.263
Set	125660		94333	50950	98050	0	8358	3042	92229	31485	504.107	585.581	1.089.688
Oct	29670		81181	29090	65523	7850	6822	4019	89249	25905	339.309	517.794	857.103
Nov	42027		35990	42610	63193	0	21704	5838	73202	33707	318.271	671120	989.391
Dic	0		51388	18050	52151	38336	24719	3797	108612	32977	330.030	482021	812.051
Total	896.943	110.407	1.282.986	792.409	940.763	378.702	149.835	48.306	1.048.879	337.525	5.986.755	7.494.496	13.481.251
%	7,5%		9,5%	5,9%	9,8%		1,1%	0,4%	10,3%		44,4%	55,6%	
%-Rosales	16,8%		21,4%	13,2%	22,0%		2,5%	0,8%	23,2%				

Una mayor competitividad entre los diferentes prestadores de servicios (remolcadores).

- Una diversificación de actividades en el muelle de Platestiva.
- Privatización de la ex JNG, concesionados a Terminal Bahía Blanca.
- Inversiones significativas que aseguran alta tecnología, efectuadas por Cargill y Oleaginsa Moreno.
- Operatividad de combustibles peligrosos alejados del resto de las actividades, garantizando mayor seguridad.
- Acondicionamiento y limpieza del área prevista como expansión portuaria.
- Costos operativos menores en la línea Bahía Blanca-Rosario administrada por Ferro Expreso Pampeano.
- Integración efectiva entre la ciudad y el puerto, elaborándose un plan director-regulador para la estación marítima local.

Los objetivos a alcanzar estarían vinculados a decisiones políticas. A partir de la consecución de los nuevos instrumentos, se dinamizarían nuevas potencialidades y se reforzarían las actividades ya existentes:

- Derogación de la Resolución de la Secretaría de Intereses Marítimos -652- que prohíbe el ingreso a puertos argentinos de barcos que pescan en aguas internacionales.
- Derogación de la Ley 23.018 de Promoción de Puertos Patagónicos. Está previsto que a partir de 1995 el beneficio irá descendiendo un punto por año, hasta llegar a cero (San Antonio percibe el 7% de reembolso y Madryn el 8%).
- Efectivización de la Ley de Promoción Industrial, según la cual la Pcia. de Buenos Aires se compromete con las industrias que se vuelquen a la exportación, especialmente las PYMES, a devolver todos los impuestos que están incorporados en la cadena productiva -ingresos brutos, impuesto a la energía, sellos, etc.
- Sanción de la Ley Federal de Pesca con el objeto de modificar el actual régimen y administración de la actividad en el país. El proyecto prevé cuotas individuales de pesca que se otorgarán mediante licitaciones anuales.
- Transferencia de los fondos necesarios por parte de la Nación para el mantenimiento del canal de acceso, al menos por un tiempo de seis u ocho meses más, hasta la implementación de la licitación particular del servicio.

No se puede modificar el modelo de "Estado centralizado trasladando, de la órbita nacional a la provincial y municipal, sólo responsabilidades, las obligaciones deben ir acompañadas con los

fondos necesarios para actuar; sólo así tendrá sentido el proceso de democratización.

Si los políticos, en las esferas gubernamentales que corresponden, dan una respuesta favorable a lo detallado precedentemente, que hoy se presenta sólo como "intención", no tengo dudas que sus efectos se convertirán en impulsores de actividades y servicios.

La descentralización, entendida como proceso que impulsa planes de desarrollo a través de ejes de crecimiento dentro de una organización territorial nueva, elevará y mejorará las condiciones de vida de la población que allí habita.

De implementarse las herramientas políticas aún faltantes se reforzará un proceso que ya está en marcha: Bahía Blanca y su sistema portuario ofrecen las mejores ventajas comparativas para exportar y pueden jugar un papel preponderante en el crecimiento económico regional y nacional.

BIBLIOGRAFIA

- BORJA, J.: "Por unos municipios democráticos". Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid. 1986.
- CASTELLS, M.: "Reestructuración económica. revolución tecnológica y nueva organización del territorio". Curso: "Metrópoli. Territorio y Crisis". ILPES Programa de capacitación: Documento CPRD-C/96. Madrid. 1985.
- CONSORCIO DE GESTION DEL PUERTO DE BAHIA BLANCA: Bahía Blanca. 1994.
- ESTABA, B.: "La descentralización: un tema inicial de inminente trascendencia para la geografía". Revista Geográfica Venezolana Vol. 32. 21-31 Caracas. 1991.
- FURTADO, C.: "Globalización das estruturas económicas e identidade nacional. Política Externa. Vol. 1. N° 4 S. Paulo, S.P. 1993.
- LABASEE, J.: "La organización del espacio". Elementos de Geografía Aplicada. IEAC. Madrid. España. 1973.
- MATTOS, C.: "La Dinámica Concentradora y Centralizadora en los procesos de formación de las Estructuras Territoriales Latinoamericanas". III Seminario Latinoamericano de Planificación Regional y Estadual: Descentralización y Desconcentración (ILPES-CEDEDEC). Brasilia. 1983.
- PUERTO DE BAHIA BLANCA: Administración General de Puertos de la República Argentina. Bahía Blanca. 1985.
- SALGADO, G.: "El Mercado Regional Latinoamericano: el Proyecto y la Realidad". Revista de la CEPAL N° 7. Santiago de Chile. 1979.
- SILVEIRA, M.: "¿Espacio Posmoderno o Espacio Modernizado? ¿Desconstrucción o Enredo? Un ejemplo de Globalización en la Patagonia Norte (Argentina)", Tomo 2. Teoría y Métodos Geográficos. IV Encuentro de Geógrafos Latinoamericanos. Venezuela, 1993.

MATERIAL PERIODISTICO y ESTADISTICO CONSULTADO

- Bolsa de Cereales de Buenos Aires. números estadísticos 1981-1990.
- Diario La Nueva Provincia. editado en Bahía Blanca. años 1985-1994.
- Junta Nacional de Granos. Gerencia Explotación de Elevadores: Transporte y Embarque de Granos. Vol. 5. N° 11, 1991.