

LA REGION BAHIENSE FRENTE A LA APERTURA GLOBAL

*Lic. Fanny Mabel Martín.
Depto.de Economía.
Universidad Nacional del Sur.
fmartin@criba.edu.ar*

Introducción

Hoy en día nuestro país, y por ende la región bahiense, están comprometidos en un propósito de integración. Es decir, se anhela crear un mercado ampliado que dinamice sus capacidades productivas y de ese modo formar parte de esta nueva economía mundial globalizada. Este proceso, a la vez que revela riesgos, pone también a consideración el marco para movilizar la aptitud productiva propia del lugar.

El objeto de la economía, la escasez de recursos, queda localizado en el objeto de la geografía, el espacio geográfico, con lo cual se pone en evidencia la interdependencia disciplinaria entre geografía y economía. El dilema está referido a la inserción de esta región en el ámbito global.

La hipótesis conjetura acerca del potencial productivo ubicado en un entorno que aporta al desarrollo, seguida del supuesto de que ese potencial es dinamizado por la infraestructura presente, en especial en lo referente a inversiones en transporte, comunicaciones y comercialización, como así también extensión de sistemas de generación y transmisión de energía, obras de dragado portuarias, nuevos tendidos y rehabilitación de redes ferroviarias y la promoción de diferentes frecuencias aéreas fundamentales para la evolución de los principales sectores económicos. Finalmente, la implementación de la Zona Franca Bahía Blanca-Coronel Rosales se presenta como uno de los pilares de desarrollo regional, destinado a hacer más eficiente el comercio internacional y a incrementar las exportaciones, una de las variables esenciales para la generación de nuevos empleos. Por otra parte, y a los efectos de viabilizar la modernización y reconversión productiva, se invierte en programas orientados a incorporar nuevas tecnologías, actividades de promoción y capacitación, ligado a innovaciones en productos no tradicionales.

El objetivo de este trabajo es señalar los procesos económicos que contribuyen a la consolidación de Bahía Blanca como centro regional.

Análisis de las potencialidades regionales

En esta etapa del desarrollo, nuestra región aparece entre las economías más pujantes, abriéndose a proyectos conjuntos de distinta índole. Esto se pone de manifiesto por la conciliación de una búsqueda de caminos para lograr una mayor competitividad para la inserción dentro de grandes espacios económicos de gran magnitud a nivel mundial.

La posibilidad de integración con otros países da lugar a una escala de mercado más amplia, permitiendo la comercialización y el acceso de una mayor diversidad de productos. La incipiente alianza con países vecinos refleja un aumento de las relaciones comerciales de esta región, lo que supone la modernización de los canales con los cuales vincular el área. La estructura de comunicaciones se encuentra en pleno desarrollo, por lo que se analizan aquí la situación de las estructuras de comunicación y comercialización.

Reflexionar sobre la economía de una región nos lleva a pensar en una economía con dimensión espacial y por lo tanto en la existencia de costos de transporte. La escasez de recursos plantea el problema de ordenar y establecer prioridades a la hora de tomar

decisiones, teniendo en cuenta que todo el área debe hacer frente a diversas actividades tendientes a satisfacer el aumento de las corrientes intra e interregionales de comercio. Es necesaria la regulación de las obras de infraestructura, dado que por ejemplo, en los servicios de transporte, en muchos casos se opera aún bajo la forma de monopolios naturales, entendiéndose como tal la situación del mercado que hace que naturalmente una sola empresa abastezca al mercado.

En cuanto al desarrollo de la red de transporte, el mismo tiene implicancias importantes, ya que es uno de los temas fundamentales, porque en realidad, el motor de la integración es el intercambio de mercancías, y para que este se lleve a cabo hay que identificar los principales modos a ser utilizados, de manera de conformar una red básica y caracterizar las cargas a transportar, amén de considerar regímenes de transporte y aduanas y las eventuales conexiones.

Los principales problemas viales tanto en nuestra región como en el resto del país han tenido su origen en un deficiente mantenimiento y en la falta de nuevos proyectos, planteando la necesidad de desarrollar nuevos caminos, mejorar los existentes, en especial aquellos donde se interrumpen las conexiones con el exterior.

El impulso de la infraestructura que prepara el enlace del transporte terrestre entre ambas costas de América por medio de corredores es una cuestión novedosa desde la década anterior. En este sentido nuestra región cumpliría el papel de plataforma para el proyecto Corredor Bioceánico Paso Pehuenche que posibilitará la conexión con la zona chilena del Maule, también con los países latinoamericanos con costa al Pacífico y con los mercados asiáticos.

Como se sabe, el tendido de ferrocarriles en el pasado no se hizo pensando en interconexiones con los países vecinos, incluso hasta se observa el desmantelamiento de algunos ramales, como es el caso de la mayoría de los trenes de pasajeros de larga distancia, lo cual ha causado un gran impacto socioeconómico, haciendo desaparecer poblaciones rurales y aislando a otras, incrementando la retracción en que se encontraban. Como contrapartida, se estudian ahora distintas alternativas para relanzar este modo de transporte.

La disposición de las principales conexiones ferroviarias surgen de los principales movimientos comerciales. En nuestra región, y sumándose a las redes existentes, sobresalen dos nuevas vías de enlace: los Ferrocarriles Trasandino y Transpatagónico. El primero nos vincula a Chile vía Neuquén, conectando las ciudades de Zapala y Lonquimay, permitiendo el tránsito vía transporte multimodal de mercaderías desde nuestros puertos en el Atlántico a los puertos chilenos del Pacífico y viceversa. El segundo une la Patagonia de norte a sur. A través de tratados entre la Nación y las provincias implicadas se analizaron las trazas propuestas y los costos, compatibilizándolos con los distintos requerimientos, y se hizo una evaluación del impacto ambiental y económico para las terminales Roll on - Roll off (ferrocarril en barcos) entre Punta Loyola (Santa Cruz) y Caleta la Misión (Tierra del Fuego).

Las redes viales y ferroviarias conectan a los puertos de la región con las principales áreas productivas, núcleos de concentración urbana y puertos del país y del Mercosur. Es así como las ventajas competitivas que han adquiridos los puertos bonaerenses, y en especial el de Bahía Blanca tuvieron como fuente ciertas acciones:

- La desregulación portuaria, y una descentralización operativa con progresiva autonomía de gestión por parte de los operadores portuarios privados
- Inversión pública y privada en la concreción de obras de infraestructura portuaria, vial, ferroviaria y en telecomunicaciones
- El crecimiento explosivo del comercio exterior argentino y del Mercosur

El primer paso se dio con la transferencia de los puertos a la órbita de la provincia en 1992, ya que hasta esa fecha no se habían establecido reglas particulares que dieran coherencia a esta actividad. Esta descentralización operativa permite la optimización de costos, porque otorga a los actores portuarios la posibilidad de intervenir dinámicamente en la discusión de las distintas tarifas que se aplican, asegurando la participación de los diferentes sectores interesados en el quehacer portuario: importadores, exportadores, empresas de transporte por agua, concesionarios de terminales, empresas de estiba, prestadores de servicios a las mercaderías o buques y trabajadores vinculados al ámbito portuario. El segundo paso, la creación del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca como un ente de derecho público no estatal, responsable por las operaciones totales y la completa administración del área portuaria. Así, en 1993 se creó el primer puerto autónomo de la Argentina, liderando el proceso de transformación del sistema portuario argentino. El Puerto de Ing. White está enclavado en el interior de la ría, protegido por estuario de la bahía y su principal rubro es la carga de cereales para la exportación, aunque consta con amplias instalaciones de almacenaje y depósito para mercaderías en general. Separado por una zona de futura expansión portuaria se encuentra Puerto Galván destinado a cereales, subproductos, carga general y distribución de combustibles líquidos y gaseosos. Bahía Blanca está optimizando sus respectivas infraestructuras con el propósito de mejorar sus servicios y concretar una firme convocatoria a las inversiones, aprovechando su ubicación geográfica en el corazón del Mercosur y de la articulación bioceánica-terrestre con Chile y la Hidrovía Paraná-Paraguay, cuyo desarrollo está impulsando a las compañías marítimas a incrementar sus servicios. En los tráficos más importantes se observa una competencia creciente por adecuarse a las exigencias de empresas que comienzan a operar en estos nuevos espacios económicos.

En cuanto a obra pública es importante mencionar las obras de dragado de nuestro puerto para garantizar que por él puedan transitar barcos de hasta 45 pies de calado, en tanto que los privados proyectan inversiones cercanas a los 1000 millones de dólares para el próximo quinquenio.

La intensificación de las relaciones comerciales con los países vecinos revitaliza el rol del puerto y en este marco la propuesta es continuar con la baja en los costos, revirtiendo la situación en cuanto a que se han eliminado las largas esperas para los cargueros, renovado totalmente el balizamiento de la ría, y se cuenta con un Telepuerto conectado on-line con todo el mundo. La idea es salir a buscar más clientes, nuevos productos y junto con las empresas que están en el polo petroquímico y otras en proceso de desembarco y que habrán de usar el puerto, ser puerta de salida para cargas generales contenedorizadas.

Por otra parte, desde que los puertos no se concentran en una zona geográfica situada dentro de los límites del mismo, sino que representan sistemas y redes integrados de transporte y distribución, es menester planificar la viabilidad del transporte intermodal y futuro multimodal, entendiendo como tales aquellos contratos de transporte que engloban dos o más modos de transporte. Es necesario entonces motivar y coordinar con la inversión privada para motorizar la actividad, promoviendo las ventajas del uso de contenedores.

Zona Franca Bahía Blanca - Coronel Rosales

La ubicación de una Zona Franca en Bahía Blanca y Coronel Rosales incorpora un ingrediente de importancia para aumentar las posibilidades de crecimiento regional.

Sus reglas esenciales están enfocadas a disminuir costos por asociación de servicios, promover la producción mediante la no aplicación de impuestos nacionales ni provinciales a los servicios básicos y salvar a todo lo que ingresa, y mientras esté dentro de la Zona Franca, de cargas fiscales de todo tipo. La baja de costos así obtenida haría que el usuario se insertara en el actual comercio internacional competitivo. No obstante lo cual, no resulta claro para las

empresas cuáles serían los beneficios concretos de instalarse en una Zona Franca y cuáles serían los costos en que deberían incurrir.

Se señala la implementación del instituto Zona Franca en Bahía Blanca, a modo de elemento reactivador para su economía y la de su zona de influencia, considerando los probables efectos multiplicadores. La Zona Franca pensada para Bahía Blanca y Coronel Rosales es de tipo agro-industrial, aunque una vez obtenido su desarrollo pleno podrían brindarse las condiciones para incluir las modalidades comerciales y de servicios, ya que pueden tomar formas que no fueron las previstas en los estudios y análisis previos.

La ubicación para el emprendimiento comprende un cuadrilátero de aproximadamente 160 hectáreas sobre el margen izquierdo del camino Grunbein-Ingeniero White, delimitado en su lado superior noroeste por las vías del ferrocarril. También se conoce como "localización Grunbein", en las proximidades del área conocida como El Triángulo. Se trata de un sector de tierras bajas y salitrosas con las características típicas de las de proximidad a la zona de mareas de la ría local, sin mejoras ni instalaciones hasta el presente.

Existen de por sí consistentes fundamentos en favor de la cesión del beneficio de un régimen de excepción como el que se contempla en la ley de zonas francas. En su texto se establece que las mismas se establecerían en "...aquéllas regiones geográficas que por su situación económica crítica y/o vecindad con otros países, justifiquen la necesidad de este instrumento de excepción" (ley 24.331, art. 2°)

Sin tener en cuenta a la producción local, se dan también argumentos técnicos que apuntalan la aptitud de la ubicación de la zona franca en este área. El tema se refiere a la estratégica ubicación geográfica, la disponibilidad de infraestructura de servicios de transportes y energía, y el nivel calificado de sus recursos humanos, que brindan un marco adecuado para su localización.

Según se menciona en el estudio realizado por Sastre M. et al., ... "la zona franca es un área cercada, vigilada, cercana a un puerto, aeropuerto y otro punto mediterráneo a donde pueden ingresarse mercaderías de origen extranjero sin el pago de los derechos aduaneros. Estas pueden ser luego transformadas, reexportadas a terceros países o al territorio aduanero general. En el último caso se deben pagar los aranceles correspondientes a cualquier importación. Es una zona especial, libre de las barreras aduaneras normales de una economía, donde se otorgan beneficios diferenciales respecto de las reglamentaciones que se aplican en el resto del país. Los beneficios varían en cada caso, si bien una característica general es la ausencia casi completa de gravámenes o de reglamentaciones a la importación de bienes intermedios. A esto puede agregarse el tratamiento preferencial en materia impositiva, la provisión de infraestructura, la desregulación del mercado laboral, la libertad de remitir los beneficios al exterior, etc."

Las zonas francas son un instrumento adicional para resolver los problemas de la región, deben planificarse en función de una estrategia de desarrollo que identifique cuáles son los factores potenciales del lugar en que se encuentre enclavada. La región en cuestión distingue una gran posibilidad en el desarrollo de exportaciones de manufacturadas a partir de la incorporación de valor agregado a la gran disponibilidad de materias primas, entre las que pueden mencionarse las de origen agropecuario, los recursos no renovables, gas y petróleo, y los insumos industriales, delimitando así la orientación de la producción industrial local como agroalimentaria y petroquímica. Dentro del primer grupo se destaca la elaboración de harinas, aceites, fideos y carne, a partir de trigo, girasol, soja y carne bovina. En el segundo conjunto sobresale la producción de productos plásticos, combustibles y lubricantes. Asimismo, existen recursos provenientes de las salinas, y materiales para construcción, como rocas de aplicación, arenas ferrotitaníferas y arenas originadas en el yacimiento hidrotermal local o provenientes del fondo marino de la ría de Bahía Blanca.

También son notables dentro de la región las pequeñas y medianas empresas que no pueden continuar su desarrollo porque carecen de un tamaño de exportación apropiado. Podría perseguirse la asociación de las diversas localizaciones de algunas producciones para lograr esa escala, y de ese modo, para lo que hace a embalaje, presentación, mercadeo, la zona franca puede ser ventajosa.

Si bien resultaría apresurado enumerar los efectos para el hinterland Bahía Blanca de adoptar este instrumento, podrían distinguirse consecuencias tales como: montaje de plantas y su consiguiente inversión en equipamiento, construcción de edificios diversos, puesta en marcha de las distintas operaciones. Asimismo, los cambios se extenderían probablemente hacia una reactivación de empresas existentes en el entorno, provocando aumento en el nivel de empleo, engendrado en una mayor demanda de materias primas, bienes intermedios y finales, abriendo la posibilidad a nuevos y mejores servicios, terrestres y marítimos. Si bien toda producción que se realice dentro de la Zona Franca estará dirigida a terceros mercados, en la práctica es posible que parte de ella se pueda destinar al mercado interno. En lo que atañe a la valorización de la tierra, según los datos que manejan los operadores inmobiliarios y especialistas en desarrollo de los proyectos industriales, con la conformación de la Zona Franca se multiplicaría su valor, pues de la mano de las radicaciones industriales generalmente se produce un movimiento demográfico, y es muy probable que esa zona termine incrementando su población de manera significativa, lo que probablemente obligará a desarrollar la infraestructura necesaria para contenerla.

Conclusión

El desarrollo experimentado en la Argentina desde el inicio de la década pasada ha sido sin duda relevante. En rotunda correlación con los procesos de innovación que están llevándose a cabo a nivel regional y mundial, Bahía Blanca se encuentra en la actualidad transitando por una etapa de redefiniciones. Considerando que la ciudad lidera la región desde siempre, esta situación la enfrenta al desafío de transformarse en una ciudad más competitiva y atractiva para la radicación de inversiones.

Deberían incrementarse las inversiones para mejorar las conexiones portuarias, facilitar la circulación ferroviaria entre grandes ciudades y promover la instalación de terminales que permitan agilizar la transferencia entre los medios automotor y ferroviario. Quedan muchos espacios en los que es necesario avanzar, crear nuevas políticas y ajustar los instrumentos ya existentes. Redoblar las voluntades para que las reformas ya realizadas den los frutos que de ellas se esperan y para que las expectativas positivas existentes no se pierdan y constituyan una nueva desilusión histórica

Así como se van sorteando algunas asimetrías operativas que conspiran contra el perfeccionamiento de la integración, es de presumir que las fuerzas de la región interpreten en toda su dimensión el potencial de esta perspectiva y le den el mérito que corresponde: el de ser un notable promotor de la riqueza, la competitividad y el empleo.

Bibliografía:

- CREEBA, Indicadores de actividad económica, Varios números. Bahía Blanca
- GIACCHERO A., DONNINI N., MARTIN F., (1995) Mercosur: Perspectivas de las PyMes de la Región de Bahía Blanca. Efectos de la apertura comercial en las Pymes Regionales. Dpto. Economía, Universidad Nacional del Sur.
- KRUGMAN, P., (1979) Increasing Returns, Monopolistic Competitions and International Trade. Journal of International Economics. Vol 9. Nro 4. (1991) Increasing Returns and Economic Geography. Journal of Political Economy. Vol.99 Nro .3.
- LATINA COMUNICACIONES SRL, Puerta a Puerto, .Varios números. La Plata
- MARTIN,F., (1998) El Desafío de instalarse una Zona Franca en el Hinterland Bahía Blanca. XXIII Congreso de Geografía. Sociedad Chilena de Ciencias Geográficas.

- MARTIN, F., (1999) El Puerto de Aguas Profundas de Ingeniero White. Encuentro Internacional Gerencia Agraria, Transferencia e Innovación Tecnológica, La Habana, Cuba.
- SASTRE, S. GIMENEZ, M. , CRISTIANO, G. (1998) Perfil Agroindustrial para la Zona Franca Bahía Blanca-Coronel Rosales. Anales de la AAEEP, Mendoza.
- SASTRE, S. GIMENEZ, (1998) Zona Franca Agroindustrial como herramienta de política de desarrollo. El Caso Argentino. Primera Conferencia Científica Internacional de Gestión Empresarial y Administración Pública. La Habana.
- SVARZMAN G., ROZEMBERG, R. (1997) Las exportaciones de manufacturas y la generación de empleos. Un análisis de la experiencia argentina desde la convertibilidad. Anales de la XXXII Reunión Anual de la AAEP.
- GORENSTEIN, S., (1996) Nuevos escenarios en la economía argentina de los '90. El caso de Bahía Blanca, Realidad Económica N° 140 , Buenos Aires.