

Consortio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca La primera década, 10 años de logros.

Por Claudio Conte¹

Vientos de cambio para la “Liverpool del Sur”

La década de 1990 significó para la Argentina comenzar un gran proceso de transformación económica que significaría, entre otros aspectos, una vinculación con el mundo diferente a la tradicional. Como parte de un proceso de reforma del Estado nacional, muchas de sus facultades y áreas de injerencia fueron transferidas a otros sectores tanto públicos como privados. Los puertos no resultaron ajenos a esto, y así fue que en junio de 1992 se sancionó la Ley 24093 que facultó el traspaso a las provincias de aquellos que eran propiedad nacional.

Sin embargo, debieron pasar otros trece meses para que se promulgue en la Legislatura provincial la Ley 11.414, que aprobó la creación del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca. Junto a ella se sancionó su primer estatuto de funcionamiento. En 1993 gobernaba la provincia el doctor Eduardo Duhalde, quien nombró el 15 de julio, sólo diez días después de la sanción de la Ley, al primer Consejo Directivo. Este órgano quedó entonces integrado por nueve miembros representantes de todos los sectores –públicos y privados- involucrados en el quehacer portuario. Su presidencia es ejercida por el miembro representante del gobierno de la provincia de Buenos Aires, a quien acompañan un representante por la municipalidad de Bahía Blanca, dos por las asociaciones sindicales, uno por las empresas prestatarias de servicios y uno por los concesionarios y permisionarios. Los armadores y agencias marítimas, los productores primarios de mercaderías y los sectores comerciantes también suman un representante cada uno.

La rapidez de las acciones presagiaba una impostergable voluntad de ser y crecer. Así, sólo una semana más tarde asumen los miembros sus funciones, bajo la presidencia de José Egidio Conte. Lo acompañaban Oscar Doria, Adalberto Thomas, Arturo Hosch, Oscar Sosa, Vicente Andreani, Reinaldo Reiner, Carlos Moggia y Andoni Irazusta. Finalmente, el primer día de septiembre de ese año las sirenas de todos los navíos de Ingeniero White y Puerto Galván anunciaban la transferencia definitiva del Puerto a la provincia, y de ésta al Consorcio de Gestión. Esto significó en la práctica, la puesta en marcha del primer puerto autónomo de la República Argentina.

Las acciones iniciales tendieron a concretar los adelantos necesarios para el mejor funcionamiento, luego de largos años o décadas, de casi abandono estatal. De esta manera, el puerto de Bahía Blanca se ponía a la cabeza de las transformaciones portuarias de América Latina, con una persistente voluntad de lograr mejores ventajas comparativas y alcanzar estándares internacionales para incrementar su funcionamiento.

Para transformar la estructura existente en algo acorde al competitivo mundo finisecular se establecieron principios rectores. La primera estrategia apuntó a consolidar el sistema de cargas a granel, cuyo destino primordial era Brasil. Otra línea de acción fue buscar una relación adecuada entre oferta y demanda de infraestructura y servicios portuarios de todo tipo; así como lograr la tercerización de operaciones a través de concesiones y privatizaciones que aseguren la colocación de personal. En estos casos, el propio Consorcio actuó como locador de esos

¹ Secretario General del Consorcio de Gestión del Puerto.

servicios, como una forma de garantizar la continuidad laboral de muchos trabajadores vinculados al puerto.

Como contrapartida, elementos amenazantes llegaron de la mano de un Estado ausente en muchos aspectos en el proceso de conversión portuario a nivel nacional, por falta de definiciones claras acerca de puntos críticos en la actividad. Como es la regulación de la competencia y de la relación entre todos los nuevos protagonistas del sector. Por otro lado, a menos de un año de tomar el control, se logró un acuerdo significativo con los trabajadores portuarios. Su objetivo primordial se centró en buscar respuestas conjuntas para mejorar las condiciones de trabajo y las remuneraciones de éstos.

Durante el primer año el crecimiento fue continuado y sostenido, tal como lo revelan los balances. A modo de ejemplo basta citar que en 1994 resultó el principal puerto exportador del país de cereales y subproductos, con una salida de tres millones de toneladas, sobre un total cercano a los once millones. Un año más tarde, la primera cifra lograba un crecimiento superior al 12%, mientras que en otros rubros como la carga general, el incremento era de casi un 20%. En esos primeros meses además, empresas portuarias realizaron inversiones por varios millones de dólares en sus terminales; y se notó un incremento en la actividad pesquera.

La transformación económica de la década significó también un momento de fuerte vinculación al capital internacional, a partir de la radicación en el país de compañías multinacionales que operaron básicamente en el rubro industrial y en los servicios. Estos capitales llegaron atraídos por las reformas que propiciaron las leyes impulsadas por el Ministerio de Economía a partir de 1991. Este proceso tuvo una fuerte repercusión en la ciudad, ya que de ser predominantemente boca exportadora de la producción de su *hinterland* rural vio como nuevas actividades comenzaron a generar otro tipo de productos, tendencia que se consolidaría en la segunda mitad de los 90's.

Un objetivo: mantenerse como puerto de aguas profundas.

Mantener la profundidad de una terminal portuaria requiere periódicos trabajos de dragado y mantenimiento para asegurar óptimas condiciones de navegabilidad. Así, durante 1995 se realizaron las gestiones ante diversos organismos de asesoramiento y contralor provinciales, cuya coronación llegó con la firma del decreto de llamado a licitación en agosto de ese año. De esta manera, sería posible garantizar condiciones de profundidad oportunamente alcanzadas.

Los balances generales arrojaron que el primer bienio de gestión autónoma significó un incremento de las ventajas, al reducirse un 12% el costo portuario global, a la vez que se ofrecía mayores servicios. Asimismo, ese año la exportación cerealera se incrementó en un 30%. Pero 1995 no fue solamente el año de los buenos números, ya que durante el mismo se aprobó el "Plan Director del Puerto". Éste considera como sus principales objetivos la expansión en tierras; la continuidad de la capacitación a trabajadores, empleados y terceros; la detección de posibles ejes de expansión; el crecimiento armónico y ordenado, la mejora de las vías de comunicación; el incremento de cargas generales, convencionales y contenedores; y un proyecto de zonificación del área portuaria. Mientras nuevas ideas se gestaban, el área de Ingeniería y Desarrollo continuó las importantes obras que llevaba adelante. Junto al Consorcio, la Prefectura Naval Argentina ha acompañado las transformaciones siempre a la altura de las circunstancias. Su tarea primordial se ha desarrollado en áreas vinculadas con la seguridad marítima y portuaria, el control y la regulación de los muelles y la asistencia en todo lo requerido con una innegable vocación de servicio.

El momento del despegue

A las ventajas comparativas mencionadas que el Puerto tenía por sí mismo, se sumaron otras políticas de promoción a la radicación de industrias, establecidas para la provincia de Buenos Aires por la ley N° 10547 y reglamentada por el decreto 1904/90; y en el nivel municipal por la Ordenanza 7454 de 1993, que otorga exenciones impositivas y otros beneficios. Todo este proceso generó una afluencia de capitales desconocida hasta el momento en toda Bahía Blanca, y una serie de transformaciones económicas sólo comparables por su magnitud a las producidas en las dos últimas décadas del siglo XIX. Como ejemplo basta mencionar que esta ciudad fue la que recibió la mayor cantidad de inversiones directas de la provincia de Buenos Aires entre 1995 y los primeros ocho meses del 2000. Estos capitales llegaron para colocarse casi en su totalidad en industrias del tipo petroquímico, radicadas en el sector portuario.

Este crecimiento fue tan explosivo que motivó a sectores locales a denominarlo como una “Tercera Fundación”, haciendo referencia directa a la conocida como “Segunda Fundación”: el mayor proceso de crecimiento experimentado por la ciudad, en las dos últimas décadas del siglo XIX. Como no podía ser de otra manera en un enclave que nació y creció junto a su puerto -y gracias a él-, éste volvió a ser protagonista de la transformación. Dos de éstos emprendimientos, Profértil y MEGA, bastaron para convertir radicalmente el panorama portuario. Gracias a ellos se ganaron 110 hectáreas al mar, de la zona antes conocida como “Cangrejales”.

Estas inversiones agudizaron la necesidad de lograr más tierras para el complejo portuario, especialmente al oeste del Puerto Galván y al este de Ingeniero White. Mientras tanto, se realizaban gestiones con compañías navieras para promover el movimiento de mercaderías secas y congeladas. Como éstas requieren de considerable mano de obra, se vislumbraron como una solución a los problemas de empleo de la población local.

El asentamiento de grandes empresas generó expectativas en la estación marítima, y la voluntad de profundizar las mejoras para incrementar los servicios. Hacia fines de 1997 se firmó el contrato con la firma Lockheed Martin Co. para la implementación de un sistema de control de tráfico marítimo (VTS). Este significó un incremento en la eficiencia y seguridad a partir de la vigilancia táctica por medio de radar. Además, se realizó un convenio con el Servicio de Hidrografía Naval para perfeccionar el balizamiento del canal de acceso, tareas que fueron solventadas por el Consorcio de Gestión. Por otro lado, se suscribió un acuerdo con Prefectura Naval Argentina para la extracción de cascos hundidos, liberando así sitios utilizables.

Nuevo milenio, nuevos horizontes

Con la llegada del nuevo milenio, se puso en marcha la segunda gran aspiración del Consorcio, además del dragado –cuyo contrato de realización se signó en marzo de 1999 con la empresa nacional que resultó ganadora de la licitación-. Esta obra era nada menos que la construcción de un muelle multipropósito que permitiera el arribo de navíos de hasta 300 metros de eslora. Esta obra, cuyo costo inicial rondaba los doce millones de dólares, significaría además la diversificación de operaciones, a partir del movimiento de contenedores. Esta forma de embarque facultaría la salida de producción regional antes no embarcable, por no tratarse de productos a granel.

La necesidad de tierras para asegurar un crecimiento satisfactorio se vio cubierta al año siguiente con la compra del muelle y las tierras aledañas a la usina “Luis Piedrabuena”. Esta operación permitió ampliar la superficie disponible casi al doble, ya que se obtenían 60 hectáreas y la posibilidad de lograr otras tantas a partir del refulado del predio lindante. Además, una nueva terminal de embarque se agregaba a las que el consorcio disponía. Ese mismo año se tomó control del ex molino harinero de Puerto Galván, para refuncionalizarlo y volverlo a la producción.

Mientras tanto, las tareas de dragado se realizaban sin inconvenientes técnicos, pero con dificultades de otro tipo: la devaluación significó un golpe tenaz para el ente, que además

solventaba la construcción del muelle multipropósito. Sin embargo, esfuerzo y tenacidad se sumaron para que se cumpla la labor en los 97 kilómetros, a 45 pies de profundidad, incluyendo tareas internas en los muelles. Así quedó confirmado que Bahía Blanca dispone del mayor puerto de aguas profundas del país.

Una parte primordial de las aspiraciones del Consorcio es propiciar la concreción de dos proyectos: la Zona Franca Bahía Blanca-Coronel Rosales, en su etapa final; y el corredor bioceánico que una los puertos bahienses y chilenos. Considerando la primera, aún se aguarda la respuesta por la oferta que el ente administrador portuario realizara para su manejo junto con la Cooperativa Eléctrica de Punta Alta. En cuanto al postergado anhelo de unir el atlántico con el pacífico, el Consorcio forma parte del Ente Promotor del Corredor Bioceánico Trasandino del Sur, además de llevar a cabo intensas tareas de apoyo y difusión de las ventajas y posibilidades que se abrirán a partir del mismo.

Las transformaciones constantes que ha sufrido el puerto a lo largo de una década de experiencia autónoma son fruto de una voluntad continuada de mejorar y competir. En un escenario global complejo, los cambios parecen ser el requisito constante para formar parte del mismo. Y cuando los cambios apuntan al desarrollo, al crecimiento y a la diversificación, pocas alternativas más que el éxito pueden ser su coronación. Una localidad como Bahía Blanca no tendría identidad sin su puerto, aquel que supo llevarla a sus días de esplendor, y que protagoniza en la actualidad su crecimiento más significativo, aquel que hoy festeja una década de impecable trayectoria autónoma ante un horizonte tan ancho como el mar.

Más de un siglo para un proyecto que aún busca respuesta

La década de 1880 se caracterizó por poner en marcha un modelo de país que predominó por más de medio siglo: la Argentina agroexportadora. Los puertos y los ferrocarriles fueron pilares esenciales del crecimiento asociado a esa etapa, que ubicó al país entre las primeras potencias del orbe. Sin embargo, uno de sus proyectos aún busca respuesta: el ferrocarril trasandino.

Estudiado por primera vez en 1886 por un visionario local, el ingeniero Domingo Pronzato, su existencia –o inexistencia-, es un ejemplo de las marchas y contramarchas de muchas grandes ideas argentinas. Tristemente, también es un ejemplo de la incapacidad de reconocer los beneficios de una obra que lleva largas décadas de espera, y cuyas potencialidades superan con creces los requerimientos para su concreción. Informes, mediciones, trazados, encuentros y varias leyes a ambos lados de la cordillera no han sido suficientes.

Sólo 150 kilómetros del lado argentino y 70 del chileno restan desde hace más de siete décadas. Sin embargo, el nuevo impulso de quienes saben que ferrocarril y puerto son hermanos históricos en la ciudad se ha sumado. El Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca es un tenaz persecutor de este logro, consciente de los beneficios que se abrirán a partir del mismo. La posibilidad más reciente incluyó la oferta de grupos portugueses de encarar las inversiones necesarias. Sin embargo, la respuesta oficial tarda en llegar... o nunca llega.

Cómo citar este documento:

CONTE, Claudio; "Consortio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca: La primera década, 10 años de logros"; Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, Edición digital, Bahía Blanca, agosto de 2003.