

DESARROLLO LOCAL EN PUERTO ROSALES

¿Utopía o realidad?

Diego Omar*

Introducción

La ponencia tiene como objetivo indagar acerca de la situación que atraviesa en la actualidad Puerto Rosales con el fin de poder determinar si reúne, o no, las condiciones necesarias para sentar las bases de un proceso de desarrollo local.

Como punto de partida se plantea la siguiente hipótesis: “La reactivación de Puerto Rosales actúa como disparador para originar un proceso de desarrollo local en el distrito de Coronel Rosales”.

En el presente trabajo se describen en principio las particularidades que presenta el puerto en cuanto a su localización, las actividades económicas que se llevan a cabo en él y la infraestructura disponible, sobre todo la relativa a los accesos viales y ferroviarios a la estación portuaria que resultan de suma importancia para evaluar la potencialidad de la misma.

Se analizó además a los actores institucionales vinculados a Puerto Rosales, algunos de los cuales surgieron en torno a la autonomía del puerto y tomaron una posición definida en relación a esta cuestión, logrando que otros actores preexistentes también fijaran posición al respecto.

Finalmente, se expresan algunas ideas provisorias que intentan reflejar en qué medida la realidad que vive el puerto en la actualidad se acerca a los lineamientos teóricos básicos del desarrollo local.

* Departamento de Geografía, FFyH, Universidad Nacional de Córdoba. omar_diego@hotmail.com

Área de estudio

Puerto Rosales se localiza en el sudoeste de la provincia de Buenos Aires y forma parte del complejo de puertos emplazado en la bahía Blanca.

El sudoeste bonaerense está conformado por 11 partidos¹ de la provincia de Buenos Aires, ocupa una superficie de 60.000 km² y tiene como núcleo organizador a la ciudad de Bahía Blanca (300.000 hab.), ubicada a 700 kilómetros de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Puerto Rosales se encuentra dentro del partido de Coronel de Marina Leonardo Rosales, cuya ciudad cabecera es Punta Alta (60.000 hab.), que ocupa el segundo lugar en la jerarquía urbana de la región y se sitúa 28 km al SE de Bahía Blanca.

Puerto Rosales forma parte del complejo Portuario de Bahía Blanca, constituido por un conjunto de instalaciones diseminadas a lo largo de 25 km sobre la costa norte del estuario² de Bahía Blanca.

La bahía se comporta como un área de sutura entre el macizo de Brasilia y el de la Patagonia y presenta una alta densidad de canales de marea funcionales, separados por islas de costas bajas y anegadizas, libres de la invasión del agua durante las pleamares y con planicies de marea.

El canal principal tiene una extensión de 90 km de largo, una profundidad promedio de 10 metros y un ancho de 190 metros, lo cual permite la navegación de buques con un calado máximo de 45 pies. Este canal se dispone en sentido noroeste – sureste, y a él confluyen cinco canales secundarios.

Ingresando desde el Océano Atlántico hacia el oeste se encuentran las boyas de Punta Ancla y Punta Cigüeña, que se utilizan para el manipuleo de hidrocarburos, y a

¹ Recibe esta denominación la unidad político-institucional de menor tamaño en que se divide la provincia de Buenos Aires. El resto de las provincias argentinas se divide en departamentos, no en partidos, siendo esta denominación específica de la provincia de Buenos Aires.

² Tanto en el lenguaje cotidiano como en los medios de comunicación suele hablarse de “ría” para referirse al accidente costero que caracteriza la zona. Sin embargo, si nos atenemos a la definición de este concepto: “costa rocosa de inmersión que ha sido invadida por las aguas en un ascenso del nivel del mar”, cabe comprender que no es el caso de Bahía Blanca. Por ello resulta conveniente emplear los conceptos de “bahía” (“escotadura amplia y curva de la costa”), o bien de “estuario”, que se aplica específicamente al sector terminal de la bahía y puede definirse como “desembocadura de un río en forma de embudo, cuyo cauce ha sufrido un ensanchamiento y se ve afectado diariamente por el flujo y reflejo de las mareas”.

continuación, las instalaciones de Puerto Rosales, que se comunican con el canal principal a través de un canal de acceso de escasos metros de longitud.

Limitando con Puerto Rosales, hacia el oeste se sitúa la base naval de Puerto Belgrano, la más importante del país, y ya más hacia el interior de la bahía se hallan los puertos de Ingeniero White, especializado en cereales, cargas generales y subproductos; y Galván, que se caracteriza por el manejo de combustibles líquidos y gaseosos.

Actividades económicas vinculadas al puerto

En la actualidad el puerto no se encuentra totalmente inactivo, sino que se llevan a cabo algunas actividades, algunas con mayor grado de desarrollo que otras.

Una de las más tradicionales en el lugar es la pesca, tanto artesanal como la deportiva, que se incorporó mucho más recientemente. Según uno de los empresarios pesqueros entrevistado, se estima que unas 50 personas se dedican a esta actividad, ya sea con fines comerciales o particulares.

La zona de pesca más apreciada por los que desarrollan esta actividad es la que extiende entre Puerto Rosales y Pehuen Co,

La pesca deportiva tiene posibilidades de alcanzar un mayor grado de desarrollo en la zona. Según un estudio realizado en 2002 por el Ing. Daniel de la Iglesia, director de Turismo de la Municipalidad de Coronel Rosales por ese entonces, el estuario podría soportar la visita de unos 50.000 turistas al año, sin comprometer el recurso pesquero. Sin embargo, en el caso particular de Puerto Rosales, existen importantes limitaciones en cuanto a infraestructura portuaria (muelles, instalaciones adecuadas, escaleras para ascender a las embarcaciones, entre otros), de transporte y de alojamiento en la ciudad de Punta Alta. Hasta tanto no se mejoren estas condiciones, y a pesar de contar con recursos pesqueros más que suficientes, no va a ser posible desarrollar esta actividad a mayor escala. También haría falta crear conciencia en la comunidad y el empresariado local acerca de la potencialidad que reviste esta alternativa.

Una actividad muy vinculada a la pesca deportiva es la recreativa. En Puerto Rosales se encuentran instaladas dos pequeñas empresas locales que se encargan de organizar paseos por la ría, cuyo principal atractivo es el de realizar pesca embarcada,

aunque en los últimos años ha cobrado interés también el conocer algunas islas del estuario, como las que forman parte de la Reserva Natural de Usos Múltiples “Bahía Blanca, Bahía Falsa y Bahía Verde”, creada en 1998 por la ley provincial N° 12.101, con el fin de preservar la fauna y flora característica de la región.

Otra actividad que ha alcanzado un considerable grado de desarrollo en el puerto es la de reparaciones navales. En Puerto Rosales se han radicado tres pequeñas empresas locales que se dedican a esta actividad, que surgieron a partir de la iniciativa de empresarios que trabajaron durante mucho tiempo en la Base Naval Puerto Belgrano y que posteriormente decidieron dejar su empleo en relación de dependencia para iniciar su propio emprendimiento, aplicando la experiencia y los conocimientos adquiridos en los Talleres Navales de la BNPB.

En Puerto Rosales se realizan reparaciones navales a flote, que incluyen diversos trabajos de mecánica, electricidad, casillaje, entre otros. Los empresarios del sector consideran que Puerto Rosales podría especializarse en la realización de reparaciones a flote y de este modo complementar las tareas que se llevan a cabo en los dos diques secos con los que cuenta la Base Naval de Puerto Belgrano, en los cuales se efectúan reparaciones no sólo de los buques de la Armada, sino también de embarcaciones comerciales. Incluso muchas de estas tareas que anteriormente realizaban en forma exclusiva los trabajadores de la BNPB son en la actualidad tercerizadas a empresas particulares que aportan su propio equipamiento y personal.

Teniendo en cuenta que existen recursos humanos calificados, que se forman en establecimientos educativos técnicos de Punta Alta y la Base Naval, o bien en las universidades de Bahía Blanca, sumado a la completa infraestructura con la que cuentan los Talleres Navales de la BNPB, y si realmente se logra una complementación efectiva con éstos, puede especularse con un crecimiento y diversificación de las reparaciones navales en Puerto Rosales.

Ligado a la industria naval funciona en el área de Puerto Rosales un pequeño varadero, que posee instalaciones muy precarias y realiza reparaciones de embarcaciones pequeñas utilizadas para la pesca.

Sin embargo, interesaría destacar que la actividad más importante que se realiza en el área de Puerto Rosales, tanto por la cantidad de material movilizado como por los recursos económicos que genera, es el movimiento de petróleo que lleva a cabo la

empresa multinacional Oiltanking-Ebytem, que opera en la zona desde 1994, luego de la privatización de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF).

Como dato, cabe consignar que de las 20.000.000 de toneladas que se mueven anualmente en el complejo portuario de la bahía, la mitad corresponde al movimiento de petróleo que realiza la mencionada empresa transnacional, lo cual da una pauta de la magnitud que alcanza en el contexto regional del sudoeste bonaerense. Y si bien ésta no se encuentra radicada en sentido estricto en Puerto Rosales, sí lo están muchas de las empresas, -sobre todo agencias marítimas y proveedurías- que prestan actividades de apoyo y servicio a los buques petroleros.

La empresa más grande que se encuentra radicada en Puerto Rosales: "Cintra SA" se halla muy ligada a la actividad petrolera, y por lo tanto a Oiltanking-Ebytem. Se encarga de amarrar los buques a las monoboyas y en caso de derrames de petróleo es su función realizar las tareas de contención con las defensas que están instaladas en el puerto. También se ocupa del mantenimiento y la reparación de las monoboyas.

En proximidades a Puerto Rosales operan dos monoboyas que puso en funcionamiento la empresa estatal *Yacimientos Petrolíferos Fiscales*, que monopolizó la actividad petrolera en Argentina hasta principios de la década de 1990. Una de las monoboyas, localizada frente a Punta Ancla, funciona desde 1961, en tanto que la otra, situada frente a Punta Cigüeña, se instaló en 1973. Ambas funcionan de manera permanente, y desde 1994 son manejadas por la empresa Oiltanking-Ebytem..

La terminal de recepción, almacenaje y bombeo de petróleo que funciona en Puerto Rosales recibe la materia prima principalmente de la cuenca neuquina, a través de un oleoducto, y de otros yacimientos localizados en el sur del país, como los de Comodoro Rivadavia y Caleta Olivia, desde los cuales el crudo es enviado por vía marítima y descargado en tierra a través de las monoboyas. En Puerto Rosales Oiltanking-Ebytem cuenta con una planta de 18 tanques que permiten almacenar un total de 480.000 metros cúbicos, aunque en la actualidad esta capacidad se encuentra aprovechada en un 50%, es decir, subutilizada. Desde Puerto Rosales, una parte del petróleo es bombeada por oleoducto hasta las refinerías instaladas en La Plata y Dock Sud, y el porcentaje restante es cargado -mediante las monoboyas- en buques que lo transportan hasta los puertos de Campana y San Lorenzo (provincia de Santa Fe), o bien directamente al exterior, hacia Brasil y en mucha menor proporción hacia el golfo de México y Europa.

Infraestructura y equipamiento: falencias y potencialidades

Este es uno de los elementos críticos a considerar en el análisis de las potencialidades que el puerto presenta para generar un proceso de desarrollo local.

La Administración Portuaria Bonaerense abarca una superficie de unas 21 hectáreas, que se distribuyen de la siguiente manera: una cabecera portuaria de 13 has., un istmo de 0,68 km. de largo y una porción continental de 7 has.

En la cabecera portuaria funcionan las oficinas administrativas de la Administración Portuaria Bonaerense, de Aduana y de la Prefectura Naval Argentina. Cuenta además con las siguientes instalaciones:

- Un muelle de cemento de 303 metros de largo
- Una escollera de protección de 550 metros de largo
- Un muelle de hierro de 100 metros, en precarias condiciones, que en la actualidad es utilizado por pequeñas embarcaciones de pesca
- Una dársena de 600 metros cuadrados
- Dos galpones de 140 metros por 20 metros, con una superficie de 2800 metros cuadrados cada uno. Uno de estos galpones ha sido reparado por una empresa local para ser utilizado como depósito. El otro, en cambio, permanece en estado de abandono desde hace décadas.

En cuanto a los servicios, el puerto cuenta con energía eléctrica y con agua corriente que provee la Base Naval Puerto Belgrano, y con conexión a telefonía e internet. También posee un sistema de protección contra incendios. En caso que se incrementen las actividades en el puerto, va a ser necesario ampliar las redes existentes, dado que van a resultar claramente insuficientes. También sería importante extender la red de gas natural hasta el puerto, para que éste pueda ya sí estar provisto de los servicios esenciales.

Algunas de las falencias señaladas por algunos de los empresarios que tienen su emprendimiento radicado en Puerto Rosales son: las siguientes: deficiente iluminación, instalaciones sanitarias insuficientes, falta de señalización adecuada, ausencia de contenedores apropiados para verter los residuos que se generan, servicio de limpieza irregular, las precarias condiciones en que se encuentra el muelle de hierro, escasa superficie para maniobras de vehículos de gran porte, inexistencia de una playa de estacionamiento, y la necesidad de contar con más grúas (en la actualidad existe una

sola en condiciones de ser utilizada) y con escaleras que faciliten el acceso a las embarcaciones desde el muelle.

Sin embargo, cabe estimar que las mayores restricciones tienen que ver con la infraestructura vial y ferroviaria de acceso al puerto. Por fotos y documentos de la época de mayor movimiento portuario en Rosales –décadas de 1930 y 1940- puede corroborarse que en esos años el ferrocarril llegaba hasta el muelle principal del puerto. Incluso hoy puede observarse parte de las vías ferroviarias, que se encuentran en avanzado estado de abandono y deterioro.

A mediados de 2006, un grupo de trabajo conformado por representantes de las Municipalidades de Bahía Blanca y Coronel Rosales, de la Base Naval Puerto Belgrano, del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, de la delegación Puerto Rosales de la Administración Portuaria Bonaerense y de las empresas ferroviarias “Ferrobaires”, “FerroSur Roca” y “Ferro Expreso Pampeano”, presenta ante el Organismo Nacional de Administración de Bienes del Estado (ONABE) un anteproyecto bajo la denominación de “Área Metropolitana de la Bahía”, que tiene como fin mejorar los accesos ferroviarios al sector industrial y portuario del estuario, que incluye el ramal que llega hasta Puerto Rosales.

Para llevar a cabo este proyecto se prevee una inversión de 265 millones de pesos, que se estima podrá recuperarse en el mediano plazo, teniendo en cuenta los ingresos que genera todo el área de influencia del sistema portuario de la bahía que se verá beneficiada si este anteproyecto se concreta.

En relación a los accesos viales a Puerto Rosales, éstos resultan claramente inadecuados e insuficientes, en función del tráfico de vehículos y de transporte pesado que existe en la actualidad y que se prevee aumente en el corto plazo, si la reactivación del puerto se acelera.

Uno de los mayores inconvenientes radica en que el tránsito pesado debe atravesar la ciudad de Punta Alta para poder arribar a la estación portuaria, ya sea que provenga del norte (Bahía Blanca) a través de la ruta provincial N° 279; o del sudeste de la provincia de Buenos Aires (Coronel Dorrego, Tres Arroyos) o bien de Capital Federal, que canaliza la ruta nacional N° 3, que conecta con la ruta provincial N° 249 a la altura del kilómetro 647.

Existe un proyecto de larga data que prevee la conexión de las dos rutas provinciales mencionadas, evitando de esta forma que los camiones deban atravesar la ciudad de Punta Alta, pero que está muy lejos de poder materializarse. La idea es construir un camino de circunvalación que una la ruta 279, a la altura de Villa General Arias, con la ruta 249, en inmediaciones del paraje conocido como “La Martina” Y si bien tanto las autoridades del municipio como los empresarios en general coinciden en señalar la importancia de poder contar con esta vía de comunicación, la realidad demuestra que esta obra aún no se ha llevado a cabo, ni existen indicios que permitan inferir que vaya a construirse en el mediano o corto plazo. Podría especularse con que el motivo de esta demora es la falta de fondos suficientes que permitan encarar un emprendimiento de semejante magnitud; sin embargo, parece más certero suponer que la verdadera razón pasa más bien por la falta de visión y de decisión política por parte de la dirigencia local.

Un punto que resulta esencial para recuperar la operatividad plena del puerto es el referido al dragado. Dadas las características geomorfológicas de la bahía Blanca, Rosales es el puerto que menos dragado necesita de todos los que componen el complejo portuario, dado que se encuentra a escasos 250 metros de un área que cuenta con una profundidad natural de 10 metros, y que debido a su emplazamiento y su relación con la dinámica costera del estuario, la tasa de embanque es reducida en comparación con la existente en otros sectores. De todos modos, es fundamental que el puerto pueda contar con un dragado periódico para su óptimo funcionamiento, sobre todo teniendo en cuenta el largo período de tiempo que permaneció sin mantenimiento.

Otra tarea que resulta prioritaria para Puerto Rosales, y necesaria para complementar el dragado, es la señalización del canal de acceso al puerto.

Actores institucionales en Puerto Rosales

En torno a la cuestión de la autonomía de Puerto Rosales han surgido nuevos actores institucionales, que sumados a los ya existentes, conforman un complejo entramado de instituciones, que presentan diferentes objetivos, recursos, estrategias, capacidad de acción y presión, y que operan a diferentes escalas

Entre los actores más relevantes vinculados al puerto cabe destacar:

- ❖ **Delegación Puerto Rosales**, dependiente de la Dirección de Actividades Portuarias de la provincia de Buenos Aires, es la que desde 1993 se encarga de administrar el puerto. El actual administrador es Roberto Luayza, un empresario de Punta Alta que asumió el cargo en el año 2000, y que intentó darle un mayor impulso al puerto, dado que el delegado anterior, Luis Areco, vinculado al puerto de Bahía Blanca, no había demostrado mayor interés por reactivar la estación portuaria.

- ❖ **Consejo Consultivo Asesor de Puerto Rosales**. Fue creado el 28 de noviembre de 2002, a través de la disposición N° 36 de la Dirección Provincial de Actividades Portuarias. Se encuentra conformado de la siguiente manera:
 - Un presidente, cargo ocupado por el delegado portuario de Puerto Rosales,
 - 2 representantes del Departamento Ejecutivo de la Municipalidad de Coronel Rosales,
 - 2 representantes del Honorable Consejo Deliberante de la Municipalidad de Coronel Rosales,
 - 1 representante de la Unión del Comercio, el Agro y la Industria de Punta Alta (UCIAPA),
 - 1 representante del Sindicato Argentino de Obreros Marítimos (SAOM),
 - 1 representante de los usuarios y permisionarios de Puerto Rosales,
 - el presidente de la Federación de Sociedades de Fomento de Coronel Rosales.

Son funciones específicas de este Consejo las siguientes:

- a) Analizar, elaborar y proponer los objetivos y políticas para la estación portuaria,
- b) Proponer y analizar potenciales obras que beneficien la operatoria portuaria,
- c) Participar en la programación del desarrollo económico-comercial de la actividad portuaria en ese ámbito,
- d) Participar de las propuestas de políticas comerciales portuarias

Este Consejo, sin embargo, no pudo cumplir acabadamente con los objetivos que se había propuesto, lo cual sumado a las disidencias internas que surgieron entre sus miembros, llevó a la disolución del mismo en el año 2006.

- ❖ En su lugar, se conformó la **Mesa Negociadora de Puerto Rosales** con muchos de los integrantes que formaban parte del Consejo Consultivo: la delegación Puerto Rosales, la Asociación Puerto Rosales Autónomo (APROA), la Cámara de Empresas Usuarias y Permisinarias de Puerto Rosales (CEUPRO), la Unión del Comercio, la Industria y el Agro de Punta Alta (UCIAPA), el Honorable Consejo Deliberante y el Departamento Ejecutivo de la Municipalidad de Coronel Rosales. Este organismo tiene como función negociar con las autoridades provinciales y con el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca para llegar a un acuerdo en cuanto a la forma de administrar Puerto Rosales. En estos momentos las negociaciones entre las partes se encuentran trabadas.
- ❖ **Asociación Puerto Rosales Autónomo (APROA)**. Es una asociación civil que se creó el 20 de abril de 2004 con el fin de impulsar la promulgación de una nueva ley de puertos en la provincia de Buenos Aires que permita lograr la autonomía operativa de Puerto Rosales, mediante la creación de un consorcio de gestión y administración. Está integrada por particulares, muchos de los cuales son comerciantes de la ciudad de Punta Alta.

Esta asociación desarrolló, entre otras, las siguientes acciones: organizó reuniones informativas abiertas a la comunidad acerca del funcionamiento y problemáticas del puerto, propició el diálogo con el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (CGPBB) y con la Armada Argentina, mantuvo contacto con autoridades provinciales, y recolectó unas 10.000 firmas para avalar el proyecto de puerto autónomo, que en septiembre de 2006 entregó al gobernador de la provincia de Buenos Aires.

- ❖ **Cámara de Empresas Usuarias y Permisinarias de Puerto Rosales (CEUPRO)**. Es una entidad que agrupa a las empresas privadas que operan en la estación marítima de Puerto Rosales. En la actualidad está conformada por un total de 22 empresas, 20 de las cuales son pymes de origen local (Punta Alta y Bahía Blanca) y las 2 restantes son multinacionales (Oiltanking – Ebytem e Inspectorate). Se creó en octubre de 2005, obtuvo la personería jurídica en mayo de 2006 y en junio de ese mismo año se eligieron sus autoridades. Forman parte de esta asociación la Cámara Rosaleña de Actividades Pesqueras (CRAP) y la

Cámara de Talleres Navales y Actividades Portuarias de Punta Alta (CATANAPA). Se encuentra vinculada a la Asociación Bonaerense de la Industria Naval (ABIN), que reúne a 50 empresas de reparaciones navales. La CEUPRO no sólo está interesada en apoyar las actividades productivas ligadas al puerto, sino también en generar un ámbito de reflexión y discusión de los temas portuarios, y en difundirlos mediante la organización de talleres, seminarios y debates, con el fin de crear conciencia en la comunidad acerca de la relación entre el puerto y el desarrollo del distrito.

- ❖ **Unión del Comercio, la Industria y el Agro de Punta Alta (UCIAPA).** Entidad gremial empresaria fundada en 1930 que nuclea a las fuerzas productivas del municipio de Coronel Rosales. Impulsó la mayoría de los proyectos que intentaron reactivar el puerto, y si bien ninguno de ellos prosperó, ha mostrado una preocupación permanente por desarrollar actividades e iniciativas que pudieran volver a poner en funcionamiento al puerto.

- ❖ **Municipalidad de Coronel Rosales.** En relación a este actor, cabe diferenciar dos períodos muy marcados, el primero, que se extiende de 1998 a fines de 2003, durante el cual se evidenció interés por parte del Departamento Ejecutivo por llevar a cabo acciones que apuntaran a reactivar la estación portuaria del distrito, y en ese sentido desarrolló diversas gestiones ante autoridades y legisladores de la provincia de Buenos Aires; y el período actual, en el cual las autoridades municipales no demuestran mayor preocupación por continuar el camino iniciado por el gobierno comunal anterior y se muestran más dubitativas en cuanto a la política a encarar en relación a Puerto Rosales.

- ❖ **Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca.** Es un ente público no estatal que tiene a su cargo la administración y explotación de la zona portuaria de Bahía Blanca desde el 1 de septiembre de 1993. Fue creado por la ley N° 11.414 de la Legislatura de la provincia de Buenos Aires, con lo que se dio cumplimiento efectivo a lo establecido en el artículo 12 de la Ley de Actividades Portuarias N° 24.093, convirtiéndose en el primer puerto autónomo de Argentina. Tiene un órgano directivo integrado por nueve miembros representativos de distintos sectores que intervienen en la operatoria portuaria, siendo presidente del mismo el representante del gobierno de la provincia de Buenos Aires.

- ❖ **Ente Zona Franca Bahía Blanca – Coronel Rosales.** Ente de Derecho Público no Estatal creado por la Ley provincial N° 12.313 en julio de 1999, inició su gestión el 2 de mayo de 2000 con un directorio compuesto por 10 representantes, 5 por cada uno de los distritos, de los cuales 3 directores representan al sector público y los 2 restantes al ámbito privado de la producción. Tiene como objetivo poner en marcha una zona franca industrial que permita el desarrollo de actividades comerciales y de servicios, y donde puedan radicarse empresas que generen un alto valor agregado a las exportaciones, facilitando de esta forma la proyección internacional de la región. Apunta para ello a agregar valor competitivo al sistema multimodal interoceánico de transporte, a generar una zona de actividades logísticas, y a optimizar la utilización racional de la infraestructura existente y de las ventajas comparativas particulares de cada actor.

Otros actores que no pueden dejarse de tener en cuenta, aunque su vinculación con el puerto no sea tan directa, son: la **Armada Argentina**, por limitar con la Base Naval de Puerto Belgrano y compartir no sólo el espacio sino también actividades y el interés por lograr el desarrollo portuario; las **empresas ferroviarias** que se hicieron cargo de los ex FFCC nacionales, y que pueden mejorar la accesibilidad del puerto; y **Vialidad provincial y nacional**, que tienen también un rol importante que cumplir en relación a esta última cuestión. Cabe recordar que justamente la infraestructura de acceso al puerto es uno de los puntos críticos a considerar, tendiente a la reactivación de Puerto Rosales.,

Por el momento sólo se mencionan los actores sociales y se los describe someramente. Queda por analizar la lógica de actuación de los mismos, sus objetivos, estrategias, recursos, y los lazos de cooperación y competencia que puedan establecerse entre ellos. La mayor parte de este análisis se realizará en la próxima fase de la investigación, ya que se considera que es esencial para aportar mayor complejidad al tema en cuestión.

El desarrollo local en Puerto Rosales: ¿Una utopía?

Al finalizar este trabajo se considera oportuno reflexionar acerca de la hipótesis planteada en la introducción: puede Puerto Rosales originar un proceso de desarrollo local?

No es sencillo dar una respuesta a este interrogante. Pero para ello resulta útil tener en cuenta algunas conceptualizaciones acerca del tema analizado.

En principio, tal como afirma Arocena (1995: 38) no existe “una teoría sobre desarrollo local, sino teorías sobre el desarrollo que difieren en la forma de considerar lo local”. Este autor insiste en la necesidad de realizar estudios específicos y recomienda no caer en el error de considerar el espacio local como un recipiente pasivo de las lógicas globales ni de las decisiones tomadas en el centro del sistema.

Este autor advierte asimismo: “no es posible esperar un proceso espontáneo de desarrollo de las potencialidades locales. Es necesario que se planteen políticas públicas y también de los sectores no gubernamentales, orientadas a fortalecer los procesos de constitución de actores locales – agentes de desarrollo” (Arocena, 1995: 148)

Estas consideraciones destacan la importancia de los agentes en los procesos de desarrollo local y permiten entender por qué en muchos casos no basta simplemente con contar con recursos o potencialidades, como puede ser el caso de Puerto Rosales.

Una postura similar puede advertirse en Barreiro Cavestany (2003), quien define al desarrollo local como “trayectorias específicas de desarrollo que se configuran en elementos históricos, geográficos y en mentalidades [...] que se transforman y evolucionan a partir de las prácticas de los propios actores, combinadas con circunstancias y coyunturas que lo favorecen”.

Dentro de esta línea de pensamiento, Madoery (2005: 66) sostiene que “la política de desarrollo local requiere de la integración de visiones e intereses y de la concertación estratégica de agentes públicos y privados con incidencia en cada ámbito territorial”. Y resalta la importancia de “buscar puntos de encuentro que permitan enlazar los procesos sociales, económicos, tecnológicos, culturales, con las prácticas políticas y las estrategias de los actores”.

Teniendo en cuenta estos aportes teóricos, se puede decir que en el caso de Puerto Rosales se asiste a un proceso incipiente o parcial de desarrollo local, caracterizado por una débil articulación de los actores, que no logran impulsar iniciativas con un horizonte común sino que encaran sus estrategias de forma aislada y discontinua en el tiempo, más allá de que exista coincidencia en cuanto al objetivo que persiguen.

De todas formas, cabe aclarar que el marco teórico se encuentra en elaboración y requiere ser profundizado y ampliado, y que por lo tanto las afirmaciones aquí expresadas son provisorias y susceptibles de ser modificadas en el futuro, conforme el trabajo de investigación vaya avanzando.

En el futuro inmediato se pretende avanzar en la indagación de temas relacionados con el desarrollo local, tales como los “sistemas productivos locales” (Caravaca, Bustos Cara) y el “desarrollo endógeno” (Vázquez Barquero), lo cual permitirá enriquecer el marco teórico elaborado hasta el momento y ampliar el campo de análisis.

Bibliografía

- ABENLE, M. y otros (2000): *Análisis de situación del partido de Coronel Rosales*. Punta Alta. Archivo Histórico Municipal, Municipalidad de Coronel Rosales.
- ARECCO, L. (1994): “Evolución de Puerto Rosales a partir de su provincialización”. En: CENTRO NAVAL, CONSORCIO DE GESTIÓN DEL PUERTO DE BAHÍA BLANCA y UNIVERSIDAD NACIONAL DEL SUR: *Los puertos de Bahía Blanca: su proyección hacia el siglo XXI*. Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur.
- AROCENA, J. (1995): *El desarrollo local: un desafío contemporáneo*. Caracas. Editorial Nueva Sociedad.
- BARREIRO CAVESTANY, F. (s.d.): “Desarrollo desde el territorio (A propósito del desarrollo local)”. Instituto Internacional de Gobernabilidad, Colección de documentos IIGOV. <http://www.iigov.org>. Página consultada el 23 de octubre de 2003.
- 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.

- BÚFFALO, L. y GARRETÓN, C. (2002): "Agenda para el desarrollo local: el caso del municipio de Centenario". En: COLANTUONO, M.R. (Coord.): *Municipio y desarrollo territorial*, pp. 277 a 300. Neuquén, Universidad Nacional del Comahue.
- BUSTOS CARA, R. y otros (2002): "Sistemas productivos locales. Innovación por derrame a innovación en la crisis". Bahía Blanca. Trabajo presentado en el VII Seminario Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio, Camagüey, Cuba.
- CARAVACA, I. (coord.), 2002: "Innovación y Territorio. Análisis comparado de sistemas productivos locales en Andalucía". Sevilla. Consejería de Economía y Hacienda, Junta de Andalucía.
- MADDOERY, O.(2005): "La primera generación de políticas locales de desarrollo en Argentina: Contexto, características y desafíos". En: *Política y Gestión*, Volumen 8, pp. 45 a 75. Rosario, Homo Sapiens Ediciones.
- REDIVO, J. (1994): "La estación de bombeo y terminal de embarque marítimo de Arroyo Pareja". En: CENTRO NAVAL, CONSORCIO DE GESTIÓN DEL PUERTO DE BAHÍA BLANCA y UNIVERSIDAD NACIONAL DEL SUR: *Los puertos de Bahía Blanca: su proyección hacia el siglo XXI*. Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur.
- VÁZQUEZ-BARQUERO, A. (2000): "Desarrollo endógeno y globalización". En: *Revista EURE*, Vol. XXVI, N° 79, diciembre 2000, pp. 47 a 65. Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile.