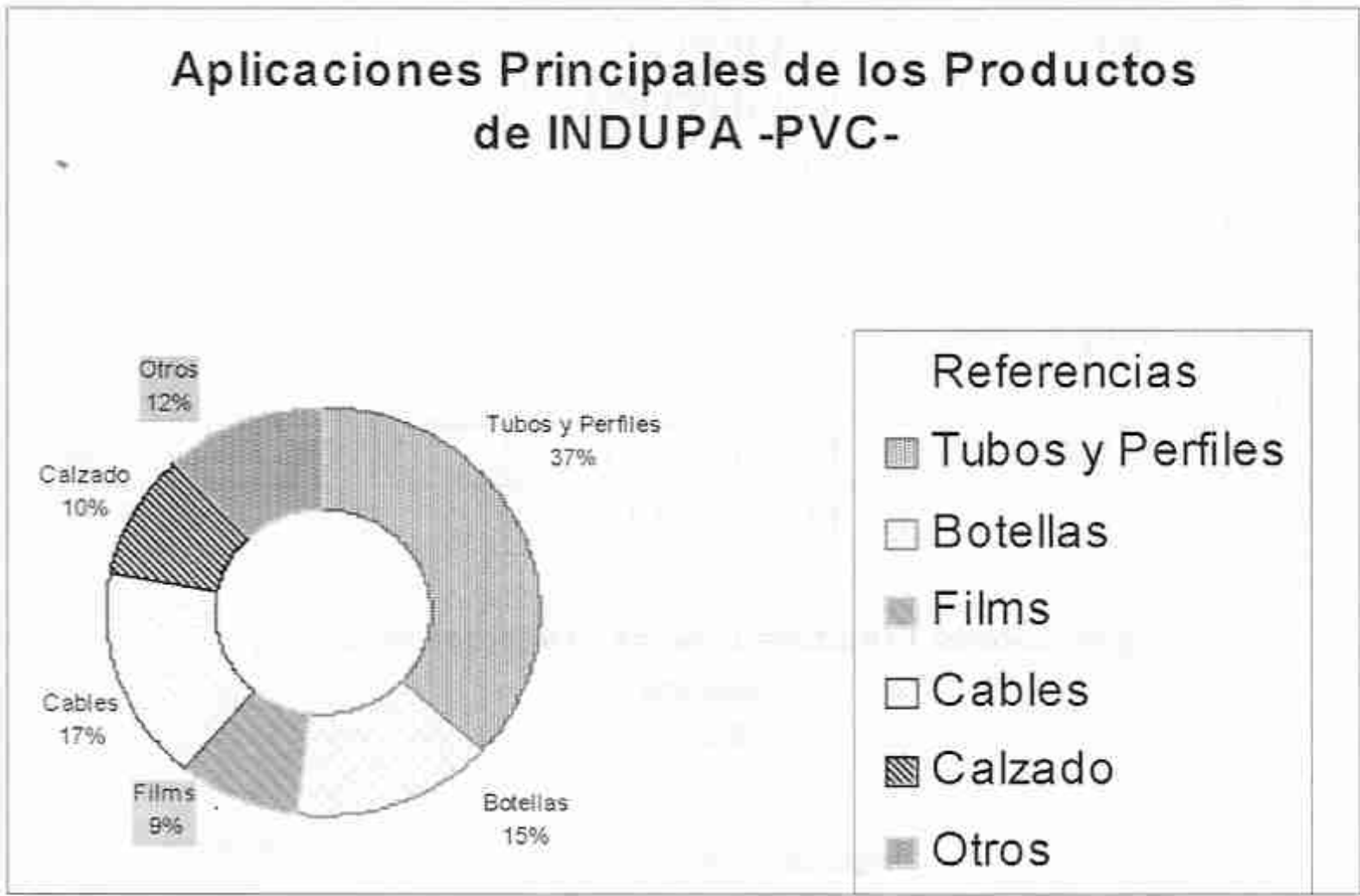


ma de emulsión y suspensión, tras un tratamiento de polimerización. Las principales aplicaciones de los productos que la empresa provee se encuentran en los mercados de tubos y conexiones, botellas de plástico, cables, jabones y detergentes, industrias del papel y química, entre otra.

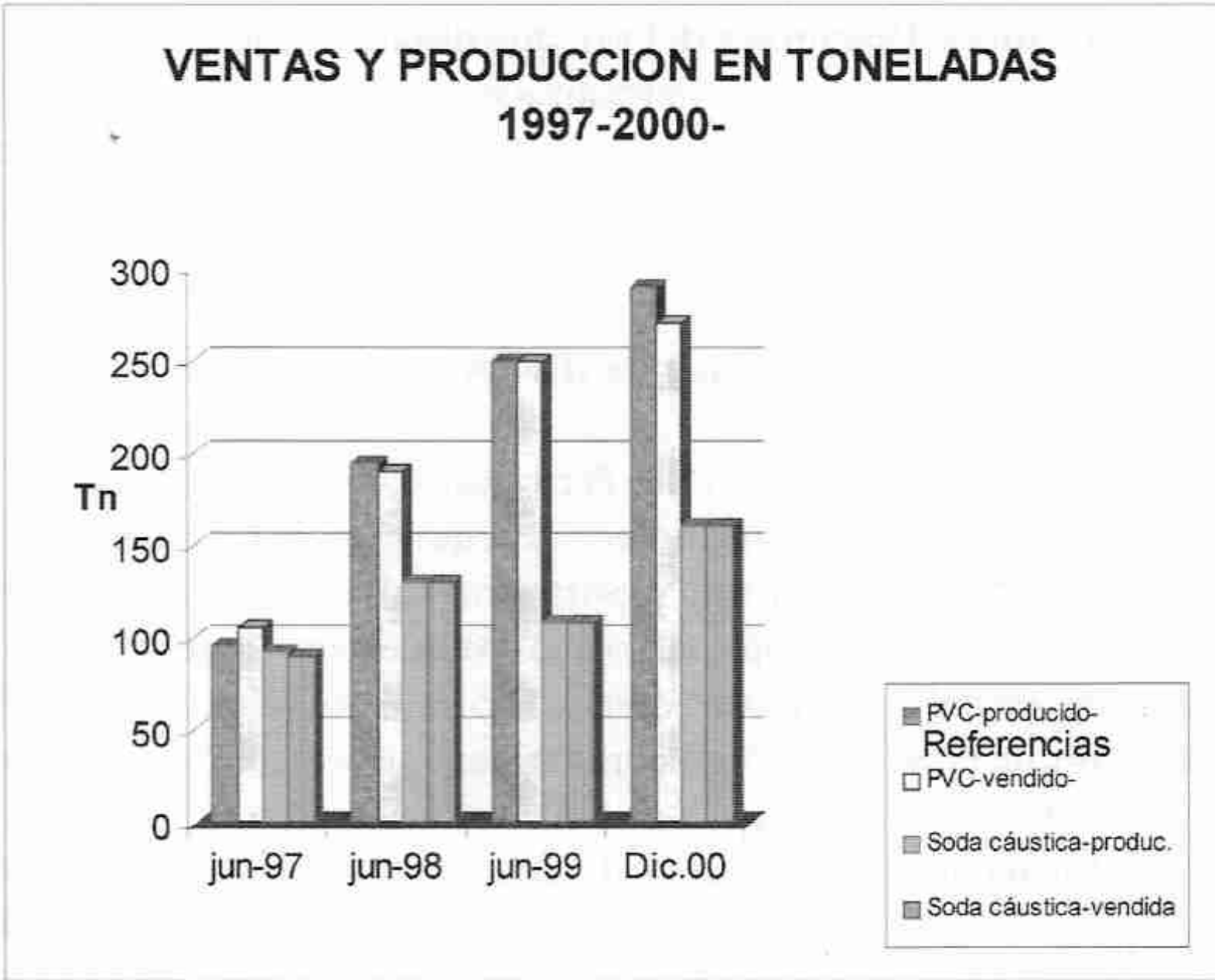
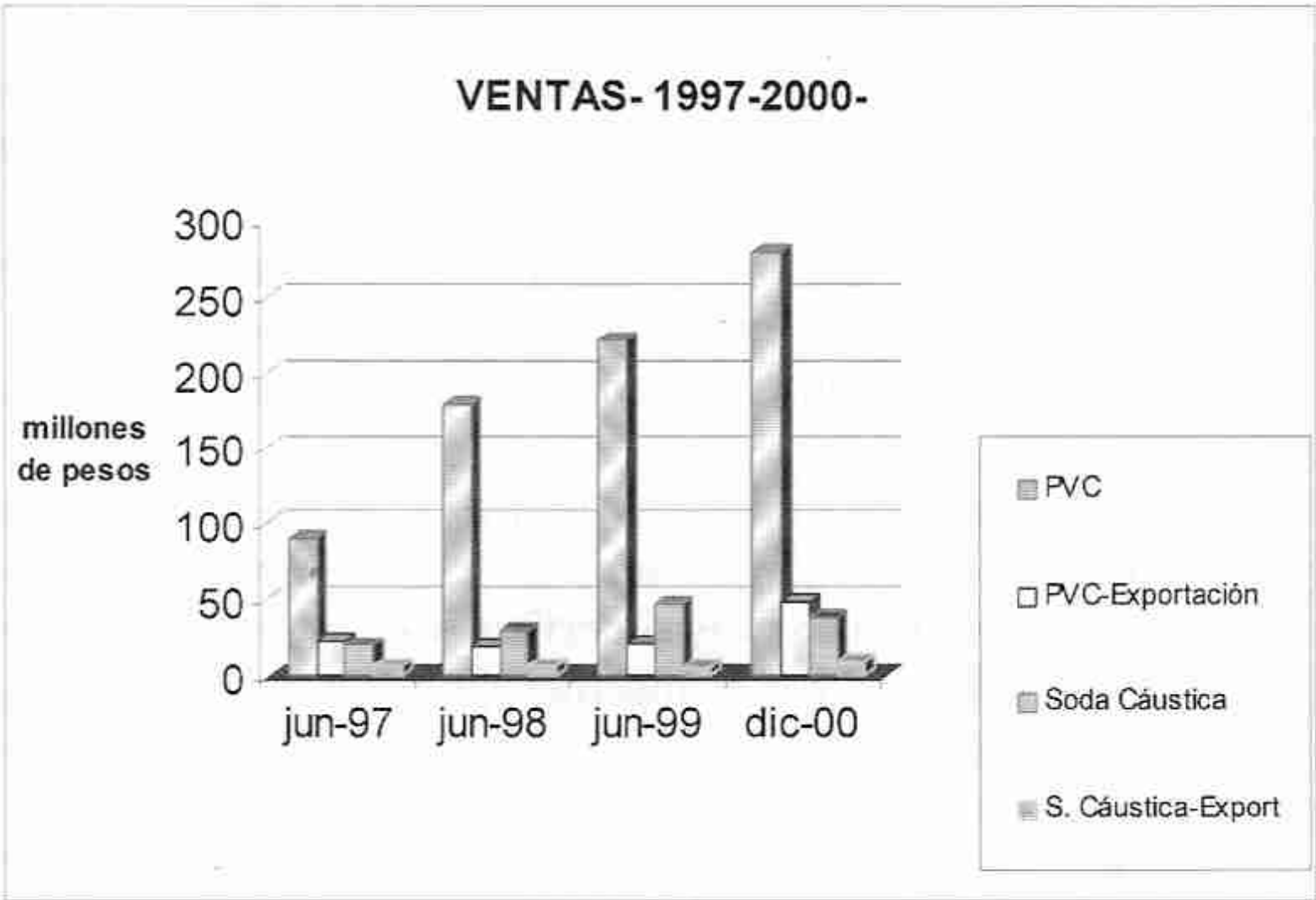
Un espacio de vida compatible

Hasta el año 1883, el movimiento de buques que se realizaba en la ría bahiense para conectar la cercana población con Buenos Aires y otros puertos del país o del exterior era escaso y muy precario. En ese año la Compañía del Ferrocarril del Sud - de capitales ingleses - logra la concesión para la construcción y explotación de un puerto situado a siete kilómetros de la población de Bahía Blanca, en lo que pronto se transformaría en la localidad de Ingeniero White.



VENTAS (En millones de pesos)

	Junio 97	Junio 98	Junio 99	Dic.00
PVC	90	179	221	279
PVC-Exportación	22	19	21	49
Soda Cáustica	20	30	47	38
S. Cáustica-Export	6	6	5	8



VENTAS Y PRODUCCIÓN -EN TONELADAS-

	Junio 97	Junio 98	Junio 99	Dic.00
PVC-producido-	96.000	195.000	250.000	290.000
PVC-vendido-	105.000	190.000	250.000	270.000
Soda cáustica-produc.	92.000	130.000	108.000	160.000
Soda cáustica-vendida	90.000	130.000	108.000	160.000

En el año 1884 llega el primer tren a la ciudad y al puerto y en 1885 se habilita el primer muelle que es construido enteramente de hierro; por la gran cantidad de buques que comenzaron a operar desde el mismo, se hace imprescindible la ampliación de esa infraestructura portuaria con más muelles, silos, usinas eléctricas, galpones y edificios varios, con lo que se completó la expectativa pensada por las empresas inglesas para poder exportar fácilmente la producción de cereales que comienza a enviarse en su gran mayoría a Inglaterra.

En un marco natural poco apto para el asentamiento humano, caracterizado por terrenos costeros bajos, escurrimiento lento e imperfecto de las precipitaciones y una napa freática muy superficial y de comportamiento inestable, se concreta la urbanización de Ingeniero White y su zona de influencia que acompañan ese desarrollo portuario y dan lugar a un modelo territorial donde lo urbano y la actividad dinamizadora del espacio coexistían y se complementaban sin mayores inconvenientes. El núcleo de Ingeniero White inicia su expansión al igual que los barrios al sur del conurbano bahiense en torno al área costera. Pescadores del río, que durante muchos años han sostenido activas tareas de pesca y comercialización del producto en Bahía Blanca y la zona de influencia tienden en estos momentos a desaparecer como consecuencia de los contaminantes de la Industria Petroquímica y la usina Termoeléctrica proyectada.

En una coexistencia conflictiva de diversas actividades

El proyecto para la creación del Polo Petroquímico en la zona costera adyacente a Ing. White y Bahía Blanca acaeció a principios de la década de 1970 y se materializó con la instalación y posterior habilitación de la planta de *Petroquímica Bahía Blanca* -empresa con mayoría estatal- junto con la cual, otros capitales estatales y privados dieron forma al complejo. No resulta difícil ver la complejidad y el riesgo contaminante que producen este tipo de industrias ya que los procesos allí desarrollados generan emisiones a la atmósfera en forma ordinaria o extraordinaria y en cantidades y calidades que varían según el establecimiento. Producen también residuos industriales que pueden generar diversas modalidades de contaminación en las aguas del estuario, en las napas freática o terrenos habitados, existiendo riesgos de explosiones, escapes y otras emergencias. Todo este proceso de transformación operado en la franja costera ha generado un conjunto de problemas que condicionan su uso y deterioran su calidad ambiental ya que se puede visualizar la coexistencia conflictiva de diversas actividades industriales altamente contaminantes portuarias, de servicios, residenciales y recreativas, evidenciando así una escasa coordinación entre los diferentes actores involucrados y una falta de ordenamiento territorial, superposición de usos conflictivos y la inexistencia de una visión integral del sistema.

Configuración de la red

En el esquema 1 se describe la configuración de la red de transportes del Corredor Bioceánico Sur y sus distintas alternativas de enlace con Brasil hasta la ciudad de San Pablo. De las dos alternativas que presenta para cargas hacia o desde Chile el servicio multimodal, en un primer tramo ferroviario llega hasta Victoria y con camión entre ésta y Zapala por el Paso de Pino Hachado se llega a Bahía Blanca por ferrocarril. Otra alternativa es hasta Bariloche pasando por el puerto de San Antonio y desde allí por el Paso Samoré llegar a Valdivia o Puerto Montt por tramos viales. Los sistemas marítimos permiten una conexión de Santos con Buenos Aires; Santos con Bahía Blanca y eventualmente con San Antonio Este.

Trayecto entre puertos	Distancia	Costo TEU 40'	Tiempo transporte
Talcahuano- B.Bca.	1300 km	1400 USA	3-4 días
Puerto Montt- S.Antonio Este	780 km	1700 USA	2días

Trayecto Talcahuano- San Pablo

Opción	Distancia	Costo	Tiempo transporte
Sistema 1	4100 km	2800 USA	10 días
Sistema 2	4300 km	3000 USA	9-10 días
Sistema 3	4830 km	3400 USA	20-21 días

Principales alternativas actuales

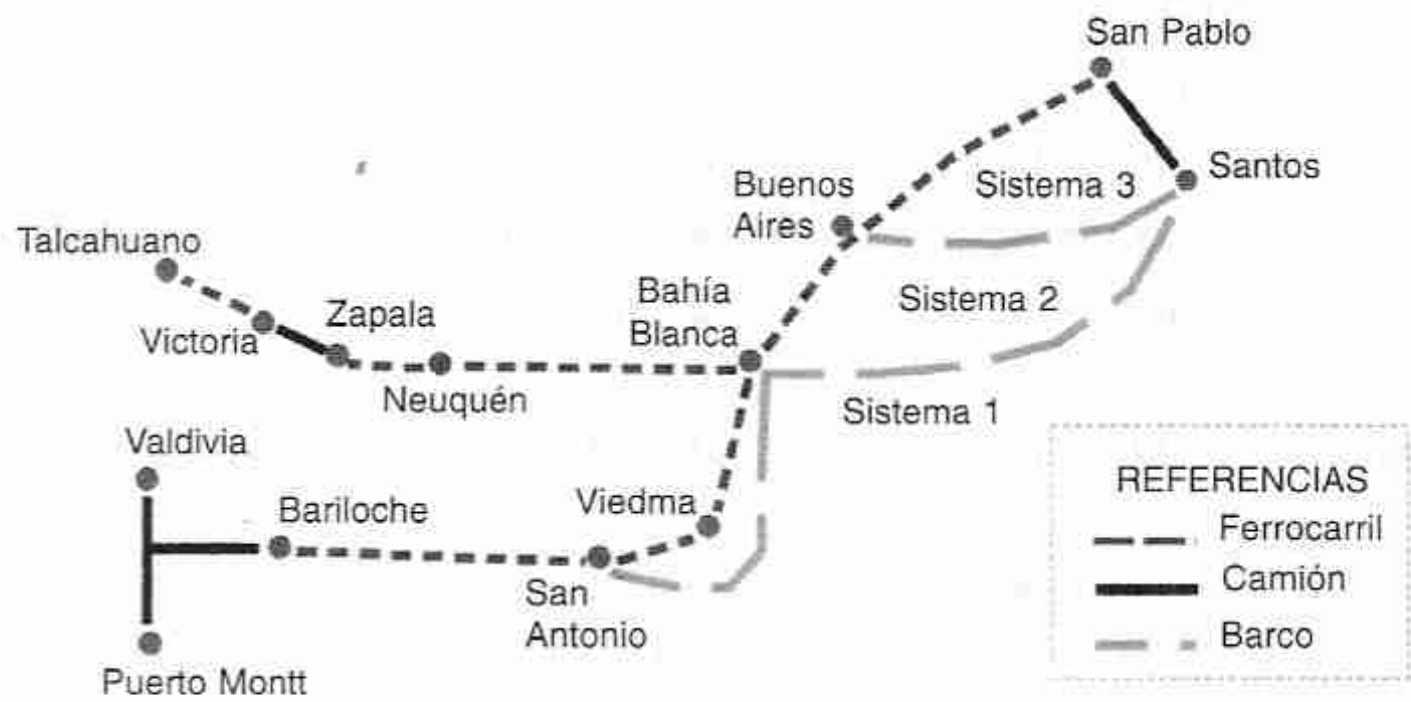
En el esquema 2 se presentan las principales alternativas a través de las cuales se movilizan las cargas de comercio internacional entre Chile y Brasil. Estos tres Corredores —Trasandino del Sur, Central y Marítimo por Cabo de Hornos— se relacionan pudiendo analizar que no existen diferencias en los fletes de un contenedor que parte de Talcahuano y llega a San Pablo, con valores cercanos a los 3 mil dólares, en los tres corredores. El tiempo sí juega un papel importante ya que los días que se pierden en invierno por la acumulación de nieve en el Corredor Central puede requerir el doble de días con respecto a los sistemas restantes. De los dos restantes el Corredor Bioceánico Sur es más favorable en costos y tiempo.

Corredor	Distancia	Costo	Tiempo
Centro	5300 km	3100 USA	18 días
Trasandino del Sur	4100 km	2800 USA	10 días
Marítimo	6300 km	2700 USA	13 días

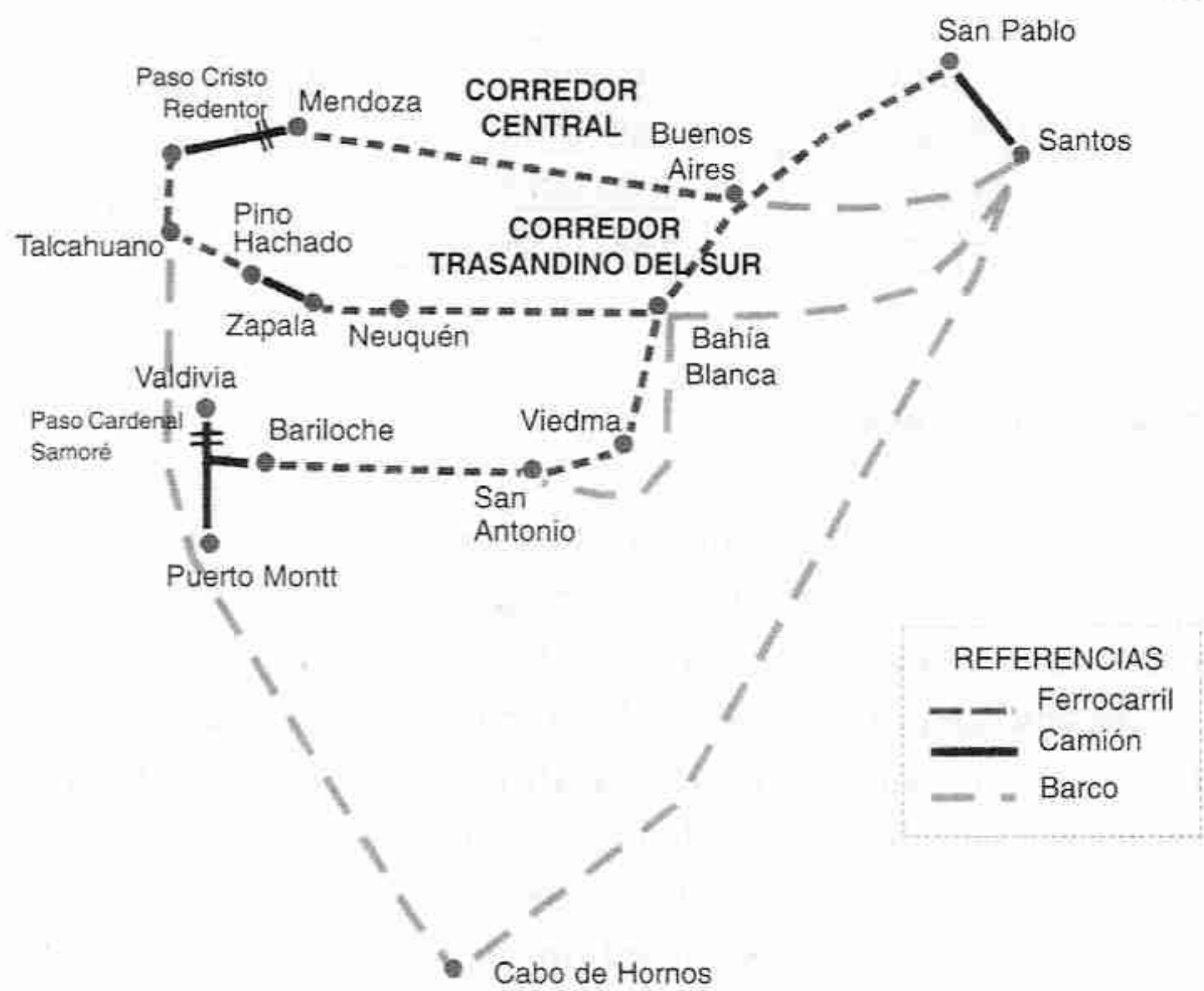
Si bien es cierto que esta comparación no es completa, el espacio que compromete al proyecto, con la construcción del Corredor Multimodal del Trasandino del Sur, el ahorro es evidente y su relación es 1 a 4.

Esquema 1 y 2

ALTERNATIVAS EN LA CONFIGURACION DE LA RED DE TRANSPORTES DEL CORREDOR TRASANDINO DEL SUR ①



PRINCIPALES ALTERNATIVAS ACTUALES ①



FUENTE: Base CREEBA-Elaboración propia

Estrategias de consolidación del corredor trasandino del sur

La reducción del flete a mediano plazo se fundamenta en un conjunto de situaciones y acciones que irán consolidando el Proyecto. Esta estrategia puede ser ordenada en el *plazo corto*, *mediano* y *largo plazo*, siendo en el primero de

ellos donde se llevarán a cabo las mejoras de infraestructura en los Paso de Pino Hachado, Icalma y Samoré, dotándolos de servicios y ordenando un sistema de aduanas continuo que no detenga la circulación de bienes y mercancías haciendo competitivo el producto. Se completarán también los pavimentos que faltan completar del lado argentino, se construirán cobertizos, playas de transferencia de cargas y se completará la reparación del Túnel Las Raíces del lado chileno.

La segunda instancia o de *mediano plazo* es la que involucra al Polo Petroquímico de Bahía Blanca y su necesidad de playas con contenedores para trasladar sus productos, la planta de Metanol y de Profertil. En la medida que el Servicio Multimodal incrementa el volumen transportado se van a generar importantes ahorros de costos. Hoy, al hacer un balance entre la circulación terrestre y la marítima, vemos un gran desnivel de cargas ya que tienen un alto porcentaje de sus bodegas ociosas lo que encarece de modo notable el costo de la carga transportada. Un requisito importante para ingresar en la segunda etapa es un servicio logístico integral “puerta a puerta” regular y confiable, lo que precisa de buenas alianzas estratégicas entre las Empresas de Chile y Argentina involucradas en el Servicio Multimodal. Una primera instancia sería la coordinación entre empresas ferroviarias y operadores portuarios para posteriormente pasar a la integración de las compañías navieras y los principales cargadores.

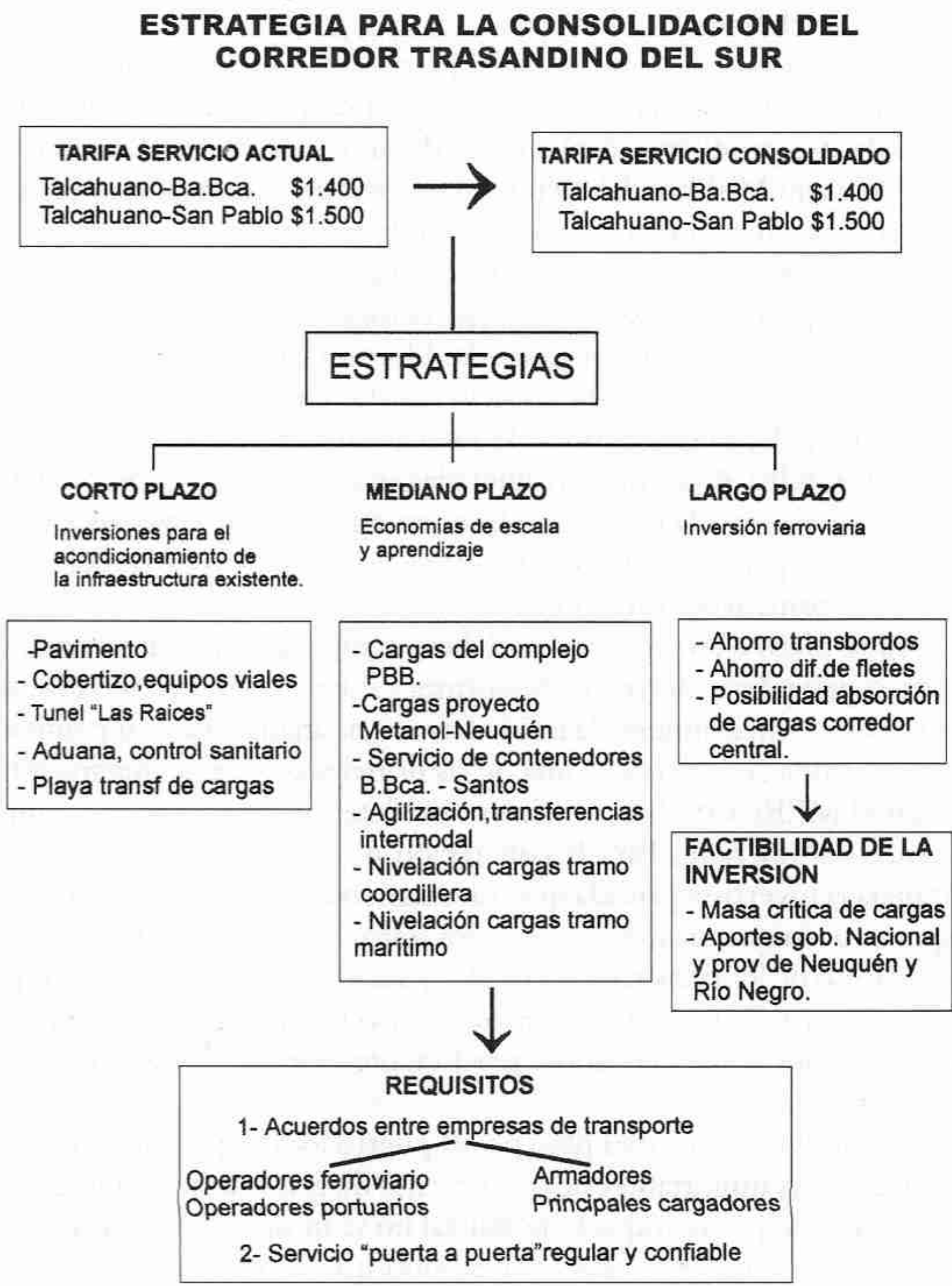
En el largo plazo o tercera etapa se deberá completar la unión ferroviaria y vial entre Zapala y Lonquimay; La Angostura y Puerto Montt y Pino Hachado y Concepción. Principalmente la unión ferroviaria afianzará la competitividad del Corredor ubicándolo como una de las principales vías de integración de Chile con el MERCOSUR, con ahorro de fletes en transbordos y rapidez en el cruce cordillerano. Para la concreción de estos proyectos es de vital importancia la inversión privada que, últimamente, se ha presentado a través de empresas portuguesas interesadas en los trabajos pendientes. Por otra parte el compromiso de los gobiernos de los dos países y las Provincia de Neuquén y Río Negro disminuyen el porcentaje de inversión total y el operador se asegura una masa crítica de cargas, por lo tanto disminuyen los riesgos del emprendimiento.

Estos intercambios y su paso por el puerto local representa una de las posibilidades más importantes de crecimiento de la economía regional en el mediano plazo ya que su impacto potencial no se limita a la mayor demanda de servicios que requieren estas cargas, sino que su efecto generará otros tipos de oportunidades para las empresas locales. Directamente, a través del desarrollo de actividades industriales sobre la base de la transformación de materias primas transportadas por el corredor; indirectamente por las posibilidades de acceder a nuevos mercados por reducción y mejora de los servicios de transporte.

Por razones de cercanía y complementariedad en los perfiles productivos regionales, el funcionamiento del Sistema Multimodal de Transporte

del Corredor Bioceánico Sur permitiría enlazar la región norpatagónica con el amplio mercado del Brasil, Sudeste Asiático, Unión Europea y América del Norte en condiciones competitivas.

Esquema de Estrategias 2



FUENTE: Base CREEBA- Elaboración propia.

A modo de conclusión

De la investigación que hemos realizado del Polo Petroquímico de Bahía Blanca, su gran producción y la exportación inmediata no puede desconocer la problemática de contaminación ambiental a la que están permanente su-

jetas las antiguas áreas urbanas vecinas al Puerto de Ingeniero White y que han transformado un modo de vida plácido y vecino al mar en un espacio de peligro constante. Pese a ello, las Compañías que se mueven en el plano internacional permiten muy poco las mediciones de emisión de gases tóxicos a pesar de las Leyes que castigan sus excesos.

A pesar de estas problemáticas, para la región de Bahía Blanca el proyecto es vital en su aspiración de recuperar el camino del crecimiento. El desarrollo de este Corredor puede representar una contribución fundamental para transformar falencias estructurales como la ausencia de un perfil exportador o la pobreza de emprendimientos dispuestos a asumir riesgos en comercios innovadores y que impiden la eficaz inserción de la economía local en el concierto mundial.

Con su privilegiada ubicación, cabecera Este del Corredor y punto de enlace entre lo terrestre y lo marítimo, Bahía Blanca es un centro funcional de primer orden en el mismo. El aumento del comercio propiciará las actividades de servicios, especialmente el transporte marítimo de contenedores que se verá el fortalecido de la puesta en marcha de la Zona Franca y nuevas actividades en el entorno portuario que se encuentra en permanente expansión. Consideramos, finalmente, que el Corredor Bioceánico Sur puede ser un punto de partida para la generación de nuevas oportunidades de inversión, con eficiencia y aprovechando una rica dotación de recursos que pueden conjugar una desocupación abrumadora.

Bibliografía

- ARGENTINA- 1994; Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto. *"MERCOSUR: perspectivas y problemas"*. Vol 1-CEI .Buenos Aires- Argentina.
- ARGENTINA EN CRECIMIENTO. 1995-1999; *Plan Quinquenal*- Vol 1- Poder Ejecutivo Nacional.
- DONNINI,N.-GIACCHERO,A- MARTÍN,F. 1995; *Las PYMES en la región de Bahía Blanca en el proceso de integración MERCOSUR*. Cuadernos de Estudios, P.1a 56- Editorial de la Universidad Nacional del Sur—Depto. de Economía. U.N.S. Bahía Blanca. Argentina.
- FUNDACIÓN DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS LATINOAMERICANAS. 1993; *El arancel externo común (AEC) del MERCOSUR: los conflictos*. FIEL- Buenos Aires. Argentina.
- GREY de Cerdan, N. 1997; *Cuyo-Región Central Chilena en la nueva geografía del MERCOSUR*. VIII Jornadas Cuyanas de Geografía- "Pensamiento y Acción". Boletín de Estudios Geográficos- Tomo II. Pág.429-435. Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo- Mendoza- Argentina.
- LAURELLI, E. 1991; *Reestructuración de los mercados mundiales y transformación del territorio, realidades y utopías en América Latina*. Vol 1- Edic. Centro de Estudios Urbanos y Regionales. Buenos Aires. Argentina.
- LÓPEZ, F.- DICHARA, R. 1992; *Comercio intraindustrial en el marco del MERCOSUR*. Cuadernos de Estudios- Edic. U-N del Sur- Depto. de Economía.U.N.S. Bahía Blanca. Argentina
- OLAVE D, BODINI H; 1995; *Ciudades intermedias y Calidad de Vida: Conceptos Básicos. Serie de Investigaciones y Docencia N° 1*. Depto. de Historia, Geografía y Ciencias Sociales. Facultad

de Educación y Humanidades- Universidad del Bío Bío- Chile-

RAU, J.M; REBOLLEDO VILLAGRA, J- 1996; *Ensayo metodológico de cartografía de zonas expuestas a riesgo de caídas de materiales: Las Trancas-Térmas de Chillán*.(VIII Región)- Chile pp 23-34.

REBOLLEDO VJ, J.MUÑOZ, R; M.HENRÍQUEZ, F. 1994; *Evaluación de la estabilidad morfogenética del secano costero de la Provincia del Ñuble*"- (VIII Región)- Rev. Tiempo y Espacio N° 4- Año 4- Depto. de Historia, Geografía y Ciencias Sociales- Facultad de Educación y Humanidades- Universidad del Bío-Bío- Chillán- pp 61-77.

ROCCATAGLIATA, J.M. 1986; *Argentina hacia un nuevo ordenamiento territorial- De la centralización a la descentralización con proyección continental y oceánica*. Vol 1-Edic. Pleamar- Buenos Aires- Argentina-

ROFMAN, A. 1987; *Los grandes proyectos y el espacio regional; presas hidroeléctricas y el sistema decisional*. Cuadernos de CEUR 919- CEUR. Buenos Aires. Argentina.

SANTOS, M. 1992; *A cidade e o urbano como espaço-tempo*. En *Cidades & Historia-Ufba Mau - Ampur- Salvador. Brasil*.

Cartograma polo petroquímico de Bahía Blanca.

EL POLO PETROQUIMICO DE BAHIA BLANCA COMO NODO DEL CORREDOR BIOCEANICO SUR

