

CIRCULACIÓN Y ENCADENAMIENTOS PRODUCTIVOS EN EL CIRCUITO ESPACIAL DE SOJA. Transporte y dinámicas territoriales en el Departamento Gral. San Martín de la provincia de Córdoba.

Beatriz Ensabella*

Luciana Búffalo*

El estudio de *Circuitos espaciales de producción* demanda la identificación de los posibles *estilos de vinculación de los agentes productivos*, análisis que se focaliza en el grado de dependencia y jerarquía, y en los mecanismos de intercambio; que se plasman en el territorio. En tal sentido, el presente trabajo se propone avanzar en el análisis de los agentes intervinientes en la fase de circulación y transporte.

Los agentes socio-económicos que actúan en el circuito, se producen y reproducen en base a relaciones específicas dentro y fuera del ámbito regional, formando encadenamientos, en donde el transporte se conforma en un agente de relevancia para el funcionamiento del mismo.

Así, el eslabón primario del circuito productivo, se relaciona hacia delante; a través de las etapas de almacenamiento y acopio para llegar a la fase industrial o a puerto. La magnitud de las transacciones convierte al transporte en una etapa vital en todas las fases del circuito: a) desde el campo hasta el sistema de almacenamiento (acopio) o puerto, b) desde los silos de almacenaje a las empresas de molienda o puerto y, c) desde las empresas industriales a los posteriores destinos (mercado interno o mercado externo). En esta actividad el grueso del transporte es automotor, lo cual plantea una logística compleja en las cercanías de las plantas de molienda, que a su vez, son coincidentes con los corredores portuarios, localizados en este caso en el área metropolitana de Rosario. Esta zona cuenta con capacidad instalada e inversiones en equipamiento e infraestructura que permiten -a costos competitivos- posicionarse en el mercado mundial de oleaginosas.

· Investigadora SECYT – Departamento de Geografía de la FFYH de la UNC – eulau@arnet.com.ar

· Investigadora SECYT – Departamento de Geografía de la FFYH de la UNC– lubuffalo@sitti.com.ar

Los procesos expansivos que se detectan en la actividad y los rápidos cambios que derivan de la misma, generan impactos que requieren de su análisis a fin de comprender cómo se conforma la realidad socio - territorial actual.

Palabras claves: circuito espacial, agentes productivos, transporte, circulación, territorio.

1- Introducción

El presente trabajo es parte de una investigación iniciada en el año 2005 cuyo eje es el análisis del circuito espacial de la soja en el Dpto Gral. San Martín en la provincia de Córdoba. En la primera etapa se avanzó en la comprensión del funcionamiento de los agentes que participan del circuito y posteriormente en las modalidades de interacción entre los encadenamientos productivos.

Los agentes socio-económicos que actúan en el circuito, se producen y reproducen en base a relaciones específicas dentro y fuera del ámbito regional, formando encadenamientos, en donde el transporte se conforma en un agente de relevancia para el funcionamiento del mismo.

Asimismo la investigación de este tema permite profundizar el análisis de las relaciones económico-sociales del circuito en su totalidad que adquieren un valor significativo en la comprensión de fenómenos económicos, y que a su vez, se complejiza el estudio al analizar el impacto de estos procesos. En esta instancia se profundiza en la circulación y su impronta en la configuración del territorio

“El transporte genera alianzas e intercambios entre sectores económicos y sociales, constituye un componente primordial en la apropiación del espacio y actúa como regulador del tiempo y del funcionamiento de los sistemas económicos al participar activamente -en el ámbito local y global- de la movilidad de bienes y personas y organización de los lugares” (Roccatagliata J. A., 1998: 28 y 36)

El eslabón primario dentro del circuito de soja se relaciona a través de las etapas de almacenamiento, transporte y acopio para llegar a la fase industrial y/o mercado externo. La magnitud de las transacciones convierte al transporte en una etapa vital en diversas fases (*Roberto Bisang y Sebastián Sztulwark*):

- a) desde el campo hasta el sistema de almacenamiento (acopio) o puerto,
- b) desde los silos de almacenaje a las empresas de molienda o puerto y,
- c) desde las empresas industriales a los posteriores destinos (mercado interno o mercado externo)

Cabe destacar el incremento del cultivo de soja en Argentina que presenta, en la última década, un aumento del 237% de hectáreas en producción y genera el 25% de las exportaciones. Su expansión esta sostenida por la existencia de una importante industria procesadora que toma el insumo agrícola y lo convierte en aceite y subproductos y a su vez, esto ha generado demanda de maquinarias, herbicidas y semillas que implica el desarrollo de una industria nacional de este tipo de insumos, generando un importante complejo agroindustrial. En este contexto de crecimiento y

expansión el transporte se conforma como un agente de relevancia en el circuito con improntas en la circulación y la configuración del territorio.

2- La circulación en la configuración del territorio

Los agentes económicos que actúan en el circuito, se producen y reproducen en base a relaciones específicas dentro y fuera del ámbito regional¹, formando encadenamientos que tienen una determinada ubicación espacial.

El estudio de *Circuitos espaciales de producción* demanda la identificación de los posibles *estilos de vinculación de los agentes productivos*, análisis que se focaliza en el grado de dependencia y jerarquía, y en los mecanismos de intercambio; que se plasman en el territorio.

El territorio específico es el observatorio de relaciones sociales y fuerzas productivas y, aunque el circuito regional se encuentre subordinado al comportamiento de la dinámica del circuito global, la acumulación queda sujeta en el territorio porque en él se localizan las actividades básicas que imponen fuertes encadenamientos regionales.

El nuevo modelo de acumulación impuesto por la globalización reconfigura el territorio a partir de cambios en el poder económico que genera desplazamiento de inversiones, agentes o procesos por descentralización de determinadas producciones, optimización en el uso de recursos localizados o aplicación de nuevas tecnologías a la producción y el consumo. A nivel local, esto conlleva fuertes transformaciones en los encadenamientos productivos que implican cambios en las vinculaciones y por consiguiente en la circulación y la configuración territorial resultante.

El desarrollo de las redes de circulación es consustancial con el desarrollo técnico y tecnológico propio de un modelo de organización. En este sentido cabe destacar el impacto que estas redes tienen en la estructura y funcionamiento del circuito a través del tiempo. Se trata de asociar, en cada modelo de organización, el desarrollo técnico y tecnológico imperante, que da origen, o incide, en la adopción de una determinada red de circulación, como elemento articulador del circuito.

La circulación desde una dimensión espacial, es la red que une simultáneamente las actividades económicas, culturales y políticas del pueblo de un estado (Sanguin A., 1981). Esta se sustenta en las redes de transporte (ferroviario, carreteras y autopistas, navegación acuática y aérea) y en las transacciones e intercambios de información, que tienen lugar primariamente, en las redes de comunicación.

¹ Rofman se refiere a específicamente a “Circuitos productivo regional”, en este caso le llamamos *Circuitos espaciales de producción*, asumiendo los aportes de Corragio y debido a que consideramos que la impronta espacial del funcionamiento del circuito es uno de los elementos más valiosos que nos permite identificar esta metodología.

La circulación refleja el uso especializado e intensivo del territorio dentro del cual se desarrollan diversas modalidades de interacción entre los agentes del circuito². En este sentido, y siguiendo a Carlos Amaya (2005) como las actividades y personas están separadas en el espacio, la interacción es necesaria para su conexión. Esto ocurre a través de los movimientos, flujos y transacciones entre las regiones. La interacción permite la *diferenciación* dentro del sistema, lo cual es necesario para establecer una división espacial del trabajo, y hacer posible la especialización funcional de las regiones. Por último, la interacción es el medio para que ocurra la *organización* espacial. Las distintas formas de movimiento, flujos y transacciones entre regiones, son las expresiones de las distintas conexiones, relaciones, y sobre todo, de las interdependencias dentro del sistema.

3- El rol del transporte y la logística en los encadenamientos productivos en el Dpto. Gral San Martín

En el área de estudio, el grueso del transporte es automotor³, lo cual plantea una logística compleja en las cercanías de las plantas de molienda, que a su vez, son coincidentes con los corredores portuarios, localizados en este caso en el área metropolitana de Rosario⁴. Esta zona cuenta con capacidad instalada e inversiones en equipamiento e infraestructura que permiten -a costos competitivos- posicionarse en el mercado mundial de oleaginosas.

El papel del ferrocarril en el transporte de mercancías ha ido decayendo paulatinamente ante la aparición del autotransporte sumado a las políticas de corte neoliberal impuestas por el Estado. Así a principios de la década de los '90 se llevó a cabo un proceso de concesión de los ramales a operadores privados. Algunos de los grupos concesionarios están constituidos por empresas del sector aceitero⁵. De esta

² Este tema fue desarrollado en profundidad por el equipo de investigación en el año 2006.

³ En nuestro país, más del 80 % del transporte de granos se realiza en camión. Solamente un pequeño porcentaje corresponde al ferrocarril. Para 2004 se calculaba que el transporte ferroviario movilizaba alrededor del 15 % del total de cargas de productos agrícolas del país, un porcentaje bajo respecto al potencial de la red. Hasta 1940 fue el principal medio para trasladar cosechas, pero su participación fue disminuyendo continuamente hasta principios de la década del 90.

⁴ En las cercanías de Rosario operan 12 unidades fabriles que suman una capacidad de molienda cercana a 57 mil toneladas por día, con un promedio por planta de 4800 toneladas cada 24 horas. Este rendimiento no es superado por ninguna otra región del mundo y constituye una importante ventaja para la industria de capital intensivo. (Dirección de Industria Alimentaria-SAGPyA)

⁵ En el área de estudio la concesión ferroviaria (Nuevo Central Argentino S.A.) está en manos de AGD – Aceitera General Deheza – desde 1992 a través del Decreto 994/92.

forma las compañías logran una mayor integración en la cadena abarcando el transporte de materia prima a sus plantas y la producción de éstas a los puertos.

En este sentido el camión se conforma como el medio de transporte clave en el circuito lo que permite identificar nuevos agentes en torno a esta actividad. Es posible identificar al “transportista independiente” (uno a tres camiones) y “empresas de transporte” (mas de tres camiones). Asimismo los agentes integrados verticalmente (integración plena o parcial) poseen su propia flota para realizar el transporte aunque difieren en las características del capital y la logística ⁶.

Transportista independiente: se caracteriza por su *dinamismo estacional* dentro del circuito ya que es demandado por todos los agentes intervinientes en época de cosecha. El dinamismo estacional le confiere particularidades ya que participa en otros circuitos regionales del país, cuando disminuye la demanda post cosecha, trasladándose a Mendoza (vid), Tucumán (zafra), entre otros. Es decir, que es un agente en permanente movimiento y que, en épocas de gran demanda, proviene del ámbito extra regional/local.

Se relaciona con el acopiador⁷ vinculándolo con el productor tradicional⁸. El acopiador terciariza el servicio de transporte (campo-planta de acopio) y asume la función logística en dos modalidades: se almacena en el silo o bien se realiza en forma “directa” a puerto, previo control en planta.

Los costos de transporte están reglamentados aunque existen acuerdos locales entre los acopiadores/industrias. Las relación se caracteriza por la informalidad en cuanto a las condiciones de funcionamiento: contratos, seguros, formas de pago.

Estas interacciones tienen fuertes implicancias territoriales ya que rara vez exceden el ámbito local-regional⁹.

⁶ El concepto refiere a las operaciones de abastecimiento, almacenamiento y distribución. En un sentido más amplio la logística no se restringe al movimiento físico de mercaderías sino también a la circulación de la información entre los diferentes agentes (.Dirección de Industria Alimentaria-SAGPyA)

⁷ son aquellos agentes que poseen infraestructura para el almacenamiento y acondicionamiento de granos. Interactúan hacia atrás con el productor, que les provee los granos, y hacia delante con el operador de bolsa o directamente con la exportadora. Esta vinculación depende de la escala del acopiador (Búffalo L., Ensabella B. Y Reboratti, C. 2006)

⁸ El concepto “tradicional” se utiliza en este caso, en relación al productor históricamente ligado a la actividad y ha su permanencia en el sector. Cabe aclarar que actualmente las prácticas agrícolas de los productores se han modernizado, acorde a los avances tecnológicos excediendo ampliamente los límites de “lo tradicional”. Se define por la tenencia privada de la tierra y por el mayor tiempo de permanencia en la actividad. Abarca una gama heterogénea de tamaño de explotaciones agropecuarias que van desde la pequeña propiedad al gran propietario (Búffalo L., Ensabella B. Y Reboratti, C. 2006)

⁹ En épocas de mayor demanda de transporte surgen, en los pequeños centros urbanos del área, nuevas dinámicas y funciones que impacta en ámbitos como la circulación, seguridad,

Además, este agente se vincula con el productor combinado¹⁰ y el empresario productor¹¹, trasladando la producción a puerto o industria, a través de un operador de cereales¹², saltando al acopiador. La vinculación local-regional se caracteriza por la escasa territorialidad ya que vincula dos puntos sin generar interacciones internas.

El operador excepcionalmente se vincula con el transportista particular aunque éste coordina la logística de la transacción (realiza los trámites en la bolsa de cereales para confirmar la transacción, consigue el cupo para la descarga en puerto, controla la calidad y cantidad de la carga del grano junto con el comprador, realiza los trámites de cobranza, etc). El operador funciona bajo una lógica financiera-comercial, ubicado estratégicamente en el área central de grandes centros urbanos y en el puerto.

Empresas de transporte: los vínculos con otros agentes del circuito son similares al transportista independiente. La diferencia reside en la inversión de capital que poseen que les otorga estabilidad y arraigo territorial. Son agentes con fuertes vinculaciones locales debido a su diversificación ya que no está atado al transporte de soja, y tienen capacidad para desplazar sus funciones a otros circuitos productivos. Debido a las características que presenta disminuye el factor informal, aumentan los costos a favor de una disminución de los riesgos de la mercadería transportada lo que posibilita la vinculación con agentes no relacionados a la soja.

4- La circulación y la configuración territorial en el Dpto. Gral. San Martín

El área de estudio presenta una particular configuración territorial especializada en torno a la actividad agrícola, que en los últimos años se ha centrado en la producción de soja. Las plantas procesadoras, ubicadas en la zona portuaria, se aprovisionan de soja en un radio de menos de 300 km; lo que significa un reducido costo de flete que se canaliza a través del transporte automotor.

Esta cercanía entre la producción primaria y la industria transformadora genera una importante ventaja competitiva. En este aspecto, Argentina se encuentra en una

ambiente, la vida cotidiana, entre otros. Como consecuencia el ordenamiento del territorio es una variable indiscutible a tener en cuenta en un contexto de creciente complejidad.

¹⁰ Se define por la tenencia en combinación: privada y arrendamiento o aparcería. (Búffalo L., Ensabella B. Y Reboratti, C. 2006)

¹¹ No es propietario de las tierras que tiene en producción sino que las arrienda en su totalidad. En los últimos años han aparecido empresas que arriendan decenas de miles de hectáreas en forma individual o en asociaciones, conocidas como pool de siembra (Búffalo L., Ensabella B. Y Reboratti, C. 2006)

¹² Los corredores de granos funcionan en la etapa de comercialización del circuito estableciendo la relación entre la oferta y la demanda. Es decir entre el productor o acopiador y los exportadores/ industrias (Búffalo L., Ensabella B. Y Reboratti, C. 2006)

posición favorable frente a Brasil, uno de los principales competidores, donde se deben recorrer unos 600 km para el abastecimiento de las plantas.

En línea con lo citado anteriormente, el aumento en la producción de soja en el área de estudio; incrementa los movimientos, flujos y transacciones entre los agentes y como consecuencia, en el territorio. De esta manera asistimos a una especialización de la circulación que conlleva a la especialización territorial.

Un factor elemental en este sentido lo conforma la red de transporte existente por la cual se canalizan los flujos. El área de estudio presenta serias deficiencias debido al retraso de la inversión en infraestructura vial en la última década y la precariedad del mantenimiento de las rutas.

A nivel nacional, la autopista Córdoba-Rosario, se encuentra en construcción con amplios plazos de prórroga para su finalización debido a problemas jurisdiccionales entre municipio-provincia-nación. Así hay tramos habilitados interrumpidos por cortes parciales que dificultan la circulación con altos riesgos económicos y sociales en el área.

Asimismo las redes de transporte local se caracterizan por la ausencia de planeamiento en torno a la gran demanda que implica la circulación en el funcionamiento del circuito (rutas, playones, infraestructura urbana). Los centros urbanos se encuentran desbordados, en épocas de cosecha, debido a que se altera su normal funcionamiento y esto deriva en altos costos económicos y sociales para la población local. Los municipios involucrados no cuentan con los recursos necesarios para solventar la complejidad del problema.

5- Reflexiones finales

La circulación en el área analizada no escapa a la realidad del país, con un estado que durante los últimos años, a pugnado por una lógica neoliberal en sus políticas derivando en situaciones contradictorias y conflictivas; al mismo tiempo propiciando la inserción global.

Por un lado, los poderosos intereses que movilizan el sector oleaginoso, orientan y condicionan las grandes inversiones en la región, en este caso en el sector portuario. Por otro lado, los agentes con menor poder de negociación localizados en los centros urbanos incluyendo al municipio, se insertan en la lógica global bajo condiciones de inestabilidad.

En cuanto a la circulación, la expansión de la producción de soja demanda infraestructura de almacenamiento y transporte para los grandes volúmenes que se

producen. Uno de los factores críticos que puede condicionar esa expansión es la disponibilidad de caminos rurales, rutas, ferrocarriles y accesos viales y ferroviarios aptos para canalizar las cosechas hacia las industrias y terminales de embarque.

Las condiciones informales sobre las cuales funciona el sistema de transporte sumado a que se conforma como un agente de vital importancia dentro del circuito, requiere de un análisis en profundidad a fin de que se evalúe la necesidad de políticas hacia el sector.

El accionar del estado caracterizado por políticas sectoriales fragmenta el circuito y aumentan las desigualdades en su interior. Así un circuito de alcance global con fuertes carencias locales plantea una incertidumbre acerca de su permanencia a futuro con grandes impactos en los agentes más débiles.

En síntesis, es en esta compleja trama de interacciones en donde se tejen las relaciones socio-económicas bajo distintas lógicas de producción, quedando el desarrollo del territorio en la encrucijada local-global, muchas veces sin poder anclar.

6- Bibliografía

AMAYA Carlos A. (2005) *De las redes tangibles de transporte a las redes intangibles de información en el sistema urbano venezolano* Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina – 20 a 26 de março– Universidade de São Paulo

BARSKY, Osvaldo y GELMAN, Jorge, 2001 *Historia del agro argentino. Desde la conquista hasta fines del siglo XX*, Grijalbo-Mondadori, Buenos Aires.

BISANG, Roberto and GUTMAN, Graciela (2003) *Un equilibrio peligroso. Nuevas dinámicas en la producción agropecuaria*, in Encrucijadas-UBA 3/21, Buenos Aires.

BRADFORD, Sue (2004) *Argentina's bitter harvest*, en New Scientist 182/2443.

BUFFALO L., ENSABELLA B. Y REBORATTI C. (2006) *Los agentes del circuito espacial de soja en un área de la provincia de Córdoba*. Presentado en 6ta. BIENAL DEL COLOQUIO DE TRANSFORMACIONES TERRITORIALES Del Comité Académico de Desarrollo Regional de la Asociación de Universidades del Grupo Montevideo "ESCENARIOS PROSPECTIVOS ACERCA DEL DESARROLLO DEL TERRITORIO. UNA REFLEXIÓN ESTRATÉGICA". Noviembre. Santa Fé.

CORAGGIO José Luis. (1987) *Los complejos territoriales dentro del contexto de los subsistemas de producción y circulación* en Textos de Ciudad N°2, Quito – Ecuador.

RAMOS Joseph (2001) *Complejos productivos en torno a los recursos naturales: ¿una estrategia prometedora?* En Sirven Martine Apertura económica y (des)encadenamientos productivos CEPAL, Santiago de Chile.

REBORATTI, Carlos (2003) *Desarrollo regional y territorios privatizados* en: Territorios, Sociedad y Región. Perspectivas desde el desarrollo Regional y Local.

ROFMAN Alejandro (1999) *Las economías regionales a fines del siglo XX. Los circuitos del petróleo, del carbón y del azúcar*. Ed. Ariel, Buenos Aires.

ROCCATAGLIATA, Juan A. (1998) *Los ferrocarriles ante el siglo XXI*. Buenos Aires. Editorial de Belgrano.

SALINAS A. MARTELLOTTI E., GIUBERGIA J., SALAS P., LOVERA E. (2003) *La intensificación de la agricultura ¿Se está haciendo de manera sustentable?* Información técnica Año 1 Nro 2 INTA MANFREDI.