

LA “DESTERRITORIALIZACIÓN” EN ÁREAS METROPOLITANAS. EVIDENCIAS A PARTIR DE LA ACTIVIDAD AGROEXPORTADORA DEL GRAN ROSARIO.

“Deterritorialization” in metropolitan areas. Evidence from the agroexport activity of Gran Rosario.

DOI: <http://doi.org/10.33255/25914669/708>

Isabel Raposo

<https://orcid.org/0009-0000-5901-2901>

Instituto de Investigaciones Económicas

Universidad Nacional de Rosario

isabelraposo1@gmail.com

Rosario, Santa Fe

Argentina

Adriana Martínez

<https://orcid.org/0009-0007-2428-1205>

Instituto de Investigaciones Económicas

Universidad Nacional de Rosario

amartinez110@yahoo.com.ar

Rosario, Santa Fe

Argentina

Recibido: 15/02/2023

Aceptado: 17/05/2023

Resumen:

La Globalización cambia la dinámica productiva en el territorio: nuevos actores recomponen las relaciones con decisiones estratégicas y de localización que impactan sobre la organización y estructura socio institucional. Rosario, ciudad portuaria, emplazada sobre la Hidrovía

Paraná Paraguay, se convirtió en el centro del complejo agroexportador más importante del país, que integran grandes firmas nacionales e internacionales vinculadas a la agroindustria. Se analiza el proceso que lleva a la formación del complejo Gran Rosario, su importancia económica y los efectos por "desterritorialización" que indican hay reestructuración productiva: radicaciones y fusiones, nuevos actores y liderazgos empresariales, y tendencia a la internacionalización de la producción, entre otros.

Palabras clave: Territorialidad – Metropolización – Agroexportación -Reestructuración - Puertos.

Abstract:

Globalization changes the productive dynamics in the territory: new actors recompose relationships with strategic and localization decisions that have an impact on the organization and socio-institutional structure. Rosario, a port city located on the Paraná-Paraguay waterway, became the center of the most important agro-export complex in the country, which includes large national and international firms linked to agribusiness. The process leading to the formation of the Greater Rosario complex is analyzed, as well as its economic importance and the effects of "deterritorialization" which indicate productive restructuring: settlements and mergers, new actors and business leadership, and a trend towards the internationalization of production, among others.

Keywords: Territoriality – Metropolization – Agroexport – Restructuring - Ports.

Introducción

A nivel de espacios metropolitanos, se dan dos procesos contrapuestos de base territorial que emergen hacia fines del siglo XX. Por una parte, la globalización que promueve la movilidad y cierta prescindencia del espacio en el que se verifica; por otra, una revalorización del lugar y cierto nivel de pertenencia, lo que le da nuevo sentido a lo territorial y ello incluye cuestiones de identidad. De este modo, y contrariamente a lo que algunos economistas esperaban ver en la globalización (la existencia de un proceso a-espacial), se desencadena una nueva e inesperada tensión entre lo global y lo local. (Hiernaux y Lindon, 2004; Berbejillo, 1995)

Las llamadas burguesías gestoránrias o grupos emergentes que lideran estos procesos, siempre construyen una relación particular con el territorio de base y ponen énfasis en su participación en el espacio global a partir de la identificación e inserción en los mercados internacionales y la movilización de recursos, incluso los humanos, entendiendo al territorio como base para la localización de actividades antes que un lugar. (Adquiere un nuevo sentido el capital cultural con el que se enfrenta a la competencia global.)

Estas nuevas burguesías, que surgen a la luz de los procesos globales tienen la capacidad estratégica de conducción de acuerdo con sus propios intereses y el manejo del poder que logren instalar. No obstante, hay una parte de este segmento "gestoránrio", la denominada burguesía glocal, que revaloriza el lugar y mantiene lazos más estrechos con el territorio, con un nivel de actividad conectado y también comprometido con la realidad social y las demandas del propio medio.

Cada realidad integra expresiones de poder político y económico vinculado al desempeño de los diversos actores y el grado de apropiación y representación socio cultural que éstos logran imponer. Estos cambios, que se suceden a nivel global, son una realidad que se manifiesta a través de procesos diversos y les corresponden diferentes expresiones en cada territorio en particular.

Se puede decir que, por un lado, existe una ruptura de los modos de producción tradicionales (se incorporan nuevos sectores, distintos recursos e innovaciones, actores no tradicionales y capitales externos) que terminan por transformar los patrones ligados a la identidad cultural y socio espacial a escala de las metrópolis. (Méndez, 2007) A la par, y como respuesta a estas reestructuraciones, se verifican esfuerzos y ajustes adaptativos en la conducta de muchos actores económicos y sociales que deben reorientar sus comportamientos y así sostener su vigencia en el esquema territorial.

Rosario, que hoy se la reconoce como nodo de una extensión metropolitana¹, se ha

¹ Este trabajo integra el Proyecto "Comunidades portuarias y relaciones de producción Dinámicas de cambio y expectativas en la región de Rosario." Cod. 80020180100042UR. En el mismo hemos contado con la colaboración de Caviglia A. (becario de Investiga-

convertido en un territorio claramente conectado al mundo a partir de la producción agroindustrial en gran escala y la comercialización de commodities en los mercados globales. Lo que en origen fue una ciudad portuaria de identidad reconocida, hoy es una región metropolitana convertida en el centro de un clúster portuario – componente clave del complejo agroexportador- que tiene en la producción y exportación de granos, subproductos y aceites su principal actividad productiva. Hay una fuerte identificación metropolitana con el denominado “Complejo Oleaginoso” nacional (según INDEC) que sostiene y transforma el territorio.

La región resulta beneficiada a partir del extenso frente de costa que facilita el embarque de gran parte de la producción nacional con salida a través de la Hidrovía Paraná Paraguay (HPP); esta vía fluvial ofrece condiciones de navegación segura, que hacen posible la salida de las cargas en buques de ultramar. Cuenta además con una estructura de movilidad focalizada y fácil acceso a los puertos, ventaja que estimula la marcada especialización en la captación de agrograneles y una clara dinámica productiva en el armado territorial (Castagna, Pellegrini y Woelflin, 2010)

En los últimos años, el territorio ha estado sometido a fuertes tensiones que dan evidencias de cambios en su estructura productiva; no obstante ser clara la especialización conseguida, se acentúa la lógica de concentración orientada hacia la reprimarización y un nuevo posicionamiento metropolitano con inserción definida, formando parte de las llamadas cadenas globales de valor. Ello no invalida que a nivel regional se percibe cierto proceso de “desterritorialización” en parte de las estructuras de poder y representación, fenómeno que tiende a profundizarse en los últimos tiempos.

A la luz de los hechos introducidos, este trabajo se propone poner el acento en torno al fenómeno de la metropolización de Rosario, que la reposiciona a nivel internacional a partir de los años ochenta, a la par que se produce cierta reestructuración productiva que acompaña el proceso. Inicialmente se identifican diferentes etapas o momentos en esta transformación para describir en segundo lugar - en paralelo- la formación del complejo agroexportador y los efectos territoriales que acompañan la reestructuración de actividades a partir de algunos componentes como: nuevas localizaciones, cambios de actores, diferentes inversiones o efectos económicos no deseados, entre otros posibles.

Finalmente, a partir de interrogantes, producto de los cambios que condicionan el circuito de operaciones de la cadena agroexportadora, se trata de volver sobre los hechos y ver cómo el proceso parece incidir sobre el territorio con efectos no deseados y cuanto menos, impredecibles. Importa identificar los posibles emergentes en esta reestructuración en curso, a través de indicios y perspectivas

de los propios actores, para anticipar las consecuencias que – muy probablemente- pueden impactar negativamente en el territorio.

Este tipo de análisis implica la actualización de una base de información a través del seguimiento de los distintos actores, la estructura del sistema agroexportador, los marcos regulatorios y las políticas del sector, entre otros, y así tratar de construir algunos indicadores como altas y bajas de empresas; inversiones y movimientos de capitales; operatoria portuaria y comercio exterior; etc.

Para cubrir esta información, se apela a diversas fuentes históricas y periodísticas a la par que, a un acercamiento a referentes locales, seguimiento de información institucional y actualización de la legislación en el tema. Se recurre, además, a fuentes estadísticas a través de series de comercio exterior, movimientos portuarios o información del complejo oleaginoso, datos provistos por el INDEC y otras fuentes oficiales. Son también motivo de consulta, ciertas instituciones reconocidas (no públicas) como la Cámara de Puertos Privados o la Bolsa de Comercio de Rosario, las que disponen de bases de datos y seguimientos que caracterizar la estructura agroindustrial y de comercialización en la región.

Evolución del territorio en torno a Rosario y su espacio metropolitano.

1- Etapas en la composición agroindustrial de la región.

Indagar en la historia de la región metropolitana de Rosario, es remontarse en sus orígenes a los siglos XVIII y XIX donde ya existían algunos insipientes núcleos de población ubicados en las inmediaciones de la urbanización original; ellos constituían pequeños focos en la ocupación del territorio ligados - en un inicio- a la condición de embarcaderos o viejas estancias en la zona junto a las primeras colonias agrícolas.²

Hacia 1823, Rosario solo era una villa (con jurisdicción municipal) y dado su rápido crecimiento demográfico y comercial, alcanzaría la condición de "ciudad" - a instancias de Urquiza- hacia 1852. Es por entonces, a partir de su condición de antigua posta y del extraordinario emplazamiento a la vera del Paraná (sitio donde el canal de navegación se acerca a la costa y facilitaba el acceso a los buques), que se da la instalación de varios muelles privados y aumenta la afluencia de navíos en la zona, condiciones que le permiten posicionarse como puerto de la Confederación y principal centro de actividades del interior del país.

Si bien la economía de la región gravitaba en torno a la actividad agrícola³, muy pronto se incorporaría la fabricación de derivados (como harinas y aceites),

² Es el caso de la colonia agrícola Jesús María, hoy Timbúes, fundada en 1874.

³ No se puede desconocer, además, la comercialización de carnes/Lanas/cueros que también eran importantes en la época para luego darle paso a la agricultura sobre todo a partir de 1880.

e instalaciones para el acopio y la exportación de granos. Entre 1880 y 1890 se instalan elevadores, un molino harinero, una aceitera, embarcaderos y nuevos muelles, dadas las extraordinarias condiciones naturales para la producción y el embarque que ofrecía la zona (Rigotti, 2006).⁴ Estos fueron los comienzos de una estructura regional - territorio de identidad- base del actual complejo industrial agroexportador, que se dio por igual tanto al norte como al sur de Rosario (Mateos, 2007).⁵

Mas allá del rol que se adjudica a muchos "emprendedores" privados de la época, no se debe omitir la presencia de un factor clave que explica la aparición de las instalaciones como fue la construcción de distintas líneas ferroviarias que, a partir de 1866, definen una estructura de red con estaciones, que fuera la base para la instalación de pueblos a lo largo del tendido de las vías férreas. Rosario se convierte en "puerta de entrada" para la inmigración masiva a partir de la colonización del territorio y con los años, se convirtió en la "salida natural" de la producción de cereales a los mercados externos. (Galimberti, 2019)

A partir de 1870, Rosario vive una etapa de auge, dinamizada por la demanda externa de productos agropecuarios; en ello tuvo mucho que ver el desarrollo ferroviario a través de distintos ramales y empresas que ponían al puerto en una situación inmejorable, al llegar con la carga -en muchos casos- a muelles de embarque propio y de allí, directo a las bodegas de los barcos. El puerto local era muy conveniente en términos de costos para los buques. (Ensinck, 1974); ello acentuó la especialización y el perfil exportador agrícola, convirtiendo a Rosario en uno de los puertos cerealeros más importantes del mundo,⁶ fortalecido por la gran cantidad de ramales ferroviarios que convergía sobre la ciudad.⁷

Durante las dos últimas décadas del s.XIX y los años que van hasta la gran depresión del treinta, se produce la integración de importantes sectores de la economía al nuevo sistema económico internacional. Esta es la etapa superior del

4 En 1882 se instala un puerto al sur de la desembocadura del arroyo San Lorenzo (Granaderos) y algo más adelante, puerto Dreyfus. En 1887, D. Borghi construye un puerto para la exportación de cereales y logra que se extienda un ramal ferroviario hacia su puerto y aumentar capacidad operativa. En lo que hoy es Puerto San Martín, a fines del s. XIX, W. Kirk instala el "Embarcadero del Escocés" y depósitos de almacenaje y exportación de cereales; en la misma época e igual fin, M. Cerana construye el "Embarcadero Tránsito". A fines de la década, en puerto San Lorenzo se inicia el embarque de cereales y en la década siguiente, el puerto General San Martín

5 Hacia el sur de Rosario, también hacia fines del s. XIX. Las estaciones ferroviarias fueron el origen de la mayor parte de los pueblos en el tendido a Buenos Aires. Casi en simultáneo aparecen los primeros embarcaderos como Punta Alvear o Copello (P. Esther) o puerto Arroyo Seco. En torno a Pavón -antigua posta- se radica un molino, barracas de cuero y acopio de lanas para exportación.

6 En 1899, el gobierno nacional llama a licitación internacional para la construcción y explotación de un puerto comercial en Rosario. En 1905, comienzan a operar los nuevos muelles; sin embargo, el monopolio legal de 20 Km. de costa al Norte y Sur del mismo y las mayores tarifas, alentaron a los exportadores a instalar sus propios embarcaderos, alejándose de la ciudad.

7 Rosario llegó a contar con 7 empresas ferroviarias distintas con llegada a la zona.

llamado modelo Agroexportador que durante este tiempo creció al ritmo sostenido de los grupos exportadores de materias primas y alimentos; en paralelo, hay un incremento de las importaciones de bienes ligados a la producción agraria, así como a cubrir el consumo que demandaba una nueva clase social - que a nivel local- exhibía un creciente poder adquisitivo.

Iniciada la década de los treinta, tras la crisis financiera internacional y frente a un escenario externo mucho más complejo, se produce la transición hacia un nuevo modelo de desarrollo, donde el acento deja de estar en la agroexportación para focalizarse en políticas que revalorizan el mercado interno, dando impulso a otra etapa: la llamada Sustitución de Importaciones. De allí en más, ante un contexto internacional adverso, la administración nacional concentró la toma de decisión cuando en los años cuarenta, se nacionalizan las grandes infraestructuras económicas, entre ellas los puertos y los ferrocarriles (en gran parte hasta entonces en manos de capitales internacionales). Ello condujo a una marcada centralización del poder, lo cual redujo notoriamente la operatoria del puerto de Rosario.

Durante esta etapa, se promueve la industria mediante el fomento e instalación de capitales orientados hacia nuevas producciones para el mercado interno. Fruto de estas políticas, durante esos años, se radican grandes empresas industriales, particularmente al norte de la ciudad de Rosario sobre el frente fluvial, apropiándose de las ventajas territoriales y logísticas que ofrecía la región.⁸

Ya a comienzo de los años sesenta, fruto de la política del gobierno desarrollista, primero y del de facto, después, se consolida la configuración del cordón industrial del Gran Rosario, con la instalación de grandes plantas desde Puerto San Martín al norte hasta Villa Gdor. **Gálvez y Punta Alvear**, al sur. (Castagna et al., 2010).⁹ En estos años es donde el desarrollo industrial del departamento San Lorenzo exhibe importantes transformaciones, producto de la radicación de empresas de capitales internacionales, no sólo por ventajas naturales sino además por estar allí instalada la terminal del oleoducto Campo Durán – San Lorenzo (Ginsberg y Silva Failde, citado por Pellegrini, Castagna, Liendo y Martínez, 2013)

El agotamiento del modelo Sustitutivo comenzó a ser un hecho, promediando los años setenta en el país. Se inicia una nueva etapa que progresivamente da

⁸ Se instala hacia el sur de Rosario en 1926, la planta del Frigorífico Swift en tanto que, al norte, en 1930, hace lo propio Celulosa Argentina para producir pasta de papel en Capitán Bermúdez; poco tiempo después, la industria química Electroclor inicia la producción de derivados del cloro. En 1936, YPF construye en San Lorenzo una planta fluvial para la recepción de crudo y despacho de productos en tanto que, en 1938, se inaugura la refinería San Lorenzo, un paso importante para el crecimiento de la industria petroquímica en la región. También en 1940, la petrolera ESSO instala depósitos de combustibles y muelles en la zona.

⁹ Se radican importantes empresas internacionales tales como la química Duperial de capitales británicos en San Lorenzo, la productora de maquinaria agrícola de capital americano, John Deere y Massey Ferguson en Granadero Baigorria; la planta de aceros especiales Marathon Arg. de Acindar; y La Petroquímica Argentina SA- PASA (cinco firmas americanas) en Puerto San Martín.

cuenta de una mayor apertura, crisis de la economía interna y reestructuración de la actividad industrial, y es el comercio internacional ligado a la actividad agroindustrial el que gana presencia en la región con el paulatino crecimiento de las exportaciones de commodities agrícolas. Años atrás se había introducido un nuevo cultivo en la zona (soja) que muy pronto se difunde y prospera en cuanto a producción, siendo la llamada zona núcleo en torno a Rosario, el epicentro de este desarrollo que se irradió hacia las principales áreas de producción pampeana, logrando desplazar a los cultivos tradicionales. Un nuevo sistema agroexportador comienza a perfilarse; muy pronto aparecieron las primeras molindas y plantas de aceite de soja, harina y subproductos para exportación. (Castagna et al., 2010)

La modificación a la Ley de Granos N° 22108 en 1979, habilita la instalación de acopios y embarques privados; el cambio en la regulación abrió la puerta a la llegada de inversiones a la región con la instalación de plantas como las de Nidera (1982); Cía. de Productos Sudamericanas- hoy Cargill (1983) en Punta Alvear; Cargill (1984); y Terminal 6 SA., inversión conjunta de varias aceiteras nacionales (1985). En 1987, la empresa Vicentín SAIC.¹⁰ habilita próxima a la planta procesadora, su terminal de embarque en San Lorenzo; y en 1991, también Molinos Río de la Plata SA. comienza a operar su planta de molienda.

Este ambiente propicio a las grandes inversiones en la región tuvo el respaldo con la sanción de la Ley 24.093 en 1992), la cual descentraliza la actividad del sistema portuario nacional con la transferencia de unidades a las provincias, regula distintos aspectos de los puertos públicos y otorga reconocimiento formal para operar a los de capital privado. Esta transformación afectó al viejo puerto público de Rosario en su desempeño,¹¹ lo que derivó en el traspaso progresivo de las cargas hacia las nuevas terminales privadas que mostraron un rápido crecimiento de los embarques durante la década de los noventa (Raposo, Liendo y Martínez, 2014)

Un segundo factor desencadenante del proceso se produce hacia 1995, con la concesión del dragado del canal navegable troncal de la HPP.; esta obra garantizó el dragado y balizamiento del río Paraná (a 32 pies) desde Timbúes al mar, lo cual asegura la afluencia de los buques que de esta manera se acercan a la carga (reducen fletes) y potencian la condición exportadora de la región. La habilitación de puertos privados redujo la participación del Estado y generó un gran estímulo al sector agroexportador en la región, beneficiando - en especial- a las grandes plantas y puertos que contaban con nuevas y modernas instalaciones.

10 Una década más tarde establece una planta en San Lorenzo y comienza el funcionamiento de una tercera planta de molienda de soja en el mismo complejo portuario.

11 Transferido a Santa Fe recién en 1994, el puerto local tenía altos niveles de obsolescencia en sus instalaciones, requería nuevas inversiones para operar y resolver serios problemas laborales asociados a su funcionamiento.

A comienzo del nuevo siglo, la dinámica de crecimiento sostenida por la región sirvió de estímulo para que muchas de las empresas como Cargill Corp., Bunge L. y Molinos Rio de la Plata SA. ampliaran su capacidad de almacenamiento, trituration y transporte de granos. También se dio la instalación de plantas a nuevo en Timbúes, como la del grupo Noble Group. (2006); LDC-Louis Dreyfus Company (2007) y Cargill Corp. en Villa Gobernador Gálvez (2006). Surge Renova (inversión conjunta de Glencore y Vicentín SAIC.), la mayor planta en cuanto a escala de producción en elaboración de aceite y biodiesel.¹²

No todas fueron inversiones directas en la región; se registraron importantes adquisiciones y cambios de titularidad como la multinacional ADM- Archer Daniels Midland que, en 2014, adquiere el 100% del capital de Toepfer Intl. (Puerto San Martín y Arroyo Seco). En el mismo año, Cofco Intl. (capitales chinos) compra y fusiona Nidera H.BV. y Noble Group L., dos grandes en el negocio de los granos en el país, convirtiéndose en una de las principales exportadoras, al obtener un lugar junto a los líderes del sector en el mundo: ADM Agro, Bunge L., Cargill Corp. y LDC-Louis Dreyfus Company (las llamadas ABCD).

Además, hubo inversiones complementarias como la planta de fertilizantes de Profétil C. (2013) en Puerto San Martín.¹³ Recientemente, en el año 2020, se sumaron a nuevo dos complejos portuarios de capital nacional en Timbúes: ACA-Asociación de Cooperativas Argentina y AGD- Aceitera General Deheza SA.; ambas construyeron instalaciones de procesamiento y puertos de embarque.

Por otra parte, en los últimos tiempos, se observa que el complejo petroquímico, combustibles y minerales, con distintas terminales en la localidad de San Lorenzo, entró en una etapa recesiva con instalaciones que hoy no están operativas como la desactivación del puerto de Minera Lumbrera YMAD-UTE; la venta de Petrobras SA. a Pampa Energía C. (2016); y el cierre de la ex- Refinería San Lorenzo YPF SA. e instalaciones complementarias, entre otras.

2- La Región metropolitana y la agroexportación. Configuración del Complejo.

Las áreas metropolitanas, en particular aquellas que lograron tener una clara inserción global, están expuestas a fuertes dinámicas expansivas que se manifiestan en su estructura productiva y organización, en su extensión territorial y armado sociopolítico. Cuando se habla de Gran Rosario o Aglomerado Gran Rosario se hace referencias inicialmente (según INDEC.) al área de continuidad urbana que

¹² En 2005 comienza a operar el puerto de San Benito; y la planta de molienda (Molinos SA) en San Lorenzo, y desde 2012, también lo hace Renova en Timbúes, con su planta de biodiesel.

¹³ En la localidad ya funcionaba la Terminal de Fertilizantes Argentinos (ex Cargill).

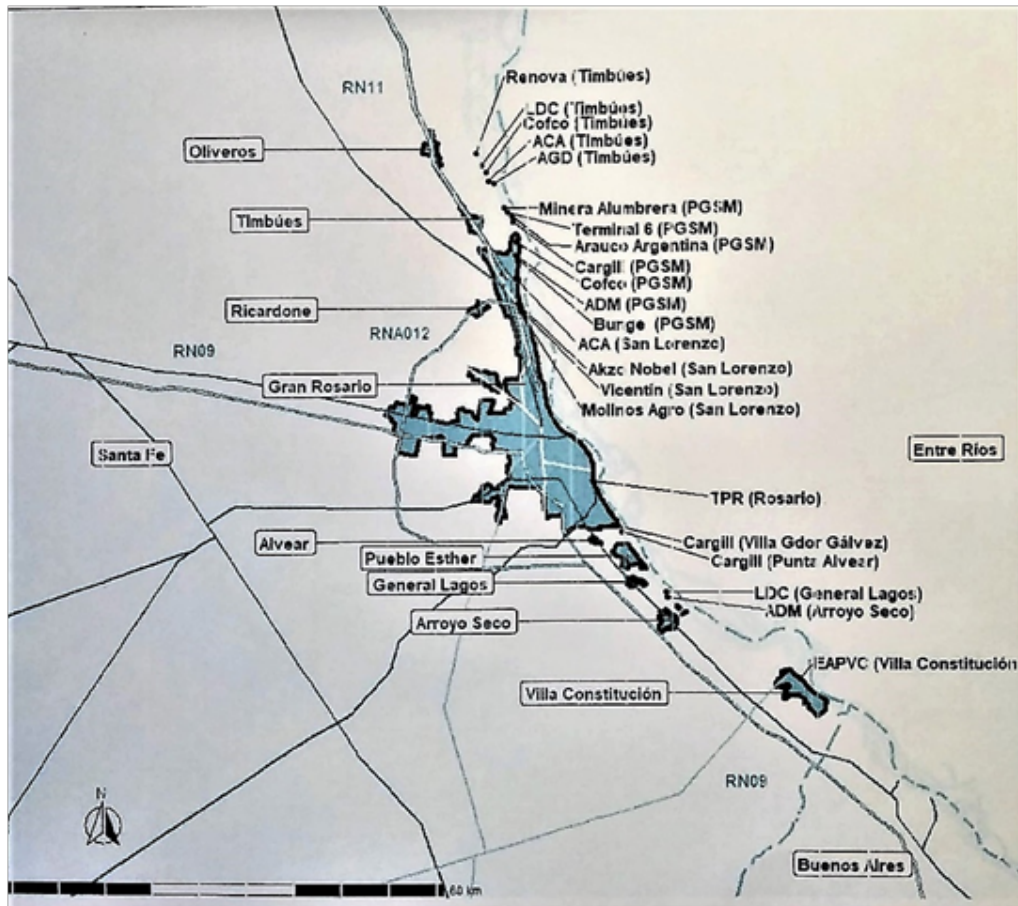
comprendía un total de 11 localidades,¹⁴ delimitación utilizada como unidad para relevamientos estadísticos como la EPH. o los censos de población. El Aglomerado así definido quedó rápidamente superado en su extensión, por crecimiento de la urbanización y anexión de viejos núcleos urbanos de proximidad.

La delimitación metropolitana puede variar en función de quién la define y con qué criterio lo hace.¹⁵ En particular, el área metropolitana en relación con el complejo agroexportador se recorta al territorio comprendido entre las localidades de Timbúes, al norte y Arroyo Seco, al sur, delimitación que hace a un frente costero de aproximadamente 70 km. de extensión que cuenta con numerosos puertos, grandes almacenajes y plantas procesadoras de granos y elaboración de aceites y biocombustibles. Se suma a esta extensión metropolitana donde se verifican claros efectos de dispersión de parte de estas actividades como plantas de tratamiento, acopios y almacenajes intermedios y distintas instalaciones complementarias emplazadas hacia el interior del frente fluvial (playas ferroviarias, terminales de carga, depósitos, etc.) El área registra una estructura de medios con frecuentes interrelaciones y flujos convergentes. (Raposo, Liendo y Martínez, 2019) (*Figura 1.*)

14 El Aglomerado urbano Gran Rosario se integra con la ciudad homónima, San Lorenzo, Puerto San Martín, Fray Luis Beltrán, Capitán Bermúdez, Granadero Baigorria, Funes, Pérez, Roldán, Soldini y Villa Gobernador Gálvez. Era la unidad de relevamiento de censos de población y EPH.

15 A nivel institucional se ha constituido el ECON- Ente de Coordinación Metropolitana como una asociación voluntaria de municipios y comunas, según Ley provincial N°13.532/2016. Constituye un espacio institucional de planificación, coordinación y promoción de políticas públicas de impacto regional, reuniendo cerca de 30 localidades o distritos de la región.

Figura 1.
Terminales agro- exportadoras del Gran Rosario.



Fuente: Adaptado de la publicación de la Dirección de Información y Estudios Económicos de la Bolsa de Comercio de Rosario.

La instalación de modernas terminales de procesamiento y embarques en la región transformó el núcleo original de la actividad, que funcionaba en torno al viejo puerto de Rosario,¹⁶ en un clúster regional de producción y logística de envergadura e importancia nacional. En este contexto, el viejo puerto público recuperó su administración e instalaciones (muchas obsoletas por falta de inversiones), sin embargo, perdió el manejo del extraordinario crecimiento en el

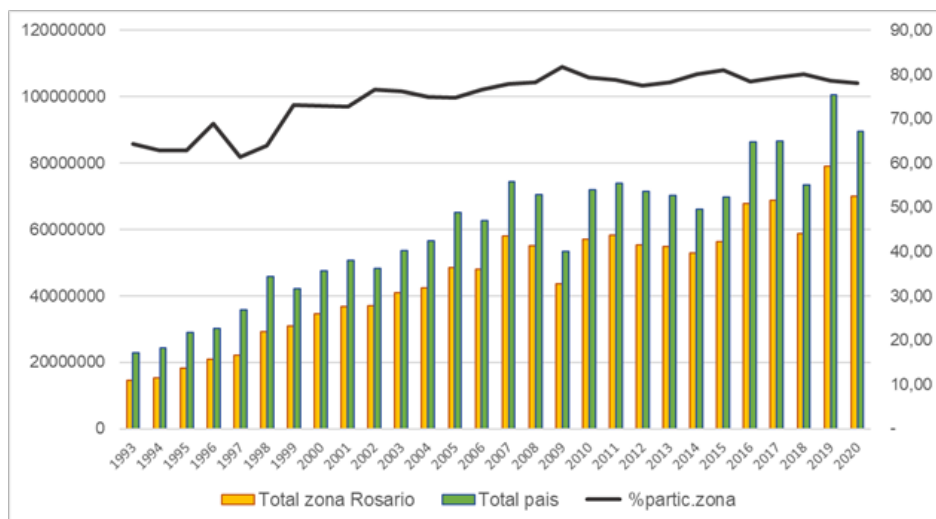
¹⁶ El puerto público de la Rosario se recicló con el modelo de terminales concesionadas a privados; una de cargas generales y contenedores, actualmente operada por TPR, y otra, las viejas unidades VI y VII de JNG, actualmente explotada por Servicios portuarios.

volumen de los agrograneles que a partir de la década de los ochenta fue captado - en gran medida- por los nuevos puertos privados de la zona, equipados con las nuevas tecnologías del sector, con capacidad para el almacenaje e instalaciones para molienda y refinación en la región.

Al decir de la Bolsa de Comercio de Rosario (Bergero et al., 2020), el Gran Rosario es por estos días el nodo portuario agroexportador más importante del mundo, superando en embarque de productos derivados de soja (poroto, harinas y aceites) y grano de maíz, al distrito aduanero estadounidense de Nueva Orleans, Luisiana, en Estados Unidos y al puerto de Santos en Brasil, que se ubica en tercer lugar.

En la *Figura 2* es posible apreciar como desde los inicios de siglo, el Gran Rosario en promedio mantiene estabilizado su nivel de participación en relación con el total nacional en lo que refiere a embarques de granos, subproductos y aceites. La aglomeración de empresas agroindustriales y puertos en la región condensa la mayor parte de la actividad de los dos grandes complejos exportadores en el país: el Oleaginoso (esencialmente a partir de la soja y derivados) y el Cerealero (maíz y trigo, los dos productos más importantes)¹⁷ (INDEC, 2020). Ello da cuentas de la importancia que adquiere el complejo, tanto para la economía y el desarrollo regional como para el del país en su conjunto.

Figura 2.
Embarque de Granos, Subproductos y Aceites- Período 1993-2020.
Gran Rosario, Total país y Participación % del Gran Rosario.



Fuente: Elaborado con datos de La Cámara de Puertos Privados.

¹⁷ Ambos reúnen el 47,9 % de lo exportado por los complejos exportadores en el país.

El conjunto mantiene una fuerte dinámica de inversión con renovación de capitales en tanto está activo el interés por nuevas radicaciones o ampliaciones en la región, dado que persisten las ventajas comparativas derivadas de su posición en tanto se construyen nuevas ventajas a partir de encadenamientos productivos y economías de escala y aglomeración, que elevan la eficiencia del conjunto. Ello reduce sensiblemente los costos logísticos, tanto en la captación de las cargas desde el hinterland como la salida desde los puertos a través de buques de ultramar.

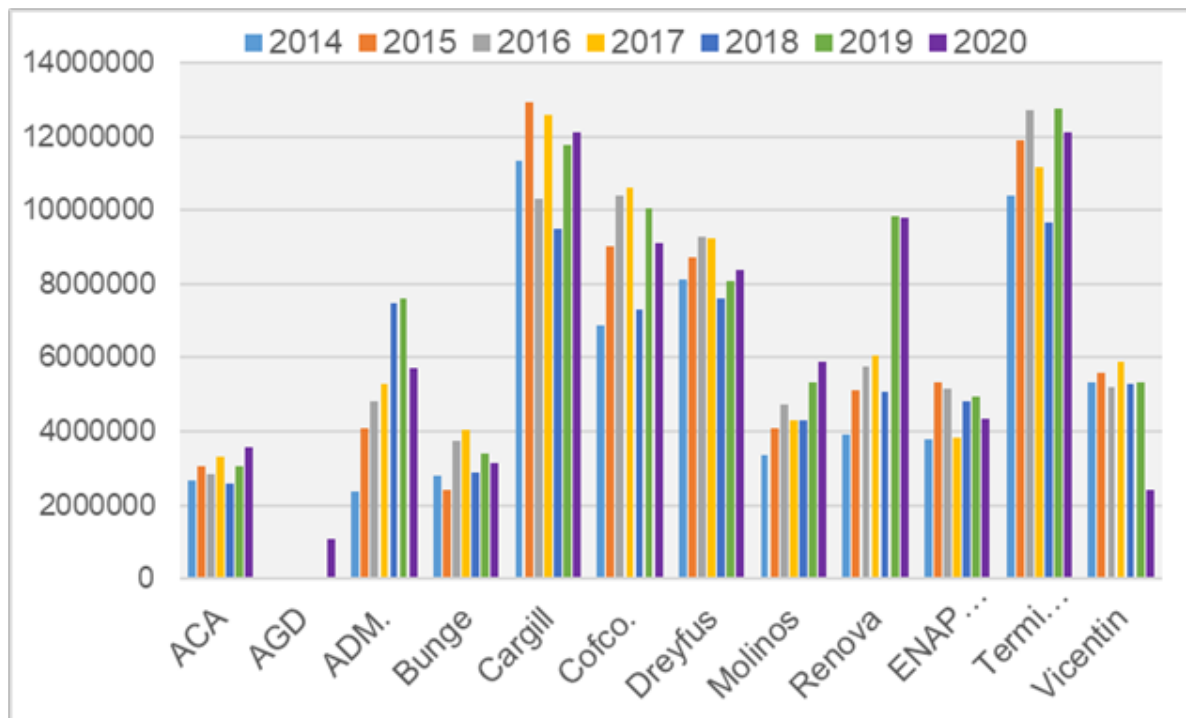
En el Gran Rosario¹⁸ están habilitadas 31 terminales portuarias en operación, de las cuales en 22 de ellas se despachan granos, harinas, aceites y biodiesel; en las restantes se embarcan fertilizantes-químicos, combustibles y/o derivados del petróleo y gas, minerales y en los últimos años, contenedores desde el puerto público de la Ciudad. Mas allá de las grandes unidades de procesamiento y embarque, el complejo metropolitano se integra, además, con una importante red de empresas y sectores complementarios a la actividad principal.¹⁹

Entre las principales empresas que lideran el sector en los últimos años, medida su importancia en función de los volúmenes exportados (*Figura 3*), se destacan las multinacionales Cargill Corp., Cofco Lmted. y Louis Dreyfus Company y la nacional AGD SA. En los dos últimos años, se destaca el crecimiento de **Renova**.

18 La zona de San Lorenzo- Puerto San Martín, a la que en los últimos años se sumó Timbúes, es la que reúne la mayor parte de los puertos de salida de cargas desde la región.

19 Distintos sectores con fuerte componente de innovación en producción como semilleras, agroquímicos y maquinaria agrícola; fundamentalmente, servicios asociados a la logística y el transporte y mantenimiento como depósitos fiscales, astilleros, servicios a los buques, consultorías, empresas de transporte, agentes aduaneros, certificaciones, entre otros que se reproducen y consolidan como sector.

Figura 3.
Embarques por Empresas en puertos del Aglomerado Gran Rosario.
Granos, Subproductos y Aceites. En Mill. To



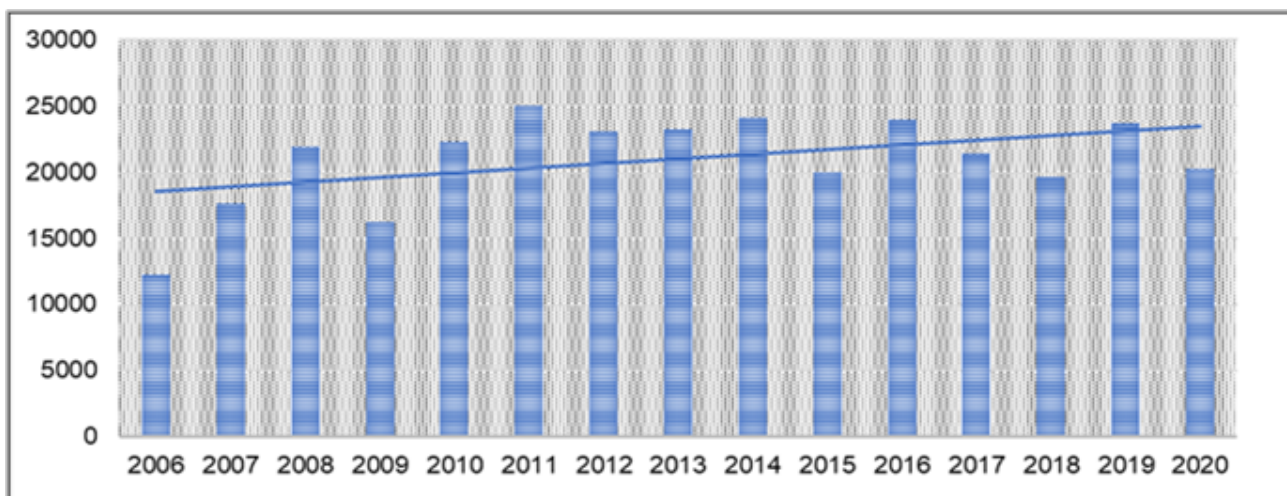
Fuente: Elaboración propia en base a datos de SSPyVN.

La relevancia del complejo agroexportador, medida a través de la generación de empleo en la región, es muy significativa; según datos del Ministerio de Trabajo elaborados por la Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas – Capym (2018), se estima que sólo la comunidad portuaria aporta alrededor de 22.000 empleos directos y 55.000 indirectos.²⁰ También la logística organizada en torno a la actividad del clúster indica que, al año 2020 y de acuerdo con los datos suministrados por la Bolsa de Comercio (Calzada, Sesé e Ibañez, 2021), se registró la afluencia de 1.900.000 camiones, 215.000 vagones ferroviarios y 5.600 barcasas que transportaron cargas hacia la zona del Gran Rosario, en tanto fueron 2.458 los buques de ultramar que desplazaron cargas de exportación desde la región.

²⁰ El empleo indirecto hace a estibadores, Aduana, Senasa, Somu, AAEMM, patrones fluviales, seguridad, dragadores, balizado, entregadores, etc. Se estiman 350000 empleos más relativos a laboratorios, bolsas, vendedores, corredores, cámaras, restaurantes, gomerías, talleres, etc.

Esta actividad regional, más allá de los aportes en capital y puestos de trabajo que derivan en favor del crecimiento, es determinante en cuanto a lo que significa en divisas para la balanza comercial y el ingreso nacional. En la *Figura 4*, se observan la liquidación de divisas del sector de cereales y oleaginosas en los últimos 15 años, siendo ello una muestra cabal de su importancia; la producción y procesamiento de soja es el principal rubro generador de divisas y es el complejo oleaginoso Gran Rosario el que transforma el 80% de los granos y derivados a nivel nacional. (Estas exportaciones en U\$S representaron aprox. 33% del valor total nacional en 2016)

Figura 4.
Liquidación anual de divisas 2006-2020.
Exportadores de cereales e industrias oleaginosas.



Fuente: MAGIC. Con datos de CIARA_CEC

3- El contexto regional. Condicionantes presentes.

Los avances en la agricultura comenzaron en los años 60; años después se sumaron al desarrollo tecnológico inicial, los cambios en la genética de semillas, las nuevas maquinarias agrícolas, el uso de agroquímicos y la introducción de la soja transgénica en los noventa. Como efecto de estas transformaciones se produce un incremento en la producción de granos, particularmente al impulso del crecimiento de la soja como cultivo principal, acompañando la tendencia al alza en los precios de las materias primas a partir del cambio de siglo.

Quedaba abierto un escenario internacional muy favorable para el país, que decide integrarse – a partir de la adopción de políticas de liberalización de mercados y adopción de nuevas tecnologías- a cadenas globales de suministro de materias primas, liderada por las grandes multinacionales del comercio de granos

a nivel mundial. La nueva lógica de comercialización resulta atravesada por la innovación y la globalización; tal situación se refleja en el tipo de insumos, el uso de la maquinaria y las prácticas agrícolas y se concretiza en los saldos exportables. La región se ve obligada a adaptar su logística en función de los requerimientos de mayor competitividad y mejorar su inserción a partir de la combinación de medios de transporte y de disponer plataformas de embarque eficientes, ajustando los costos de la operatoria a lo largo de la cadena.

La agricultura tradicional dio paso al agronegocio entendido como un nuevo sistema donde predomina el capital financiero, un nuevo régimen de acumulación para el agro y donde el sistema agroalimentario en su conjunto da lugar a las grandes empresas transnacionales de sectores clave del agroalimentación como la provisión de semillas e insumos, la compra de tierras en algunas regiones, el control del procesamiento industrial y la comercialización de la producción, tanto para el mercado interno como para la exportación. (Teubal, 2008)

La lógica global del agronegocio, de la mano de la financiarización de la producción, se sintetiza a nivel metropolitano en la llegada de las grandes "traders" internacionales (líderes en el mercado global) y en la concentración del negocio a través de la inversión directa y la fusión o adquisición de empresas nacionales de larga raigambre en el sector.

Las grandes empresas nacionales del agroalimentación (como AGD SA., ACA, Molinos Agro o Vicentín SAIC.) operan sobre nuevas estrategias de negocio vinculadas al financiamiento, la logística y la escala para no perder peso frente a la presencia de las grandes multinacionales, líderes del sector. La productividad sectorial pasa por contar con terminales portuarias integradas con plantas procesadoras, lo que demanda fuertes inversiones de difícil concreción para las empresas locales.²¹ Además, es frecuente que las grandes "traders" internacionales tengan acuerdos con líneas marítimas de carga o dispongan de una flota propia, lo cual implica una limitación adicional para las agroexportadoras nacionales.

Otra dificultad que señala cierto grado de debilidad para las firmas nacionales refiere a la escasez de recursos para la pre-financiación de exportaciones. Las internacionales cuentan con estructuras de comercialización mundial para financiar a los productores con fondos externos, algo que no se da en las de capital nacional, que con frecuencia recurren al crédito local limitado y/o de alto costo. La operatoria muestra que se ha incrementado el canje de granos, se acelera el ritmo de cosechas y hay mayor capacidad de almacenaje entre los productores, a la vez que crece la escala de las explotaciones, se afirma el contratismo y se da la integración entre distintos eslabones de la cadena de valor (Calzada, 2013)

21 En ese sentido, AGD. se unió con Bunge en Terminal 6 y Vicentín con Glencore en Renova.

En general, las grandes líderes del sector financiaban a los productores primarios con la compra de la cosecha; en el último tiempo, ese lugar ha sido ocupado por el sistema financiero global y la venta de productos agrícolas tiende a darse dentro de las cadenas globales de producción. El productor agropecuario por su parte logra a través de la tecnología, acceder a cierto grado de control del tiempo – por inmediatez a la cotización de los mercados- lo que juega a su favor, al disponer de información para una mejor venta y a la posibilidad de realizar su propio acopio mediante el uso del silo bolsa.²²

El modelo de agronegocio varía en función de la escala del productor: los grandes se mueven directamente con los exportadores y corredores, en tanto los medianos y chicos lo hacen con cooperativas y plantas de acopios. Al analizar el modelo actual de comercialización, se presenta una disyuntiva: se acentuará cierta tendencia hacia la concentración u oligopolización global, tal como lo plantean las multinacionales en desmedro de las empresas de capital nacional o bien, se podrá mantener un planteo global, aunque con cierto grado de libertad para las firmas locales donde, necesariamente, se requerirá de un mayor protagonismo del Estado.

En ese contexto, la reciente estatización del dragado de la HPP es un factor clave que puede incidir en la determinación del rumbo del modelo agroexportador de la región, de cara al futuro. En este tiempo signado por la incertidumbre, la profundización del canal navegable del río permitiría potenciar el crecimiento; no obstante, se deben atender ciertas falencias actuales como la falta de preservación del ambiente, una mejor regulación y control de los desplazamientos y potenciar el desarrollo de una flota fluvial de bandera, hoy prácticamente inexistente.

No se puede obviar la necesidad de sostener las condiciones de navegabilidad y mantener activos los canales de comercialización construidos desde la región; para ello, las obras de dragado y señalización del río, más allá de ser una vía natural de salida, deben optimizar la navegación y recrear las ventajas competitivas logradas.

El territorio metropolitano podría atravesar por estos años una nueva etapa de reestructuración del complejo agroexportador. Se pudo verificar que, en este tiempo, parte de los grandes actores que lideran el proceso (algunos con marcado protagonismo en el medio) y la creciente institucionalidad construida en torno a la actividad, estarían relegando parte importante del control del territorio, alejándose de la toma de decisiones y perdiendo en parte, control sobre algunos sectores claves de la cadena de comercialización.

Este "vaciamiento" no es más que una pérdida de poder que se traslada desde lo local hacia los grandes actores internacionales del sector y compromete la

²² El agricultor tradicional cede posiciones, dando lugar a la concentración en un menor número de explotaciones de mayor escala o bien al arrendamiento de las tierras y el contratismo.

inserción que les corresponde a quienes forman parte de la elite "gestionaría local" y la importante trama de actores que la secundan. Esta estructura podría verse seriamente comprometida en su accionar a partir de cambios que se observan en la región.

Discusión. Conclusiones

Con frecuencia se vincula al territorio con la idea de poder y los procesos sociales mediante el control del espacio. Toda pérdida de poder por desterritorialización no puede aislarse de la posibilidad que implica reconstruir algo nuevo. (Haesbaert, 2013) La ruptura o pérdida de control del territorio en si tiene sentido negativo y conduce a la precarización de las relaciones sociales; por el contrario, tiene además connotación positiva si la desterritorialización implica que, como proceso, la relación social sufre destrucción a la par que se reconstruye en el territorio.

Los resultados orientados desde una postura crítica y reflexiva permiten identificar etapas que marcaron la evolución y la conformación territorial. Se tomaron en cuenta los cambios en el modelo de desarrollo nacional y en ese marco, se analizaron las características que adoptó la región hasta construir una identidad propia que se define en la extensión metropolitana de Rosario y a partir de la agroexportación como actividad productiva predominante.

En esa evolución que tuvo la región metropolitana se aprecia que el perfil productivo se amplió a través de la incorporación de nuevos actores y actividades conexas. La consolidación de un cambio se dio a partir de la instalación de importantes plantas de procesamiento y almacenaje y del conjunto de puertos y terminales que integran el complejo actual a las distintas cadenas globales de valor. Junto a este núcleo base se reconstruye el tejido social y se desarrollan las distintas actividades complementarias que nutren el necesario entramado de servicios complementarios.

Es claro que el territorio pierde parte de su identidad cultural en tanto cobran protagonismo varias de las empresas líderes a nivel mundial; ello incide sobre variables claves como el empleo directo e indirecto en relación con la actividad; se altera el nivel de participación que le corresponde a la elite local (y demás componentes de "un segundo nivel" de gestión del sistema): cambia el impacto fiscal en las localidades que integran el armado metropolitano (y su correlato provincial y nacional); y se producen alteraciones sobre un modelo de regulación que estaría transformando el territorio y su armado estructural.

Persiste el interrogante de en qué medida esta desterritorialización que se da en torno a la principal actividad productiva de la región puede ser analizada como una pérdida o una destrucción, o bien como una oportunidad para la recomposición territorial. Llegar a una respuesta cierta requeriría de una evaluación en profundidad de los efectos, lo que implica nuevas instancias que escapen al alcance

previsto para este trabajo. No obstante, queda cierto nivel de certeza en torno a la necesidad de acompañar (no liberalizar estas relaciones) y regular el proceso desde políticas públicas que fortalezcan el territorio en la región.

Bibliografía.

- Berbejillo, F. (1995).** Territorios en la Globalización. Cambio global y estrategias de desarrollo territorial. *ILPES*. Doc. 96/34 Serie Ensayos. **Recuperado de:** <https://www.uv.mx/personal/tcarmona/files/2010/08/Berbejillo-1995.pdf>
- Bergero, P., Calzada, J., Di Yenno, F. y Terré, E. (2020).** El Gran Rosario es el nodo portuario agroexportador más importante del mundo. *Informativo semanal* Bolsa de Comercio Rosario. Año XXXVIII (1964). **Recuperado de:** <https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/el-gran-0>
- Calzada J., Sesé A. e Ibañez P. (2021).** Algunos números de la logística en el Gran Rosario en un año de pandemia. *Informativo Semanal* Bolsa de Comercio de Rosario. Año XXXVIII (1998) **Recuperado de:** <https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/algunos-9>
- Calzada, J. (2013).** Cambios en producción y comercialización de granos en Argentina y su impacto sobre los precios. Año XXXI (1632). **Recuperado de:**
<https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/boletin-informativo-semanal/ano-xxxi-25>
- Cámara de actividades portuarias y marítimas- CAPYM. (2019).** **Recuperado en:** https://camaracapym.com.ar/images/estudios/Complejo_portuario_del_gran_Rosario_presente_y_futuro_UCI_Abril_2019.pdf
- Castagna A., Pellegrini J. y Woelflin M. (directores-redactores) (2010).** *El nuevo Sistema Agroexportador en el Sur de Santa Fe*. Rosario, Argentina: UNR Editora.
- Ensinck, O. (1974).** Puerto de la ciudad de Rosario, sobre el Rio Paraná (República Argentina). **En Les Grandes Escales III. Recueils de la Societe Jean Bodin T.34, 143-160.**
- Galimberti, C. (2019).** Entre muelles y granos: El paisaje portuario como componente identitario del Área Metropolitana de Rosario. *RES GESTA*, n° 55, Instituto de Historia – Fac. Der. y Cs. Ss. del Rosario–UCA–Argentina. **Recuperado de:** <https://repositorio.uca.edu.ar/handle/123456789/9801>
- Haesbaert, R. (2013).** Del mito de la desterritorialización a la multiterritorialidad. *Cultura y representaciones sociales*, 8 (15), 9-42. **Recuperado de:** http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S2007-81102013000200001&lng=es
- Hiernaux, D. y Lindon, A. (2004).** Desterritorialización y reterritorialización en las metrópolis: la ciudad de México. *Doc. Anal. Geográfico* 44, 71-88. **Recuperado de:** <https://core.ac.uk/download/pdf/39021357.pdf>
- Mateos, A. (2007).** Plan de ordenamiento territorial costa metropolitana del Gran

- Rosario Cordón Sur. OAM- Santa Fe, CFI. <http://biblioteca.cfi.org.ar/documento/plan-de-ordenamiento-territorial-costa-metropolitana-del-gran-rosario-cordon-sur-provincia-de-santa-fe/>
- Méndez, R. (2007). El territorio de las nuevas economías metropolitanas. *Revista Eure* Vol. XXXIII (100), 51-67. Recuperado de: <https://scielo.conicyt.cl/pdf/eure/v33n100/art04.pdf>
- Pellegrini J., Castagna A., Martínez A. y Liendo M. (2013). *Caracterización de la Estructura Industrial del Área San Lorenzo-Puerto San Martín. Decimoctavas Jornadas "Investigaciones en la Facultad" de Ciencias Económicas y Estadística.* Recuperado de: https://fcecon.unr.edu.ar/webnueva/sites/default/files/u16/Decimocuartas/pellegrinicastagnaliendomartinez_caracterizacion_industria.pdf
- Raposo, I., Liendo M. y Martínez A. (2014). *Una mirada crítica a más de dos décadas de aplicación de la Ley Nacional 24093. Una verificación en el caso de Puerto Rosario. XXIV Jornadas de Historia Económica- AAHE.* Recuperado de: <http://www.aahe.fahce.unlp.edu.ar/aahe/jornadas-de-historia-economica/xxiv-jornadas-de-historia-economica/ponencias/RaposoLiendoMartinezCafarell.pdf/view>
- Raposo I., Liendo M. y Martínez A. (2019). *Dinámica global en torno al clúster portuario regional. Reestructuración territorial y cambios en el puerto de Rosario.* Potocko, A. (Coord. editorial) Actas y Comunicaciones UNGS. 4to Congreso Latinoamericano de Estudios Urbanos. T IV. Ed. UNGS-ICO. 2417-2450. Recuperado de: http://abcdnuevo.ungs.edu.ar/bases/cungs/docs/Actas_A_Potocko_IV.pdf
- Rigotti, A. (2006). Plan de ordenamiento territorial costa metropolitana del Gran Rosario Cordón Norte. Informe final. OAM- Santa Fe, CFI. <http://biblioteca.cfi.org.ar/documento/plan-de-ordenamiento-territorial-costa-metropolitana-del-gran-rosario-cordon-norte-provincia-de-santa-fe/>
- Teubal, M. (2008) Soja y agronegocios en la Argentina: la crisis del modelo. *Laboratorio 10(22)* 5-8. Recuperado de: <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/laboratorio/issue/view/26>

Fuentes de información

- ECOM – Ente de Coordinación Área Metropolitana de Rosario. <https://ecomrosario.gob.ar/amr>
- Cámara de Puertos Privados Comerciales. Totales de embarques de granos, subproductos y aceites por terminal portuaria. Recuperado de: <http://www.camarapuertos.com.ar/estadisticas>

Instituto Nacional de Estadísticas y Censo- INDEC (2021). Complejos Exportadores 2020. Informes técnicos – Comercio Exterior 5 (4) [https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/complejos_03_21311B84F340 .Comercio Exterior. 5\).pdf](https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/complejos_03_21311B84F340_CoComercio_Ext5).pdf)

MAGyP - Subsecretaría de Mercados Agropecuarios-Estadísticas. Liquidación de divisas de los industriales oleaginosos y exportadores de cereales. Recuperado de: https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/ss_mercados_agropecuarios/areas/granos/

Ministerio de Transporte. Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de la Nación. Estadísticas de carga. **Recuperado de:** <https://www.argentina.gob.ar/puertos-vias-navegables-y-marina-mercante/estadisticas-de-carga>