



06

LA BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO. SU PARTICIPACIÓN EN EL DESARROLLO DEL COMPLEJO OLEAGINOSO MÁS IMPORTANTE DEL PAÍS.

SU HISTORIA Y ROL EN EL DESARROLLO DEL MAYOR COMPLEJO DE PROCESAMIENTO DE SOJA Y EXPORTADOR DE ACEITES Y SUBPRODUCTOS DEL PAÍS. LAS PROYECCIONES DEL CRECIMIENTO DEL COMPLEJO SOJERO PARA LOS PRÓXIMOS 40 AÑOS.

AUTORES

CONT. ROGELIO PONTÓN

DIRECTOR DE INFORMACIONES Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

CONT. MARIO ACORONI

DIRECTOR EJECUTIVO DE LA BCR

INTRODUCCIÓN.

LA IMPORTANCIA DEL COMPLEJO SOJERO

SI LA EFICIENCIA DE UN SECTOR SE MIDE POR SU CAPACIDAD DE EXPORTACIÓN, EL AGRO ES EL SECTOR MÁS EFICIENTE DE LA ECONOMÍA ARGENTINA. DURANTE EL AÑO 2008 LAS EXPORTACIONES TOTALES DE ARGENTINA SUPERARON LIGERAMENTE LOS 70.000 MILLONES DE DÓLARES. DE ESE TOTAL EL AGRO Y LA AGROINDUSTRIA APORTARON EL 54% Y EL SECTOR GRANARIO EN PARTICULAR EL 43%. TAN IMPORTANTE CONTRIBUCIÓN IMPLICA CUBRIR EL DÉFICIT DE DIVISAS QUE TIENEN CASI TODOS LOS OTROS SECTORES INDUSTRIALES DE NUESTRO PAÍS Y QUE SE ESTIMA QUE HABRÍA LLEGADO A ALREDEDOR DE 29.000 MILLONES DE DÓLARES, AL MISMO TIEMPO QUE IMPLICA MANTENER EN EL BANCO CENTRAL UNA IMPORTANTE RESERVA DE DIVISAS QUE PERMITE LA ESTABILIDAD MONETARIA DEL PAÍS. SIN EL GRAN APOORTE DEL SECTOR GRANARIO, LA DEPRECIACIÓN DEL PESO LLEVARÍA A INCREMENTAR LA TASA DE INFLACIÓN QUE AFECTA A NUESTRO PAÍS.

TENGAMOS EN CUENTA QUE EL CRECIMIENTO DE LA INDUSTRIA DEPENDE EN GRAN MEDIDA DE LA IMPORTACIÓN DE MÁQUINAS E INSUMOS ESENCIALES PARA SU FUNCIONAMIENTO. SIN LAS MENCIONADAS DIVISAS QUE PROPORCIONA EL AGRO, LOS OTROS SECTORES INDUSTRIALES (AUTOMÓVILES, ARTEFACTOS ELÉCTRICOS, MÁQUINAS, ETC.) TENDRÍAN QUE DISMINUIR LA PRODUCCIÓN Y SU ABSORCIÓN DE MANO DE OBRA, POR LO QUE AUMENTARÍA LA TASA DE DESEMPLEO.

SE ESTIMA QUE ÚNICAMENTE EL COMPLEJO SOJA (POROTO, HARINA Y ACEITE) APORTÓ ALREDEDOR DE 23.000 MILLONES DE DÓLARES DURANTE EL AÑO 2008. RECORDEMOS QUE NUESTRO PAÍS ES EL PRINCIPAL EXPORTADOR DEL MUNDO EN ACEITE Y HARINA DE SOJA Y EL TERCERO EN EXPORTACIÓN DE POROTO DE SOJA.

SOBRE EL CULTIVO DE LA SOJA SE HAN HECHO LAS CRÍTICAS MÁS INVEROSÍMILES SIN CONSIDERAR QUE EL MENCIONADO FLUJO DE DIVISAS PROVENIENTE DEL COMPLEJO SOJERO ES EL QUE DA LIQUIDEZ A LA ECONOMÍA DE NUESTRO PAÍS, PERMITIENDO LA ACTIVIDAD DE OTRAS MUCHAS INDUSTRIAS.

ALGUNAS CRÍTICAS SOSTIENEN QUE NO GENERA DIRECTAMENTE MUCHA DEMANDA DE MANO DE OBRA, PERO SI SE TIENE EN CUENTA LA GENERACIÓN DIRECTA E INDIRECTA DE OCUPACIÓN (EN TRANSPORTE, COMERCIO, ETC.) Y LA MÁS INDIRECTA TODAVÍA (OTRAS ACTIVIDADES QUE NO TIENEN APARENTEMENTE NINGUNA RELACIÓN COMO, POR EJEMPLO, LA CONSTRUCCIÓN), SU DEMANDA DE MANO DE OBRA ES IMPORTANTÍSIMA.

PARA FACILITAR ESE VOLUMEN DE EXPORTACIONES SE INVIRTIERON POR EL SECTOR PRIVADO EN DOS OLEADAS, A MITAD DE LA DÉCADA DEL NOVENTA Y A MITAD DE ESTA DÉCADA, ALREDEDOR DE 2.000 MILLONES DE DÓLARES EN FÁBRICAS ACEITERAS Y PUERTOS MODERNOS QUE HAN CONVERTIDO A LA ZONA ALEDAÑA A LA CIUDAD DE ROSARIO EN EL MÁS IMPORTANTE POLO DE CRUSHING DE SOJA DEL MUNDO. UNA INVERSIÓN INDUSTRIAL DE TAMAÑO IMPORTANCIA NECESITA OPERAR LA MAYOR PARTE DEL AÑO EN FORMA CONTINUA, DADO LOS BAJOS MÁRGENES INDUSTRIALES DE LA INDUSTRIA ACEITERA. ES POR ESO QUE SE NECESITA EL COMPLEMENTO DE LAS IMPORTACIONES DE SOJA DESDE PARAGUAY, BOLIVIA Y BRASIL, DADO QUE LA CAPACIDAD DE LA INDUSTRIA PROCESADORA ES ALGO MAYOR A LA CANTIDAD DE SOJA Y GIRASOL A PROCESAR DESPUÉS DE LA VENTA DE UN DETERMINADO VOLUMEN (ALREDEDOR DE 10 MILLONES DE TONELADAS) DE POROTO DE SOJA SIN PROCESAR A DETERMINADOS CLIENTES (CHINA, CONCRETAMENTE) QUE ES NECESARIO CONSERVAR. UNA HERRAMIENTA FUNDAMENTAL PARA ESTA COMPLEMENTACIÓN, COMO VEREMOS, ES LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ Y LA DEL ALTO PARANÁ, QUE YA EN LOS ÚLTIMOS AÑOS HA CONTRIBUIDO CON UN VOLUMEN APROXIMADO A LOS 3 MILLONES DE TONELADAS DE POROTO DE SOJA DE IMPORTACIÓN TEMPORARIA.

DENTRO DE UN SECTOR TAN IMPORTANTE PARA LA ECONOMÍA DE ARGENTINA, VEAMOS COMO SE INSERTA LA INSTITUCIÓN BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO.

ANTECEDENTES Y ESTRUCTURA DE LA BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO.

La Bolsa de Comercio de Rosario es una asociación civil sin fines de lucro fundada el 18 de agosto de 1884.

Su principal objetivo es promover la realización de transacciones comerciales en cereales, oleaginosas y demás productos y subproductos de la agricultura; así como también negocios de títulos valores, de otras materias primas, mercaderías, servicios y activos de cualquier naturaleza.

La Bolsa cuenta con alrededor de 1.000 asociados que pertenecen a todos los sectores de la actividad económica: productores agropecuarios, acopiadores, corredores de cereales, exportadores, industriales molineros y aceiteros, agentes y sociedades de bolsa, puertos, empresas de transporte, bancos, compañías de seguros y sociedades anónimas en general.

Los mercados que funcionan en el ámbito de la Bolsa en la actualidad son: Mercado Físico de Granos, Mercado a Término de Rosario S.A. (ROFEX), Mercado de Valores de Rosario S.A. (MERVAROS) y Mercado Ganadero S.A. (ROSGAN).

Además de impulsar el desarrollo de mercados, otros objetivos de la Bolsa son:

■ **Fomentar el régimen arbitral**, de amigables componedores o de conciliación, como medio para solucionar las cuestiones que surjan de las transacciones. A tal efecto, funcionan en la Bolsa dos tribunales arbitrales especializados: la Cámara Arbitral de Cereales y la Cámara Arbitral de Aceites Vegetales y Subproductos; y además un Tribunal de Arbitraje General que tiene competencia para intervenir y laudar en todo litigio sobre cualquier materia transigible que las partes sometan a su consideración.

■ **Organizar y disponer el funcionamiento de laboratorios** de análisis físicos, químicos, y biológicos de cereales, oleaginosos, forrajeras y otros productos agrícolas, como también de aceites, harinas y otros tipos de alimentos, y expedir los correspondientes certificados de calidad.

■ **Elaborar y difundir estadísticas, análisis y comentarios** sobre mercados y activos negociados, propendiendo a un mayor y mejor conocimiento de las condiciones de comercialización en los mercados nacionales e internacionales.

■ **Procurar una adecuada legislación relativa al comercio, producción, finanzas y economía en general**, sobre la base de los principios de respeto de la propiedad privada, libre iniciativa y existencia de mercados abiertos y transparentes.

■ **Participar en el desarrollo de proyectos e iniciativas que propendan al beneficio de los intereses generales de la producción** y el comercio del país y su región de influencia en particular.

La dirección de la Bolsa es ejercida por su Consejo Directivo, que está integrado por los miembros electos por la Asamblea General de socios y por los presidentes de todas las entidades que participan en la Institución (Mercados, Cámaras, Centros y Asociaciones Empresarias).

BREVE RESEÑA HISTÓRICA DE LA BOLSA.

El nacimiento de la Bolsa de Comercio de Rosario se produce apenas tres décadas después de sancionada la Constitución Nacional. La República Argentina vivía entonces un clima de optimismo y de confianza en el progreso, que se exteriorizaba en un crecimiento de la actividad mercantil e industrial, y en una amplia movilidad social. La presidencia de la Nación era ocupada entonces por Julio Argentino Roca que impulsaba el lema: “Paz y administración”.

En ese contexto nacional, la provincia de Santa Fe aparecía como el ejemplo más notable de la incidencia del aporte inmigratorio en el adelanto del país. La feracidad de la tierra ofrecía perspectivas muy alentadoras a la agricultura, a punto de convertir a la provincia en un gran proveedor de granos para muchos países. Santa Fe estaba entonces a la cabeza de la colonización argentina, extendiéndose los centros urbanos y poblaciones rurales a un ritmo vertiginoso a la vera del tendido de vías férreas. La ciudad de Rosario, que al promediar el siglo XIX



LA RUEDA ANTIGUA | FOTOG.: ARCHIVO BOLSA DE CEREALES DE ROSARIO

era una pequeña aldea de apenas mil quinientos habitantes, tuvo en los años siguientes un crecimiento explosivo. Para que ello ocurriera, dos hechos influyeron notoriamente: la libre navegación de los ríos dictada por Urquiza en 1852 que proyectó a las poblaciones del interior con puertos fluviales, y la ley de derechos diferenciales dispuesta en 1856 que evitó que las mercaderías destinadas al consumo procedentes del exterior pagaran derechos aduaneros en Buenos Aires.

La excelente ubicación geográfica y la profundidad natural de las aguas tornaban al puerto de Rosario muy atractivo para los buques de ultramar, que no debían como antes afrontar los gastos del transporte de cabotaje hasta el de Buenos Aires.

La Bolsa se fundó el 18 de agosto de 1884 con el

nombre de Centro Comercial de Rosario, con el propósito de ofrecer un ámbito para la realización de todo tipo de operaciones mercantiles, y para representar y defender los intereses del comercio, la producción y las finanzas de la ciudad y la región. Su primer mercado organizado fue el de compraventa de oro, acciones y títulos de crédito, que tuvo actividad intermitente hasta que el Gobierno Nacional prohibió las transacciones en oro y plata a fines de ese siglo.

En 1899 se creó la Cámara Arbitral de Cereales de la Bolsa, la primera en su tipo de la Argentina, con el propósito de resolver las controversias que se suscitaban en los contratos de compraventa de cereales, cuya negociación iba tomando cada vez mayor importancia. Ese mismo año el Centro

Comercial cambia su nombre por el actual de Bolsa de Comercio de Rosario.

En 1908 la Institución inaugura primer edificio propio, ya que hasta entonces funcionaba en un inmueble tomado en alquiler. Aquel edificio, proyectado para brindar las comodidades necesarias para el cumplimiento de las funciones de la Institución, fue un hito -por sus dimensiones y su calidad arquitectónica- en el Rosario de principios de siglo XX, a pesar de lo cual en poco tiempo sus instalaciones fueron insuficientes ante el creciente desarrollo de la Bolsa.

Si bien nuestro país ya se caracterizaba como netamente agroexportador, sosteniendo una economía abierta en todos sus órdenes y alcanzando volúmenes cada vez más significativos en sus cosechas, se tornaba necesario perfeccionar sus sistemas de comercialización.

Era insuficiente la sola posibilidad de operar con mercadería disponible en el mercado "spot". No

venta de granos a futuro. A partir de su creación el recinto de la Bolsa pasa a ser teatro de las operaciones cerealistas más importantes del país, no sólo en negocios a término sino también en operaciones de mercado abierto.

Este mercado tuvo una actividad notable durante las décadas del '20 y del '30, particularmente en las operaciones de maíz y lino, siendo sus cotizaciones referencia obligada a nivel internacional. En esa misma época, el Puerto de Rosario pasó a ser el principal puerto de cereales del mundo. Estos factores explican la importancia que adquirió la Institución en el comercio de granos. Por ello, Rosario fue bautizada como la "Chicago Argentina".

Paralelamente, en 1927 se crea el Mercado de Valores de Rosario para liquidar y garantizar los contratos de títulos valores públicos y privados concertados por comisionistas de bolsa (años más tarde la nueva legislación los definirá como agentes de bolsa).

La Bolsa se fundó el 18 de agosto de 1884 bajo el nombre de Centro Comercial de Rosario, con el propósito de ofrecer un ámbito para la realización de todo tipo de operaciones mercantiles, y para representar y defender los intereses del comercio, la producción y las finanzas de la ciudad y la región.

bastaba la capacidad de almacenamiento, ni su costo permitía la protección adecuada del valor de los productos por parte de los vendedores difiriendo su venta en el tiempo. Tampoco los riesgos de precios típicos de un mercado de granos, con sus frecuentes altibajos, podían ser atemperados como no fuera mediante la implementación de mercados que permitieran efectuar coberturas de precios a través de sus compras o ventas futuras que hicieran factible minimizar pérdidas por transacciones en el mercado físico, al tiempo que dotara a tales negocios de la debida seguridad en cuanto a su cumplimiento.

En esas circunstancias, el 19 de noviembre de 1909 se constituye en el seno de la Bolsa, el actual Mercado a Término de Rosario (nacido como Mercado General de Productos Nacionales de Rosario de Santa Fe) con el objetivo de registrar, liquidar y garantizar las operaciones de compra-

Frente a tan vertiginosa expansión, se impuso la construcción de un nuevo edificio de amplias dimensiones, apto para albergar el gran número de socios y de actividades desplegadas. En 1929 se inaugura su actual edificio sede en la esquina de Córdoba y Corrientes, declarado patrimonio público por su belleza arquitectónica y su importancia histórica para la ciudad.

Luego del auge alcanzado, a partir de 1940 la operatoria de la Bolsa inició un período de declinación en sus negocios con motivo de los procesos de intervención oficial en la actividad económica, que incluso durante extensos lapsos significó la supresión de la libertad de contratación. Con el intervencionismo estatal, particularmente en la comercialización interna y externa de cereales, deviene una de las épocas más oscuras para los mercados bursátiles nacionales. La recuperación fue lenta, porque la región de influencia de Rosario y su

puerto sufrieron un largo proceso de desinversión. A partir de mediados de los 70, con el desarrollo explosivo del cultivo de la soja, el mercado de granos de la Bolsa de Comercio de Rosario se transforma en el centro más importante de comercialización física de esta oleaginosa. La expansión de cosechas trajo aparejada la construcción, durante la década siguiente, de un elevado número de terminales portuarias privadas especializadas en el movimiento de cereales, como así también fábricas procesadoras de semillas oleaginosas, convirtiendo a esta región en el núcleo del complejo sojero argentino.

La década del 90, junto con la convertibilidad y la desregulación de la economía nacional, trajo consigo cambios notables en el escenario productivo y comercial de la agricultura argentina: la eliminación de derechos de exportación, la apertura importadora para insumos, la reducción de costos de financiamiento, la desaparición de la Junta Nacional de Granos, el fortalecimiento de los mercados de futuros y opciones, la privatización de elevadores terminales públicos, la privatización de servicios ferroviarios, la profundización y mejoramiento de las vías navegables, la expansión de la frontera agrícola, la popularización de la siembra directa, el crecimiento explosivo de la utilización de innovaciones biotecnológicas, el desarrollo de nuevos paquetes productivos, el aumento de rendimientos unitarios, las mejoras en el manejo logístico. Todas estas novedades favorecieron el posicionamiento del *hinterland* de Rosario y, por ende, el desarrollo de los mercados de la Bolsa.

El nuevo auge de la Institución, lleva a proyectar un nuevo crecimiento edilicio. En 1993 se inaugura parcialmente el nuevo Edificio Torre, complementario y adyacente del Edificio Sede, con ingreso por calle Paraguay, que cuenta con un moderno Auditorio e instalaciones anexas, oficina bancaria, Caja de Valores, etc. En enero de 1999 se habilita integralmente la torre de oficinas más moderna del interior del país con características que lo encuadran en la categoría de edificio inteligente. Finalmente, en el mes de enero de 2002 se concreta el traslado al nuevo edificio de los recintos de operaciones del Mercado Físico de Granos y del Mercado a Término de Rosario S.A.. En ese mismo año, se inaugura

también un gran Salón de Usos Múltiples para realización de eventos.

En la actualidad, la importancia de la Bolsa trasciende el ámbito de la ciudad que la vio nacer, y adquiere significación para una vasta región del país, no sólo porque en ella se comercializan bienes producidos en distintas zonas -algunas muy distantes- sino porque, además, los precios que en la Institución se forman constituyen la referencia válida para un sinnúmero de transacciones y negocios.

LOS MERCADOS DE LA BOLSA.

El objeto principal de la Bolsa es promover la realización de todo tipo de negociaciones, en un marco de seguridad y legalidad. Las cotizaciones que surgen de sus ruedas son la expresión de un mercado líquido, permanente y continuo, por la concentración de un gran número de oferentes y demandantes.

1. Mercado Físico de Granos.

Es el mercado más conocido de la Institución, el más importante de la Argentina y como centro de concentración física de negocios uno de los más importantes del mundo. En él se comercializan en la actualidad alrededor de 40 millones de toneladas de granos, aproximadamente el 50% de la cosecha argentina. En este mercado pueden negociarse todo tipo de cereales y oleaginosos, en condiciones “a granel”, conforme a estándares y normas de comercialización oficiales.

En el recinto de operaciones se reúnen diariamente los corredores de cereales y cooperativas de segundo grado (como oferentes) y los exportadores, fabricantes de aceite y molinos harineros (como demandantes). Los negocios se pactan de palabra, sin perjuicio de la posterior instrumentación en contratos que se registran en la Institución.

2. Mercado a Término de Rosario S.A. (ROFEX).

En el Mercado a Término de Rosario S.A. (conocido como Rofex) se negocian contratos de futuros y opciones de productos agropecuarios y derivados financieros. Es un mercado institucionalizado, autorregulado y controlado por la Comisión Nacio-

nal de Valores, cuyo principal objetivo es posibilitar la cobertura de riesgos ante cambios desfavorables en el comportamiento de los precios de los activos subyacentes.

Si bien tradicionalmente el Rofex sólo negociaba contratos de productos agrícolas (con liquidación por entrega física o por ajuste financiero), en los últimos años lanzó la cotización de distintos derivados financieros (futuros y opciones de tipo de cambio, bonos, tasa de interés, tasa de inflación, etc.). El contrato de futuros dólar-peso registra un promedio de negocios diarios del orden de US\$ 200 millones, y un récord de operaciones en un solo día de US\$ 500 millones.

Rofex se ha posicionado en los últimos años como el mercado de derivados de mayor crecimiento en Argentina (por los volúmenes negociados), el más creativo e innovador (por la variedad y diversidad de contratos listados autorizados) y el de mayor potencialidad de desarrollo. Ocupa el puesto N° 30 en el ranking mundial de mercados de futuros 2006 elaborado por la Futures Industry Association (FIA). Actualmente tiene 66 Agentes habilitados para negociar en su División de Derivados Financieros y 73 en la División de Productos Agropecuarios.

De la misma manera que la ciudad de Chicago es la sede natural de la industria de los futuros a nivel mundial por la presencia de los mercados más tradicionales, Rosario es reconocida como la sede de los negocios de futuros en Argentina.

3. Argentina Clearing S.A. (ACSA).

Es una sociedad cuyo objeto es la administración de las garantías y manejo de los riesgos. Actúa como entidad autorregulada en la registración, compensación y liquidación de contratos de futuros, de opciones u otro tipo de contratos derivados, sobre productos subyacentes de cualquier naturaleza, sean activos de índole física o financieros. Actúa como contraparte en todos los contratos que se celebren en el Rofex. La autonomía de esta cámara, sumada a la aplicación de un estudiado sistema de garantías, mecanismos de monitoreo y administración de los riesgos que responden a estándares internacionales, ha contribuido a cimentar entre los participantes e inversores una imagen de solvencia y confiabilidad.

4. Mercado de Valores de Rosario S.A. I MERVAROS.

En el esquema del sistema bursátil argentino, los Mercados de Valores, si bien son sociedades anónimas independientes de las Bolsas, actúan dentro de ellas como entidades adheridas.

Los accionistas del Mercado de Valores son los agentes o sociedades de bolsa, quienes operan en las ruedas comprando y vendiendo valores negociables con cotización autorizada por cuenta y orden de sus comitentes (clientes). Allí se negocian valores de renta fija (obligaciones negociables, bonos, valores de deuda de corto plazo, etc.) y de renta variable (acciones). También se negocian instrumentos financieros (cheques de pago diferido) y operaciones de caución bursátil.

El Mercado de Valores de Rosario registra, compensa y liquida diariamente las operaciones concertadas por sus agentes, y garantiza ante los mismos el cumplimiento de las obligaciones asumidas por las partes.

La Caja de Valores S.A. se ocupa de la custodia y del depósito colectivo de los valores que se negocian. La intervención de la Caja de Valores simplifica la liquidación física de todas las operaciones que se realizan en el Mercado de Valores, atento que evita que en cada una deba efectuarse la entrega de los títulos negociados, limitándose a efectuar un débito en la cuenta del vendedor y un crédito en la cuenta del comprador.

El Mercado de Rosario, por los volúmenes operados, es el más importante del interior del país.

La Bolsa cuenta, desde hace dos años, con una nueva empresa, “Rosario Administradora Sociedad Fiduciaria S.A.”, autorizada por la Comisión Nacional de Valores para operar como Fiduciaria en Fideicomisos Financieros. Esta firma ha sido constituida por el Mercado de Valores de Rosario, el Mercado a Término de Rosario (ROFEX) y la Bolsa de Comercio de Rosario.

5. Mercado Ganadero S.A. (ROSGAN).

Es el último mercado constituido en el seno de la Bolsa y fue creado en 2008. Se trata de un mercado formado por la Bolsa y un grupo de importantes casas consignatarias del interior del país.

Tiene como objetivo la realización de remates a través de la proyección de imágenes de los lotes de animales

a subastar sin necesidad de trasladarlos físicamente. Por otra parte, permite ampliar la participación de potenciales compradores, ya que los mismos pueden efectuar sus ofertas en forma presencial o a distancia.

OTROS SERVICIOS DE LA BOLSA.

Con el correr de los años, además de los servicios tradicionales de la Bolsa de Comercio, como los distintos mercados que funcionan dentro de órbita y las distintas cámaras y laboratorios, se han ido incorporando otros servicios que son fundamentales en la comercialización granaria. Uno de esos servicios es el que está relacionado con la información a los socios y al medio del desenvolvimiento de los distintos mercados internacionales y nacionales, información que le da al funcionamiento de los mercados locales una mayor transparencia.

Para la formación de los operadores y del personal de las casas corredoras y fábricas, como así también para todos aquellos que quieren dar sus primeros pasos en la comprensión del funcionamiento de la comercialización agrícola y de los contratos de futuros y opciones que se operan en los principales mercados del mundo, desde hace unos quince años funciona el Departamento de Capacitación, con innumerables cursos a lo largo del año. Por las aulas de ese Departamento pasan anualmente alrededor de dos mil alumnos, muchos de cuales terminan luego su carrera profesional en casas corredoras, fábricas y exportadoras. La influencia de este Departamento ha llegado a las distintas facultades de la ciudad donde se desarrollan materias ligadas con el funcionamiento de los mercados.

Otro servicio de reciente implementación es el de GEA, Guía Estratégica para el Agro. La zona GEA esta constituida por el sudeste de la provincia de Córdoba, centro y sur de la provincia de Santa Fe y norte de la provincia de Buenos Aires, zona núcleo donde se produce el 45% de la producción de los cuatro principales granos del país (trigo, maíz, soja y girasol), existiendo planes para expandirlo a otras zonas geográficas del país más allá de la zona núcleo. Este servicio suministrará:

A. Datos de las principales variables climáticas que

impactan sobre los cultivos.

B. El seguimiento del estado de los cultivos de trigo, maíz, soja y girasol.

C. En una primera etapa la estimación de valores de producción por algún grado de detalle para la zona núcleo, y con menor nivel de desagregación para el resto del país.

GEA está constituida por una red de estaciones meteorológicas automáticas o URT (unidades remotas de transmisión) que en un número mayor de 30 están instaladas en la zona GEA. Estas estaciones registran precipitaciones, temperatura, humedad relativa, mojado foliar y radiación solar.

ORÍGENES DE LA COMERCIALIZACIÓN GRANARIA.

La expansión de la producción agrícola argentina comenzó en la década de 1870. Hasta entonces, la ganadería predominaba ampliamente en las actividades del campo y los cultivos de trigo y maíz eran precarios y se limitaban a pequeñas parcelas en los alrededores de las aldeas.

El crecimiento de ambas producciones fue la resultante de la coincidencia de diversos factores: fuerte corriente inmigratoria a partir del último cuarto del siglo XIX, rápida colonización de la región pampeana, revolución del transporte terrestre a través del ferrocarril y del marítimo con el motor a vapor, creciente necesidad de alimentos en el continente europeo.

Al productor de aquellos primeros tiempos se lo denominaba colono, era inmigrante europeo que había llegado para incorporarse como miembro de una colonia agrícola recién fundada, en calidad de propietario, o a lo menos, como poseedor de la tierra en proceso de transformarse en propietario. Esto ocurrió fundamentalmente con las primeras colonias agrícolas del centro-oeste de Santa Fe. Esperanza es la colonia agrícola que inicia el movimiento colonizador ininterrumpido del país. Fue fundada y poblada en cumplimiento de un plan orgánico de colonización que se inicia en 1853 y se concreta con los trabajos preparatorios a la instalación, realizados

desde 1855 por la Comisión Especial de Colonos y la llegada a la ciudad de Santa Fe el 25 de enero de 1856 del primer contingente de colonos.

Los colonos que no llegaron a ser propietarios, más los que se incorporaron al sistema de “cultivos combinados” en las estancias principalmente del sur de Santa Fe, norte de la provincia de Buenos Aires, y sur-este de Córdoba, lo hicieron en calidad de arrendatarios, de aparceros, o de “medieros”, sistema implementado a partir de los años 90. El arrendatario se obligaba a sembrar maíz, trigo, y lino (en ese orden) durante los tres años que duraba el contrato; y al finalizar el ciclo debía devolverse el campo sembrado con alfalfa (cuya semilla era provista por el propietario) y rotar al potrero de la misma propiedad para repetir la operación. Técnicamente, dentro de las estancias (ganaderas), estos agricultores hacían la chacara o “chacra”, por lo que se les denominó “chacareros”.

Los colonos propietarios y los arrendatarios y

La producción de harina -íntimamente ligada a la producción de trigo- adquirió en pocos años un gran desarrollo, pasando el país de ser importador del bien a exportador en pocos años, lo que evidencia el incremento en la producción de trigo y la expansión de la industria molinera en el país. En 1900, año a partir del cual comienzan a llevarse estadísticas en forma regular, la superficie sembrada con trigo era de 3.400.000 de hectáreas, en tanto que los otros cultivos anuales no alcanzaban a 2.000.000 (600.000 de lino y 1.300.000 de maíz).

Lo cierto es que, en los primeros cinco años del siglo XX, la Argentina asume el rol de gran exportador de cereales en esos tres rubros.

Fue un momento excepcional en la vida del país y era natural que se plantearan nuevas necesidades y problemas. Entre ellos, sin dudas, el de más urgente solución era el de la organización adecuada del comercio de granos.

En sus inicios, los productores vendían sus cosechas

Hacia 1875 el centro comercial y financiero de la región agrícola era Rosario, que en medio siglo decuplicó su población: pasó de 23.000 habitantes en 1869 a 223.000 en 1914.

aparceros, en la medida que se lo posibilitaban sus respectivos contratos, diversificaron su producción no solamente en cuanto a la rotación de los cultivos entre trigo, maíz y lino, sino también en la incorporación paulatina de ganadería vacuna para tambero, como una forma de disminuir el riesgo de las cosechas. Se sembraba también cebada y centeno, cereales de doble propósito para forraje de invierno, tantos para vacunos como para el ganado caballar, que reemplazó con grandes ventajas al buey.

Hacia 1875 se conoce que se sembraron 100.000 hectáreas; y quince años después, en 1890, ya se implantaron 1.200.000. En esos años, dado que la colonización del sur de Buenos Aires y este de La Pampa estaba en sus comienzos, el grueso de la producción (más del 50%) provenía de la provincia de Santa Fe. El centro comercial y financiero de la región agrícola era Rosario, que en medio siglo decuplicó su población, pasando de 23.000 habitantes en 1869 a 223.000 en 1914.

a los comercios locales -los almacenes de ramos generales- o a los molinos harineros, en el caso del trigo. Al entregar el grano, el productor saldaba el crédito que había recibido durante la campaña agrícola por los insumos para la producción y bienes para la subsistencia de la familia.

Luego apareció la figura del acopiador especializado, comerciante dedicado a la compraventa de granos, sin ser almacenero de ramos generales. A comienzos de siglo XX ya estaba organizado el comercio acopiador en la campaña, cumpliendo las funciones características que se le conocen. Suministraban los insumos que los colonos necesitaban en sus explotaciones; les adelantaban fondos y soportaban con ellos los riesgos propios de la actividad, en épocas en las que no sólo el clima era determinante del resultado del esfuerzo en el campo, sino también la hostilidad del medio casi salvaje, las plagas, la precariedad de los medios de transporte y los avatares del contexto.

La dispersión de los agricultores en áreas muy extensas, relativamente pobladas, su alejamiento de los centros de consumo, el problema del transporte, la falta de medios económicos, explican que el acopiador fuese producto del medio geográfico y humano.

En los inicios de la comercialización, los almacenes de ramos generales y acopios especializados vendían directamente los granos a las casas mayoristas ubicadas en la ciudad de Buenos Aires, pero especialmente en la de Rosario, principal puerto exportador, las cuales se ocupaban de la exportación.

Pero con el crecimiento del área sembrada y de los volúmenes cosechados, se tornó necesaria la aparición de un nuevo actor del proceso comercial granario: el corredor de cereales. Al actuar como mediadores en los negocios, los corredores estaban obligados a un conocimiento profundo de los factores que incidían en los mismos: la organización del transporte, el distinguo de las calidades, la determinación de los plazos de entrega y recibo, la sincronización de los embarques, la estipulación de los precios y su cobro, etc.

Finalmente, cabe mencionar a los exportadores. Desde que el país iniciara sus primeras ventas de cereales al exterior hacia 1874, la exportación se convirtió en un factor dinamizador para el crecimiento económico nacional. Los obstáculos eran muchos, dado que faltaba un ordenamiento adecuado de las condiciones de ventas y embarques, la formación de estándares (se trabajaba con los de Londres, que no se adaptaban a nuestras calidades), falta de uniformidad en los conocimientos de embarques, informaciones del exterior deficientes o escasas, etc.

Rosario tenía varias ventajas para transformarse en el centro de comercialización de los granos con destino a exportación, tanto respecto a la ciudad de Buenos Aires como la de Santa Fe. Rosario contaba con un puerto seguro, con mayores posibilidades para la navegación y próximo a la salida al mar; tenía altas barrancas que facilitaban las cargas a los buques. Rosario acababa de quedar conectada con la ciudad de Córdoba, a través del Ferrocarril Central Argentino, y con la Colonia Candelaria (Casilda) por el Ferrocarril Oeste Santafesino. A los costados de las vías se desarrollaban las nuevas

colonias. Pero, además, en la ciudad de Rosario estaban instaladas casas comerciales que ya tenían experiencia en la exportación de “frutos del país”. En efecto, los primeros embarques de trigo al exterior en la década de 1870 fueron organizados por comerciantes rosarinos (Casado, Lejarza y Ledesma Hnos.). Pocos años después algunos de ellos estaban activamente empeñados en organizar el comercio con Liverpool y con países vecinos de la Argentina.

En este marco, la Bolsa de Comercio de Rosario paulatinamente comienza a tomar participación en el comercio cerealista. Se inicia con la creación de una Comisión Arbitral de Cereales en 1893, y se acentúa a partir de 1899 con la constitución de la Cámara Arbitral, la primera del país, que tomó funciones amplias en todo lo que concierne a la fijación de precios y formación de tipos oficiales de comercialización, redacción del boleto de compra-venta, etc.

El sistema de operar, sin embargo, no requería por entonces y hasta varios años después, la presencia de las partes contratantes en un lugar determinado: las principales operaciones se efectuaban en las casas exportadoras, a la vista de muestras de la mercadería que llevaba el vendedor, y las pocas transacciones realizadas en el local social no eran objeto de registro.

Fue recién en 1908, con la constitución del Centro de Comisionistas y Consignatarios de Cereales de Rosario, y más aún con la creación del Mercado General de Productos Nacionales de Rosario de Santa Fe (nombre original del actual Mercado a Término de Rosario), que el recinto de la Bolsa pasó a ser el ámbito natural de las operaciones cerealistas más importantes del país, no sólo de contratos a término sino también de negocios de mercado abierto.

Las razones de la concentración en Bolsa de las operaciones de granos fueron:

A. La posibilidad de contar con un marco general de seguridad dado por la existencia de la Cámara Arbitral de Cereales, que se transformaba en el organismo idóneo para resolver los problemas de índole contractual suscitados entre compradores y vendedores, mediante la aplicación de reglamentaciones obligatorias para las partes.

B. Disponer diariamente en sus pizarras de las cotizaciones de los productos transados, fijadas en base a datos serios y consensuados entre los distintos gremios.

C. Tener acceso a informaciones actualizadas sobre los diversos factores mundiales que contribuían a la formación de los precios.

D. Contar con una entidad para la liquidación y garantía de las operaciones como era el Mercado a Término.

Pero, además, una razón económica justificaba el interés de los vendedores en canalizar sus negocios por la Bolsa: permitir que la oferta de granos, atomizada y dispersa en manos de enorme cantidad de acopiadores y productores, se concentrara en un reducido número de corredores para enfrentar en condiciones más equilibradas una demanda fuerte, representada por las escasas firmas exportadoras que actuaban en el mercado.

FACTORES QUE DETERMINARON CAMBIOS EN LOS MODOS DE COMERCIALIZACIÓN.

En el transcurso de los ciento cuarenta años que median desde los comienzos de la expansión de la agricultura en Argentina, se han operado cambios de todo orden, tanto en las formas de cultivo como en las incorporaciones tecnológicas y en las normativas, que determinaron transformaciones en el sistema de comercialización.

A. La cosecha tradicional y la cosechadora mecánica.

Una de las innovaciones más espectaculares fue la que se originó con la aparición de la cosechadora que simplificó en grado sumo una de las operaciones más complejas y costosas: la cosecha y trilla tradicional.

En nuestra agricultura pampeana, la cosecha de cereales constituyó durante muchos años un hecho de fuerte gravitación en la vida económica y laboral

no sólo del medio rural sino también del país en su conjunto, en especial de aquella Argentina fuertemente dependiente de la agricultura de las últimas décadas del siglo XIX y de las primeras del siguiente. Las cosechas implicaban una movilización general de los recursos productivos (mano de obra, medios de transporte, actividad comercial, etc.), los que eran puestos a su máximo nivel de actividad para recoger, acondicionar y comercializar los frutos del ciclo agrícola anual, operaciones que requerían de cientos de miles de personas.

Se comenzaba por la recolección, que consistía en cortarlo y emparvarlo, luego se realizaba su trilla o desgrane, y por último, el transporte de la producción a las estaciones ferroviarias donde se los estibaba y luego se lo enviaba por ferrocarril en forma gradual a los puertos o a los molinos. Cada una de estas tareas requería de una legión de hombres en largas jornadas de trabajo y en pleno verano.

Los pueblos pequeños y medianos de las áreas agrícolas adquirirían año tras año una euforia comercial y humana inusitada en el comienzo de la cosecha. Una legión de peones de las procedencias más diversas confluían en el lapso de una o dos semanas y eran contratados por cientos de productores deseosos de cosechar rápidamente sus cultivos y materializar así las expectativas de todo un año. Además de absorber la mano de obra disponible del medio rural e, incluso, de las principales ciudades, las cosechas de trigo y de lino y la posterior de maíz daban lugar entonces a un fenómeno migratorio único. Una gran cantidad de inmigrantes europeos (se estima que en la primera década del siglo XX alrededor de 100.000 arribaban anualmente como inmigrantes golondrinas), especialmente de países del Mediterráneo, llegaban todos los años al comienzo del verano y después de intervenir en la recolección de los tres principales granos de esa época regresaban a sus países a fines del otoño, para volver al año siguiente.

El trigo maduraba en Santa Fe y Córdoba entre cuatro y seis semanas antes que en el sur de Buenos Aires. Ello permitía a los obreros trabajar primero en el norte y desplazarse después hacia el sur, prolongando así considerablemente su período de trabajo.

La cosechadora o corta trilla, como se la denominaba en el medio rural, comenzó a difundirse en

los últimos años de la década del 20. Se las importaba de EE.UU. y eran las conocidas como de arrastre, dado que no tenían movilidad propia, sino que requerían ser tiradas por un tractor o por caballos o bueyes. Su empleo revolucionó totalmente la cosecha de trigo y demás cereales. En una sola mecanizada se hacía el corte y la trilla, reemplazando así una serie de pasos engorrosos que requería esta etapa de la producción.

Con anterioridad a su incorporación, un aspecto saliente desde el punto de vista de la comercialización estaba constituido por el hecho de que las máquinas empleadas en la trilla o desgranada pertenecían normalmente al acopiador. De esta forma tenían un instrumento que, desde el punto de vista comercial, los favorecía en la elección del destino de sus granos que debía decidir el productor. Entonces era frecuente la modalidad de vender los

B. El embolsado y el granel.

La adopción del granel en sustitución de la bolsa fue un hecho de mucha importancia en la economía agrícola. Representó una doble reducción de costos: ahorro de mano de obra (costureros y levantadores de bolsas) y eliminación del envase. Con respecto a este segundo aspecto, cabe acotar el enorme empleo de bolsas que requería nuestra importante cosecha de granos en esa época. La importación de yute era un rubro de mucha importancia de la balanza comercial y Argentina era uno de los principales compradores de arpillera de la India. Como hecho histórico, es dable mencionar que la Bolsa de Comercio de Rosario contaba en ese entonces con una "Rueda de Yute" y que en la plaza de Rosario existía una activa comercialización de bolsas vacías. El granel no se adoptó en forma simultánea en todo

puleo, almacenaje y transporte a granel de los granos. Su incorporación definitiva a todo el proceso comercial, o sea la eliminación total de la bolsa, se dio en la década de 1960 y no requirió más que unos pocos años para generalizarse ampliamente.

C. La tractorización de los cultivos.

Si bien los primeros tractores entraron al país a fines de la década del 20, su difusión y empleo generalizado en la producción de granos comenzó a partir de 1950. Entre 1930 y 1950 tuvieron sólo una participación limitada en nuestra agricultura como consecuencia de los bajos precios agrícolas, la abundancia de mano de obra y la imposibilidad de importarlos durante los años de la Segunda Guerra.

Los efectos de la tractorización fueron diversos, pudiéndose señalar:

→ Potenció la capacidad del agricultor y le permitió realizar un laboreo más intensivo y más oportuno del suelo. La agricultura basada en la tracción a sangre era más limitada en su ritmo de trabajo y tenía menores posibilidades de adaptación a las variaciones climáticas. Muchas tareas agrícolas no pueden programarse sobre un calendario estricto y su momento óptimo de realización depende de las lluvias, la humedad del suelo, la temperatura, etc. Los animales tenían una capacidad de trabajo rígida como medio de tracción, ya que podía empleárselos sólo durante una cantidad de horas por día. El tractor, en cambio, además de su mayor potencia y ritmo de trabajo, podía estar en funcionamiento durante las 24 horas cuando fuera necesario. Todo ello incidió, como es lógico, en el manejo del cultivo y en los rendimientos unitarios.

→ Contribuyó a superar el problema de la creciente reducción de la mano de obra que comenzó a originarse en algunas zonas a partir de los años de posguerra.

→ Posibilitó incrementar la superficie disponible para los cultivos. Cuando las labores se efectuaban con tracción a sangre era necesario asignar durante todo el año parte de la superficie de la explotación

al mantenimiento de los caballos, restándole así tierras a los distintos cultivos. Con la introducción del tractor puede estimarse que la superficie destinada a los cultivos comercializables se incrementó entre un 5 y un 10 %.

→ Posibilitó la aparición de la figura del "contratista" y la introducción de los cereales en las explotaciones de gran superficie.

EL CRECIMIENTO DE ROSARIO EN LOS ÚLTIMOS 60 AÑOS.

Los principales factores que explican el notable desarrollo de Rosario como principal polo de comercialización de granos de Argentina, son los siguientes:

A. Expansión del cultivo de la soja.

La soja es uno de los granos cuya importancia económica a nivel mundial se desarrolla intensamente a partir de los años '50, si bien su cultivo puede ser considerado como uno de los primeros desarrollados por el hombre. Originaria de Asia oriental, la soja se difundió vertiginosamente en Estados Unidos a partir de la Segunda Guerra Mundial debido a las necesidades crecientes de materias grasas y el desarrollo de las técnicas de alimentación animal.

En Argentina, los primeros esfuerzos oficiales y privados para introducir el cultivo se remontan a la década del '20, aunque su producción no pasó de volúmenes insignificantes. Recién hacia fines de los '60, la importación de semillas de origen americano para su multiplicación en el país, la intensificación de estudios sobre requerimientos agroclimáticos y técnicas culturales a cargo del INTA y de universidades, la acción de apoyo y promoción de una empresa privada fabricante de aceite que adquiriría casi toda la producción, sumados a la fijación de precios sostenidos y el establecimiento de créditos para la siembra por parte del sector oficial, fueron generando las condiciones propicias para consolidar este cultivo. El área sembrada empezó a crecer notablemente desde

La cosechadora o corta trilla, como se la denominaba en el medio rural, comenzó a difundirse en los últimos años de la década del 20. Se las importaba de EE.UU. y eran las conocidas como "de arrastre", dado que no tenían movilidad propia, sino que requerían ser tiradas por un tractor o por caballos o bueyes. Su empleo revolucionó totalmente la cosecha de trigo y demás cereales. En una sola mecanizada se hacía el corte y la trilla, reemplazando así una serie de pasos engorrosos que requería esta etapa de la producción.

cereales en parva o en troja, ocupándose el acopiador de la trilla o la desgranada. En el aspecto de calidad, la recolección previa del trigo y del maíz, y su acondicionamiento en parva o troja, favorecía el secado del grano, aunque en años lluviosos, dado que esas operaciones se efectuaban a la intemperie, la calidad podía verse totalmente deteriorada.

El empleo de la corta-trilla cambió fundamentalmente las características de la cosecha de granos. La adquisición de estas máquinas, bastante menos costosas que las anteriores, estuvo al alcance del productor. Mediante su adopción éste adquirió mayor independencia; ya no estaba supeditado a que el acopiador le enviara la trilladora o desgranadora, lo que en buena medida lo comprometía para la venta de su producción.

el proceso que va desde la cosecha en el establecimiento agrícola hasta su embarque o entrada al molino. Comenzó a empleárselo desde el centro de acopio hacia adelante, hacia el puerto o molino, en los años de la década de 1930 y aún bastante antes en algunos casos. Por esos años, se lo embolsaba al momento de la trilla y así se lo transportaba al centro de acopio; a partir de allí un parcial de la producción continuaba en bolsas en las etapas posteriores de la comercialización y otro era desembolsado y pasaba a manipularse a granel. Las proporciones dependían de las instalaciones con que contaba cada acopiador y también de los medios de transporte de que disponía para su envío a puerto o a molino. Los acopiadores y las cooperativas efectuaron crecientes inversiones durante muchos años para ampliar su capacidad de mani-

comienzos de la década del 70, superando apenas siete años después el millón de hectáreas. El sur de la provincia de Santa Fe se destacó claramente como la principal zona productora, por la excelente adaptación agronómica y sus buenos rindes, quedando demostrada su importancia por el hecho de que el gobierno consideró al cultivo de interés provincial.

En un primer momento la soja reemplazó casi totalmente al girasol de segunda, con lo cual se ganó en productividad. Desde entonces se popularizó en la conocida zona Rosafé, que comprende centro y sur de Santa Fe, sudeste de Córdoba y norte de Buenos Aires, la siembra de soja de segunda sobre rastrojos de trigo pues demostró niveles de rentabilidad para el productor superiores a otros cultivos tradicionales.

Los altos precios internacionales que alcanzó el grano provocaron un fenómeno que dio en denominarse el “boom de la soja”, que generó en la región de Rosario un excedente de riqueza del que no se tenían precedentes.

Este proceso adquirió en pocos años un desarrollo espectacular, llevando en buena medida a desplazar superficies anteriormente dedicadas a granos forrajeros (maíz y sorgo) y pasando la soja a ocupar las tierras más productivas de la pampa argentina. La incorporación de un paquete tecnológico adecuado que posibilitó bajos costos de producción y los mayores rendimientos comparativamente con los demás países exportadores, colocaron a la Argentina como excepcionalmente dotada para la producción de soja.

Estas circunstancias confirieron a la soja una importancia singular para la economía nacional y fundamentalmente para la zona de influencia de Rosario, donde se concentra en grueso de la producción. Asimismo, representó un vuelco trascendente en la operatoria de la Bolsa de Comercio de Rosario, ya que se constituyó en el principal producto de negociación en sus mercados.

Consecuentemente, esta oleaginosa ocupó especial dedicación de la Cámara Arbitral de Cereales, tanto por los aspectos cualitativos como por los conflictos derivados de su comercialización. En lo atinente a la calidad comercial de la soja, hasta el año 1980 las “bases de comercialización” establecidas por la Junta Nacional de Granos fijaban bonificaciones y descuentos en el precio en función del contenido de

proteínas y de materia grasa.

Con tal motivo, los laboratorios de la Cámara, donde se analizaba la mayor parte de la soja comercializada en el país, fueron dotados de modernos aparatos de medición, que posibilitaron superar las 50.000 determinaciones analíticas anuales. La modificación de las bases de comercialización eliminando dichas bonificaciones a partir de aquella fecha implicó una declinación significativa en la operatoria de los laboratorios de la institución.

En otro orden, una cuestión preocupante para la región, provocada por el proceso de intensificación agrícola vivido al cabo de veinte años desde la irrupción de la soja, fue la degradación de los suelos. El sistema productivo predominantemente imperante durante ese tiempo fue el monocultivo de soja o el doble cultivo trigo-soja realizado en forma convencional con enterrado o quema de los rastrojos de trigo previo a la siembra de segunda. La falta de rotación luego de tantos años provocó un paulatino descenso de los rindes por empobrecimiento o agotamiento de la materia orgánica de los suelos. Esta situación que llegó a ser crítica en varias zonas del sur santafesino, motivó la adopción de labranzas conservacionistas, principalmente la siembra directa, que trajeron aparejado un cambio en la mentalidad del productor, desarraigando viejas prácticas y conceptos.

Lo cierto es que, desde mediados de la década del 80, la soja se convirtió en el principal producto agrícola, y el complejo sojero (grano, aceite y harina proteica) provocó cambios notorios en la estructura de las exportaciones nacionales. Los cereales y las carnes fueron durante muchísimo tiempo los principales rubros del comercio exterior, sin embargo desde 1985 el complejo soja pasó a ser el componente líder de las exportaciones de origen agropecuario, aportando el grueso de las divisas que genera este sector de la economía nacional.

B. El doble cultivo anual.

La implantación de un segundo cultivo sobre rastrojo de trigo en el mismo año agrícola es una práctica tradicional en Santa Fe, Córdoba y norte de Buenos Aires, no así en el centro y sur de esta última provincia dado que el período estival es más corto.



LABORATORIO | RÉCORD DE MUESTRAS DE TRIGO | FOTOG.: ARCHIVO BOLSA DE CEREALES DE ROSARIO

Durante muchos años el trigo fue el rubro clásico de este esquema de doble cultivo y el de segunda siembra -el girasol era el más frecuente, aunque en algunos casos se hacía también maíz, especialmente las variedades más precoces- era una especie de complemento eventual cuyos resultados eran un tanto azarosos. De ahí que su difusión fuera un tanto limitada.

Esta situación comenzó a cambiar radicalmente a partir de comienzos de la década de 1970 con la introducción de la soja. Además de adquirir una gran difusión, con la adopción de este rubro la importancia relativa o prioridad se invierte o, por lo menos, ambos cultivos se nivelan y pesan por igual.

Muchos productores hacen trigo para disponer después de tierra apta para la siembra de soja, otros enfocan el doble cultivo como una unidad integral o un rubro más y confrontan la suma de sus ingresos con los de los cultivos de alternativa, principalmente el maíz, para decidir el uso del suelo.

La difusión que adquirió este esquema de rotación trajo aparejados cambios en el sistema de comercialización, sobre todo en el área Rosafé, atento que la capacidad de almacenaje disponible en la campaña no resultaba suficiente para conservar la

cosecha de ambos productos. En gran medida la popularización de los negocios "a fijar precio" estuvo ligada al doble cultivo.

C. Desarrollo de la industria aceitera.

El aumento de la producción sojera nacional trajo consigo un hecho de especial importancia para la economía argentina, para el desarrollo del *hinterland* de Rosario y, lógicamente, para el desenvolvimiento de los mercados de granos: el crecimiento de una poderosa industria aceitera.

En realidad, se trata de dos procesos que se alimentaron mutuamente y que están fuertemente correlacionados, porque la existencia de una importante industria procesadora del grano de soja constituyó, a su vez, un instrumento esencial para el desarrollo y consolidación del cultivo.

Antes de la soja, la industria aceitera argentina se concentraba en la elaboración de girasol, lino y maní. A fines de la década de los 60 y comienzos de los 70, la industria se constituye en demandante y pasa a ser el soporte del cultivo, ya que los incentivos para el aumento de área sembrada se trans-

miten a través de las fábricas que comienzan a orientarse al mercado externo.

Con la expansión de la superficie cultivable se produjo el crecimiento de la capacidad instalada, con la incorporación de los últimos adelantos tecnológicos y la construcción de nuevas plantas con escalas cada vez mayores. Y es precisamente en los alrededores de Rosario, donde se radican la mayor parte de las nuevas plantas fabriles, aprovechando la proximidad de la región productora, las facilidades que ofrecen los puertos sobre el río Paraná para la exportación y la presencia de la Bolsa de Comercio de Rosario, principal mercado de concentración de negocios para la adquisición de la materia prima.

A comienzos de la década del 70, sólo cuatro fábricas de aceite procesaban soja, en tanto que en la actualidad hay 27 en funcionamiento con una capacidad instalada de 160.000 toneladas diarias. La provincia de Santa Fe cuenta con 17 plantas con una capacidad de trituración de 120.000 toneladas cada 24 horas, es decir las tres cuartas partes del total nacional. Adicionalmente, en torno a Rosario se encuentran emplazadas las fábricas más grandes del mundo en cuanto a capacidad de molienda de oleaginosos con alrededor de 19.000 toneladas por día.

El parque industrial descripto es muy moderno, ya que la mayoría de las plantas fueron construidas durante los últimos 15 años; y su tamaño les permite aprovechar plenamente las economías de escala.

A medida que Argentina fue aumentando su nivel de producción, también fue mejorando su participación en el mercado internacional, atento que el consumo interno de aceites y harinas proteicas es muy pequeño en términos relativos. Por ello, el 90 % del aceite de soja y el 95 % de la harina se destinan al mercado internacional.

Las exportaciones de aceites y harinas oleaginosas le han posibilitado al país acceder a una gran cantidad de destinos, en tanto que las ventas al exterior de granos sin industrializar enfrentaban un mercado altamente concentrado.

D. Los puertos privados.

Hacia fines de la década del 70, el aumento registrado en la producción granaria, con el consecuente incremento de los saldos exportables de cereales,

oleaginosos, aceites y subproductos, puso en evidencia las carencias de la estructura portuaria nacional y las ineficiencias crónicas de los elevadores terminales administrados por el Estado. Las descomunales filas de camiones cargados de granos esperando turno en los puertos y las estadías interminables de los buques en radas aguardando espacio para embarcar, constituían un paisaje normal en épocas de cosecha y configuraban un ítem relevante del denominado “costo argentino”.

En el año 1978, los elevadores portuarios administrados por la ex Junta Nacional de Granos colapsaron. Una serie de conflictos provocaron la acumulación de casi 180 buques en rada, a la espera de ser cargados, sin poder ser atendidos por el sistema portuario nacional.

Entonces, merced a las gestiones de entidades como la Bolsa de Comercio de Rosario, tuvo lugar un cambio normativo fundamental. La sanción en 1979 de la ley 22.108, que reformó la Ley de Granos, abriendo una posibilidad que los exportadores de granos y fabricantes de aceites y subproductos supieron aprovechar para construir y operar elevadores terminales en terrenos de dominio privado, aunque eso se llevó a cabo con precarias habilitaciones desde el punto de vista jurídico.

Se inauguró un fenómeno inédito al escalar terminales sobre el río Paraná, principalmente en torno a la ciudad de Rosario, y en menor medida en algunos puntos del litoral atlántico.

Así surgieron en 1980 Puerto Quebracho de Cargill y la terminal de Genaro García en Rosario, en 1982 la terminal de Nidera en Puerto San Martín, en 1983 el puerto de Punta Alvear y la Terminal I de F.A.C.A. en Rosario, en 1986 la Terminal II de F.A.C.A., en 1987 Vicentín, en 1988 Terminal 6, y siguieron otros en la década del 90.

Las inversiones se sucedieron y la capacidad de embarque de granos del país creció rápidamente, dotando de mayor eficiencia a la operatoria portuaria y contribuyendo a disminuir drásticamente los costos de elevación por tonelada embarcada.

Pese a la pronta respuesta de la actividad privada, transcurrieron muchos años de innumerables trámites burocráticos y reglamentaciones anacrónicas, pugnando por una legislación que diera estabilidad jurídica a las nuevas instalaciones portuarias y encua-



PUERTO DE ROSARIO | FOTOG.: ARCHIVO BOLSA DE CEREALES DE ROSARIO

drara la transparencia y competitividad de sus operaciones. Recién en 1992 sería sancionada la ley 24.093, conocida como Ley de Puertos, que autorizó al Poder Ejecutivo a habilitar puertos comerciales e industriales, incluyendo las terminales particulares que se encontraban funcionando con autorización precaria.

Lo cierto es que en la década del '80, los puertos graneleros privados constituyeron una realidad que transformó por completo la comercialización de cereales y modificó la fisonomía y la operatoria del área de influencia de Rosario.

Las nuevas terminales contaron con alta performance de recepción y de carga, fáciles redes de acceso para camiones y vagones, comodidades para estacionamiento, pesaje y almacenaje, así como modernos métodos automáticos de embarque con control computarizado. El conjunto de puertos construidos en menos de diez años representó una inversión de varios cientos de millones de dólares en infraestructura básica y una significativa tasa de reinversión en mantenimiento.

Ya en 1988 los puertos privados embarcaban el 60 % del total de granos y subproductos, y la gran mayoría de dichas instalaciones se ubicaba en la franja costera comprendida entre Puerto General San Martín y Rosario, que se convirtió en la principal boca de salida de los saldos exportables de productos agrícolas y derivados, posición que no abandonaría más. Hoy el frente portuario de alrededor de 100 kilómetros, se extiende desde Timbúes hasta Villa Constitución, con más de 20 terminales de embarque que despachan más del 75% de las exportaciones de granos y derivados.

La explicación de este emplazamiento se encuentra en su estratégica situación, asistida por una vasta red caminera y ferroviaria, en el vértice de una amplia región que concentra la mayor parte de la producción de granos, aceites y subproductos, y en las altas barrancas que presenta la costa fluvial y en la profundidad natural y el caudal del río Paraná en la zona, que posibilitan la operatoria de buques de gran calado durante todo el año.

E. El mejoramiento de la vía navegable.

La preocupación por el estado de las vías navegables y sus efectos sobre el comercio de granos internacional y de cabotaje, ha sido una constante de la Institución desde sus orígenes. Ya a fines del siglo XIX y comienzos del siguiente, la Bolsa reclamaba al gobierno nacional la realización de obras de dragado para mejorar la navegación del Canal Costanero sobre el Paraná de las Palmas, que con justificadas razones era llamado por entonces el Canal para el Progreso. Y sus gestiones se sostuvieron a lo largo de más de 85 años, hasta que en 1976 el proyecto alcanzara su culminación. Fue la Bolsa de Comercio de Rosario la que solicitó a las autoridades nacionales que dicho canal costanero llevara el nombre del Ingeniero Emilio Mitre, en reconocimiento a quien fuera primer impulsor de la obra.

El Paraná fue siempre para Rosario un vínculo con el mundo, pero el crecimiento del tamaño relativo de las naves a partir de la Segunda Guerra Mundial, la falta de trabajos adecuados de mantenimiento y la ineficacia del Estado al tiempo de tener que dar soluciones en casos de emergencia la fue postergando y obligó a que las exportaciones debiesen soportar sobrecostos por completamientos en otros puertos de aguas profundas, falsos fletes, demoras, etc., que repercutían negativamente en los ingresos recibidos por los productores del interior.

Frente a los constantes e insolubles problemas, desde comienzos de la década de los '90 la Bolsa de Rosario, junto a su par de Santa Fe y otras entidades de la zona, promovió decididamente el concesionamiento de las tareas de dragado y señalización del canal troncal en el tramo comprendido entre el puerto de Santa Fe y la zona de aguas profundas del Río de la Plata.

En vista de los sólidos e incontrastables argumentos que fundamentaban el reclamo, rápidamente el gobierno provincial, las autoridades municipales y los legisladores nacionales por Santa Fe, tomaron el tema como una auténtica cruzada regional y brindaron su más decidido apoyo.

Frente a esta unidad de objetivos, el gobierno nacional compartió lo trascendente que resultaba para el país contar con vías navegables seguras y

confiables, y lanzó una licitación internacional para la concesión de los trabajos. Finalmente, la concesión del dragado de apertura, la señalización y el mantenimiento del canal troncal desde Santa Fe al mar fue adjudicada a un consorcio que contaba con el respaldo técnico de una compañía belga, con sobrados antecedentes en materia de dragado.

En 1995 se iniciaron las obras, lo que constituyó un hecho histórico en el que, todas las entidades y empresas vinculadas de una u otra forma a la navegación y al comercio exterior, pero muy especialmente quienes pertenecen del litoral interior, vieron cristalizarse un anhelo que durante muchísimo tiempo fue esquivo.

La posibilidad de que los buques zarparan al exterior con mayores volúmenes de carga, evitando en buena medida las costosas operaciones de completamiento de bodegas en puertos de aguas profundas, hizo factible desde entonces la independización del Sistema del Plata en directo beneficio de los productores de bienes exportables, principalmente de materias primas agrícolas y manufacturas de origen agropecuario, que constituyen el renglón principal de nuestros embarques.

La empresa concesionaria - Hidrovía S.A.- se abocó a los trabajos encomendados, concretando en los plazos prefijados las sucesivas etapas de la obra, llevando el río a una profundidad de 32 pies al cero hasta Puerto General San Martín y a 22 pies desde ese punto hasta Santa Fe. Años después, la profundidad se elevó a 34 pies y 25 pies respectivamente. La mayor profundidad alcanzada y la posibilidad de garantizar el tránsito durante las veinticuatro horas se constituyeron en un nuevo factor que alentó el desarrollo de los puertos fluviales. Inicialmente, la concesión fijaba tarifas de peaje con un subsidio del gobierno nacional al concesionario, pero posteriormente, durante la crisis del año 2002, el Estado decidió dejar sin efecto el otorgamiento del mismo y actualmente se sostiene sólo con el pago de peajes a cargo de los usuarios de la hidrovía.

La realidad confirmó que las presunciones y proyecciones que la Bolsa había formulado oportunamente eran precisas: las mejoras en la navegación se tradujeron en menores fletes marítimos, favorecieron ampliamente la operatoria de los puertos de fluviales y permitieron que las cargas

-fundamentalmente de granos y subproductos- ganaran competitividad en beneficio del productor.

F. Los cultivos genéticamente modificados y siembra directa.

A partir de 1991, empresas del sector privado y grupos de investigadores de la esfera pública comenzaron a mostrar interés en la realización de ensayos con organismos genéticamente modificados. En ese marco se creó la CONABIA (Comisión Nacional Asesora de Biotecnología Agropecuaria), organismo de consulta y de apoyo técnico de la SAGPyA en la formulación e implementación de la regulación para la introducción y liberación al ambiente de materiales genéticamente modificados.

Entre los años 1991 y 2001, la liberación al medio de OGM (organismos genéticamente modificados) fue de 495, otorgándose el mayor número de auto-

caso es el del maíz Bt, con un gen de *Bacillus thuringiensis*, que le permite incrementar su rendimiento de un 10 a un 20%, dependiendo del nivel de ataque, al defenderse naturalmente del barrenador del tallo, insecto que ocasionaba severas pérdidas en la producción de maíz en Argentina.

La alta tasa de adopción de cultivos genéticamente modificados en Argentina permitió que nuestro país reportó una serie de beneficios: **A.** Un control más efectivo de plagas y malezas, con el consiguiente avance de la frontera agropecuaria a áreas impensadas con anterioridad y el consecuente aumento de producción; **B.** Una reducción en los pesticidas utilizados, contribuyendo positivamente a la biodiversidad, protegiendo a otros organismos y favoreciendo un medio ambiente más seguro; **C.** Prácticas de cultivo más sustentables y de eficiente uso de los recursos; **D.** Conservación de la humedad del suelo, la estructura, los nutrientes y el control de la erosión del suelo a través de prácticas

Así, se entró en la era de los transgénicos desde el punto de vista comercial, con la liberación al mercado de la semilla de soja transgénica, (*soja RR o Round Up Ready soybean*), que presenta resistencia al herbicida *Round Up*, y que permite bajar los costos de producción en un 15 ó 20 %.

rizaciones de ensayos en el maíz, el girasol, la soja y el algodón. Las principales características introducidas fueron la tolerancia a herbicidas y la resistencia a insectos. Una vez autorizada la liberación al medio de un determinado evento, varios solicitantes requirieron y obtuvieron permisos de flexibilización y autorizaciones para la comercialización de los eventos.

La adopción en Argentina de cultivos GM o transgénicos se dio muy rápidamente en virtud de los beneficios que trajo al productor, que se tradujeron en disminución de los costos de producción, y que le permitió al país competir exitosamente con otros países exportadores.

Así, se entró a la era de los transgénicos desde el punto de vista comercial con la liberación al mercado de la semilla de soja transgénica (*soja RR o Round Up Ready soybean*) que presenta resistencia al herbicida *Round Up*, y que permite bajar los costos de producción en un 15 o 20%. Otro

de siembra directa.

Paralelamente, tuvo lugar la introducción de una práctica que en Argentina tiene su máxima expresión: la siembra directa. La siembra directa permite producir sin degradar el suelo, mejorando en muchos casos las condiciones físicas, químicas y biológicas del mismo. Además logra hacer un uso más eficiente del agua, recurso que en cultivos de secano es generalmente el factor limitante en la producción. Así, el sistema logra niveles productivos altos con estabilidad temporal y en armonía con el ambiente.

La combinación de la práctica de siembra directa y el uso de semillas modificadas genéticamente permitió maximizar el potencial productivo de las semillas, con lo que se elevó el rendimiento promedio. También se extendió la frontera agropecuaria. Todo ello condujo a un notorio aumento de la producción, disminuyó costos de laboreo y fertilización y permitió al agricultor argentino ingresar sus pro-

ductos a una arena internacional plagada de subsidios con altas ventajas competitivas.

El aumento de la producción de soja en áreas anteriormente consideradas marginales, como las regiones del NOA y del NEA, con destino casi total a la exportación, permitió una ampliación del hinterland de Rosario.

G. La utilización de silos bolsa.

Sobre finales de la década del 90, el desarrollo tecnológico de la agricultura y la ganadería en Argentina provocó profundos cambios en los sistemas productivos.

La conservación de granos secos se realizó tradicionalmente con estructuras de tipo permanente, metálicas o de mampostería. Sin embargo, en esa época, y como una continuación de la importantísima incursión de la plasticultura en la conservación de forrajes, aparecieron técnicas denominadas “de conservación provisoria” o “de campaña”, cuyas principales diferencias fueron su relativamente corta duración de uso, sin infraestructura fija y muy bajo costo.

En el lapso de pocos años, los plásticos tomaron un protagonismo superlativo en la conservación de forrajes y granos.

Desde el punto de vista económico, la adopción de lo que se conoce como “silo bolsa” para el depósito de grano seco permitió que el productor:

- Aumentara su capacidad de almacenaje en chacra, pudiendo manejar los tiempos de venta de su producción, a un costo relativamente bajo;
- Registrara un importante ahorro de fletes ya que dejó de verse presionado a contratar transporte en las épocas “pico”;
- Diferenciara en forma sencilla las calidades del producto y los lotes desparejos;
- Creciera en su velocidad de trabajo; y
- Liberara importante superficie de suelo agrícola para la producción de cereales.

Este fue un hecho más que favoreció el ordenamiento y una mayor estabilización de las cosechas a lo largo del ciclo anual.

EL HINTERLAND DE LA BOLSA.

La región de influencia directa de la Bolsa de Comercio de Rosario es la llamada zona Rosafé, que abarca el centro y sur de la Provincia de Santa Fe, el sur y este de la Provincia de Córdoba, el norte de la Provincia de Buenos Aires y el oeste y sur de Entre Ríos y se ha constituido en el principal polo agroindustrial de la República Argentina. Sin perjuicio de su región de influencia directa, en la Bolsa de negocian también productos procedentes del Noroeste y del Nordeste del país.

El producto principal de la región es la soja. Su cultivo en apenas 30 años tuvo un desarrollo espectacular, pasando de menos de 500.000 de toneladas de producción a comienzos de la década de los '70 a más de 45 millones de toneladas en las últimas campañas, lo que convierte a la Argentina en el tercer productor mundial, precedido sólo por EEUU y Brasil. En la zona Rosafé se concentra el 85% de la producción nacional.

Alrededor del 80 % de las fábricas de aceite de soja argentinas se localizan alrededor de la ciudad de Rosario. La capacidad de procesamiento de la industria de aceites vegetales en la región alcanza a 120.000 toneladas diarias, lo que la constituye en el “cluster” sojero más importante del mundo.

Otra característica de Rosario es la existencia de un elevado número de instalaciones portuarias para la exportación de granos, aceites y subproductos en una franja de poco más de 100 kilómetros sobre el Río Paraná que se extiende desde Timbúes (45 kms. al norte) hasta Villa Constitución (55 kms. al sur), transformaron al complejo portuario de Rosario en el más importante a nivel nacional. Por esas instalaciones portuarias se despacha el 80 % del total de granos y subproductos que exporta anualmente la Argentina.

La vía navegable troncal del río Paraná en la zona de Rosario, cuenta con un servicio de dragado y balizamiento con mantenimiento permanente concesionado a un grupo privado. El río se puede navegar

durante las 24 horas, con una profundidad asegurada de 34 pies, lo que significa una notable reducción de los costos de transporte marítimo internacional que se refleja en un mejor precio neto para los productores que exportan desde nuestra región.

Finalmente, el desarrollo del transporte fluvial a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná, una de las mayores vías fluviales del mundo, que vincula a la región con Paraguay, Bolivia y los Estados del centro oeste de Brasil, convierten a Rosario en eje estratégico para el comercio y movimiento de mercancías del Mercosur.

ROSARIO, CLUSTER SOJERO.

En los últimos tiempos, ha crecido el debate respecto de por qué crecen algunos países o regiones y otros

titivas que se materialicen en propuestas de valor atractivas para el comercio.

Sin embargo, la competitividad no es fruto de un grupo reducido de acciones deliberadas, puramente privadas o puramente públicas, sino que está relacionada con la interacción y el comportamiento de las instituciones -tanto públicas como privadas- en una dada región, y cómo éstas permiten y promueven el desarrollo de proyectos de riesgo.

Lo interesante de las nuevas formas de entender el crecimiento es que, si bien se manifiesta y se mide a escala de países, las condiciones que lo permiten tienen que ver con escalas menores, escalas regionales. Por lo tanto, el crecimiento se manifiesta y se mide a escala *macro*, mientras que se genera a escala regional.

En este marco conceptual, ésta es la escala en la que se organizan los *clusters*. Se entiende por *clusters* a un *agrupamiento (racimo) de instituciones privadas y*

Otra característica de Rosario es la existencia de un elevado número de instalaciones portuarias para la exportación de granos, aceites y subproductos en una franja de poco más de 100 kilómetros sobre el Río Paraná, ... transformaron el complejo portuario de Rosario en el más importante a nivel nacional. Por esas instalaciones portuarias se embarca el 80 % del total de granos y subproductos que exporta anualmente la Argentina.

no. Se trata de un debate complejo, dado que el crecimiento es el resultado de una gran cantidad de factores, algunos de los cuales pueden controlarse y considerarse al momento de definir políticas y estrategias tanto públicas como privadas; y otros forman parte del entorno y vienen dados.

El fenómeno del crecimiento económico está estrechamente relacionado con el concepto de competitividad, entendiéndolo por tal a la capacidad que tiene un sistema, por ejemplo un país o una región, de comerciar productos en favorables términos de intercambio. Este hecho, a su vez, se relaciona con dos grandes aspectos del proceso productivo que se lleva adelante en dicho sistema: por un lado, las ventajas comparativas disponibles -tales como abundancia de materias primas o mejor ubicación geográfica respecto de la demanda-, y, por el otro, la mayor capacidad de desarrollar ventajas compe-

públicas, que participan de una cadena de valor dentro de un ámbito geográfico definido, y que, generando economías externas y de especialización, logran competir con productos y servicios en favorables términos de intercambio hacia otras regiones.

La constitución de *clusters*, es decir de agrupamientos regionales de sectores productivos, está determinada por la existencia de una o más ventajas comparativas. El agrupamiento puede partir de la localización geográfica, del costo de mano de obra, de la presencia de determinada tecnología o de la disponibilidad abundante de cierta materia prima. Para que exista un *clusters* tiene que haber alguna motivación particular por parte de sectores productivos afines, además de políticas públicas favorables, cuyos objetivos consistan en hacer que las cosas ocurran de una determinada manera, logrando así las sinergias y ventajas de aglomeración que trae

aparejado un *cluster*.

Las empresas se integran de manera vertical y horizontal, llevando a cabo una acción conjunta en la búsqueda de eficiencia colectiva. Eso se traduce en un accionar definido en materia de política económica, desde el planeamiento de la inversión pública necesaria en infraestructura, centros de estudios e investigación hasta la promoción de los mercados y búsqueda de las alternativas tecnológicas que pueda proveer el resto del mundo.

En esta línea de ideas, es claro ver que en torno a Rosario, en las últimas tres décadas, se ha conformado un auténtico *cluster*: el *cluster* sojero argentino, quizás el más importante del mundo.

Para hacerlo posible, se han conjugado una serie de factores favorables:

A. El crecimiento exponencial de la producción de la oleaginosa, motivado por razones agroecológicas y de mejoramiento biotecnológico.

B. La confluencia de esa producción sobre un polo de comercialización e industrialización, por proximidad y ventajas logísticas.

C. Cercanía de las zonas productivas a un complejo de puertos y fábricas de última tecnología.

D. La posibilidad de contar con una Bolsa que facilita y simplifica el aprovisionamiento de la materia prima a precios competitivos y transparentes.

E. La disponibilidad de una vía navegable eficientemente mantenida que permite exportar directamente a cualquier destino del mundo.

F. Las economías de escalas que hace factible la concentración y agrupamiento de industrias.

El *cluster* sojero de Rosario es un caso de libro. Arrancó a mediados de los 70 con la importación de semilla y culminó treinta años después generando el triple de valor que todos los demás granos en conjunto. En varias oleadas, con inversiones por miles de millones de dólares, los principales actores mundiales del negocio instalaron puertos y plantas

de extracción de aceite y elaboración de harinas proteicas. En el camino, la producción del grano se fue integrando con la industria y los servicios aguas arriba (insumos y equipos para producir) y corriente abajo (proceso industrial e infraestructura de servicios).

Actualmente este *cluster* exporta no sólo harina de soja y aceite, sino también biocombustibles, lecitina, fitosteroles, isoflavonas y otros productos derivados con valor agregado. Pero el crecimiento del *cluster* favoreció también el desarrollo de otras industrias vinculadas y relacionadas, como la de maquinarias e implementos agrícolas, la de fertilizantes y agroquímicos, la de bolsas plásticas para almacenamiento del grano, la de la biotecnología, el transporte terrestre y acuático, los seguros, y todos los bienes y servicios necesarios para que fluyan las cosechas.

El desafío será que muchos de los productos del complejo sojero que hoy se exportan continúen el proceso de agregación de valor dentro de nuestras fronteras, convirtiéndose en carnes, lácteos, otras proteínas animales, alimentos en general, nutracéuticos, medicamentos, etc.

COMPARACIÓN ENTRE EL COMPLEJO SOJERO ROSARINO Y EL DE OTROS PAÍSES.

Como se puede observar en un cuadro adjunto donde se detallan las distintas fábricas procesadoras de soja de nuestro país y las empresas a las que pertenecen, en la actualidad la capacidad de trituration de soja y semillas oleaginosas de nuestro país alcanza a casi 160.000 toneladas por día, ubicándose en tercer lugar en el mundo después de China, con casi 230.000 toneladas, Estados Unidos con alrededor de 180.000 toneladas y adelante de Brasil que tiene una capacidad cercana a los 135.000 toneladas.

El grueso de las plantas argentinas están instaladas, como se dijo más arriba, a la vera del río Paraná, a lo largo de 80 kilómetros, desde Timbues hasta Arroyo Seco. En esta franja la capacidad instalada asciende a alrededor de 120.000 toneladas y está constituida por fábricas grandes y modernas y que presentan varias ventajas comparativas con las de otros países.

En primer lugar hay que mencionar que el polo Rosafé está distante no más de 300 kilómetros de radio de la zona de mayor producción de soja de Argentina. Es cierto que esta ventaja positiva, comparativamente con la de otros países como EE.UU., se ve acotada porque el medio de transporte más usado para trasladar la producción sojera a las fábricas y puertos es el camión (alrededor del 85%) y en mucha menor medida el ferrocarril (15%). Lo mismo hay que decir de la producción sojera que se transporta desde Santiago del Estero (distante 700 kilómetros), Chaco (1.000 kilómetros) y otras provincias del noreste y noroeste. De todas maneras, aunque en estos momentos sigue siendo el camión el medio más usado para el transporte, existen grandes posibilidades que el ferrocarril se convierta en el futuro en un medio competitiva a partir de una determinada distancia media. Lo que falta es la voluntad pública-privada para lograr estos objetivos. Las industrias de *crushing* del polo Rosafé son industrias modernas de gran capacidad. Una de ellas llega a 19.000 toneladas de capacidad por día y la que le sigue a 18.000 toneladas. Hay industria de 16.000 toneladas, 13.000 toneladas, 12.000 toneladas y más chicas, pero estas industrias sobresalen por su tamaño, modernidad y eficiencia comparándolas con las de Brasil, Estados Unidos y otros países. La industria media de Brasil es de 1.500 toneladas de *crushing* por día y la de Estados Unidos de 3.000 toneladas por día.

En Estados Unidos las industrias están instaladas en la zona de producción de soja, en los estados de Iowa, Illinois, Ohio, etc. y están más destinadas a la alimentación doméstica de personas y animales, y en menor medida a la exportación. Si los embarques se realizan desde los puertos situados en el Golfo de México, los subproductos tienen que recorrer más de 2.000 kilómetros. Es cierto que tienen operativa la hidrovía del Mississippi-Misouri, con muy bajos fletes. En el caso de Brasil los dos centros más importantes de *crushing* son Rondonópolis (Mato Grosso), con 12.600 toneladas por día y distante unos 1.700 kilómetros a los puertos, y Ponta Grossa (Paraná), con 8.800 toneladas, distante unos 400 kilómetros. En Brasil también es importante el consumo interno de aceite y subproductos, pero no tanto como en Estados Unidos.

Si la comparación del complejo sojero rosarino lo hacemos con China, tenemos lo siguiente:

A. La industria sojera de nuestro país tiene como su mayor fortaleza su gran producción de materia prima que cubre sus necesidades en su casi totalidad. La producción argentina de semillas oleaginosas ha superado en los últimos años los 50 millones de toneladas, cifra que supera el *crushing* que llegaría en la última campaña a casi 40 millones. Esto le permite mantener un pulmón de reserva que está constituido por la soja que se exporta como poroto sin procesar. No ocurre lo mismo con China que necesita importar en la presente campaña alrededor de 38 millones de toneladas de semillas oleaginosas, de las cuales 36 millones son de soja, más de un 50% de su *crushing* total, lo que no deja de ser una fuerte debilidad. China depende de la cobertura brindada por esas importaciones que en determinadas circunstancias puede hacer que su industria sojera se encuentre sin el correspondiente abastecimiento.

B. La principal zona de producción de soja de Argentina cuenta con suficiente provisión de agua a través de las precipitaciones. No ocurre lo mismo con la producción sojera en China, país con una escasa provisión de agua (según un estudio del Banco Mundial, **World Development Indicators**, Argentina cuenta con casi 24.000 metros cúbicos de agua fresca per cápita por año mientras China tiene poco más de 2.000 metros cúbicos).

C. La principal zona de producción de soja en nuestro país se encuentra relativamente cercana (300 kilómetros) a los puertos sobre el río Paraná. No ocurre lo mismo con la producción sojera de China que se encuentra más distante a los puertos. Nuestra industria tiene menores costos de abastecimiento.

D. El hecho de que gran parte de la industria aceitera argentina esté instalada en la margen del río Paraná implica que pueda abastecerse en parte de otros países, como Paraguay, Bolivia y Brasil, a través de las hidrovías Paraguay-Paraná y del Alto Paraná.

E. La industria procesadora de soja de nuestro país es moderna e integrada por grandes unidades. La industria procesadora de China tiene un sinnúmero de plantas pequeñas y antiguas y también plantas grandes que se han establecido en la zona costera en los últimos veinte años.

F. La industria procesadora de soja no es una industria “mano de obra intensiva” sino “capital intensiva”. En el caso concreto de nuestro país que no cuenta con “capital”, la industria se justifica pues es generadora de “divisas” ya que la producción está destinada en su mayor parte a la exportación de sus subproductos (harina, aceite y biodiésel). En el caso de China, país que cuenta con mucha población y poco capital, no tiene una justificación apremiante.

LA BOLSA DE COMERCIO Y EL TRANSPORTE.

Como vimos más arriba la Bolsa de Comercio de Rosario siempre ha tenido una preocupación especial por el tema del transporte. Esto se debe, fundamentalmente, a que dentro de la comercialización de los productos granarios, los costos del transporte representan una parte muy importante. Ese transporte puede ser doméstico e internacional. El transporte doméstico puede comprender el transporte camionero y el transporte ferroviario y, también, aunque en menor medida, el transporte hidroviario de granos producidos en el país (Barranqueras o Formosa-Puerto San Martín). El transporte internacional en su mayor parte está compuesto por el transporte marítimo, aunque hay transporte de granos en camión y en ferrocarril hacia los países limítrofes.

La infraestructura del transporte está íntimamente ligada al comercio interno e internacional, por lo tanto, las inversiones en infraestructura del transporte están en íntima relación con el crecimiento económico de las regiones en las que se realizan al producir bajas en los costos y en consecuencia mayor eficiencia y productividad en las distintas actividades ligadas a ese comercio.

La experiencia internacional indica que la elasticidad de la demanda de transporte es más alta en los

países menos desarrollados y en general en aquellos que deben transportar commodities, es decir productos en los que la proporción del costo del servicio de transporte en el precio final del producto es muy alta, y que además -como es el caso de Argentina- son tomadores de precios internacionales. En consecuencia, toda reducción en los precios del transporte de cargas tiene un efecto potenciador en la expansión de la producción de los bienes que comercia hacia el mundo.

El comercio internacional de Argentina en volumen físico para el año pasado (2008) lo estimamos en alrededor de 110 millones de toneladas. De ese total, a la exportación de granos, subproductos y aceites le corresponderían alrededor de 75 millones de toneladas, recordando que la producción de granos llegó a 95 millones. Si a los mencionados 75 millones de toneladas le agregamos la exportación de frutas, hortalizas, lácteos, carnes, vinos, productos de la pesca, como también mineral de cobre, combustibles, gas, manufacturas de origen industrial, etc. llegamos a 90 millones de toneladas aproximadamente. A esto habría que agregar el volumen de las importaciones de mineral de hierro, carbón, alúmina, gasoil y otros artículos MOI, que podrían estar en torno a los 20 millones de toneladas. En total el volumen físico de comercio exterior podría estar en 110 millones de toneladas.

Si dividimos los 70.000 millones de dólares que se exportaron el año pasado por 90 millones de toneladas tendríamos un valor promedio de la exportación de 778 dólares la tonelada. Las importaciones se estiman en alrededor de 57.000 millones de dólares, cifra que dividido 20 millones de toneladas, nos da un valor promedio de 2.850 dólares la tonelada.

Desde el punto de vista de su movimiento físico, el transporte de granos es el más importante. Ese transporte, desde las zonas de producción a los puertos y fábricas, se realizaría a través de los siguientes medios: 72 millones de toneladas por camión, 13 millones por ferrocarril y 1 millón por barcazas.

Los costos de ese transporte doméstico de granos y subproductos lo estimamos en alrededor de 2.000 millones de dólares y a su vez los fletes marítimos para la exportación de 75 millones de toneladas lo

estimamos en alrededor de 3.000 millones de dólares. Hasta agosto del año pasado, previo a la crisis financiera internacional los fletes marítimos de nuestra exportaciones se estimaban en 7.000 millones de dólares anuales, pero la mencionada crisis, a partir de setiembre, que los mencionados fletes cayesen prácticamente al piso. Con los precios actuales se estima que el flete total (doméstico y marítimo) total se debe haber reducido a alrededor de 5.000 millones para el año pasado y estaría en 3.800 millones en el corriente año (2009).

A lo anterior hay que agregar lo siguiente: el proceso de expansión de nuestra agricultura en los últimos 15 ó 20 años hizo que la frontera productiva abarcara el NOA y el NEA. La producción de esas zonas tiene como principal destino la exportación,

en más de un 90%. La distancia que separa la localización de esas áreas agrícolas y las instalaciones de procesamiento y exportación hicieron que el concepto de hinterland se extendiera hasta más de 1.000 kilómetros de los puertos. En la actualidad se ha extendido el concepto de hinterland hasta donde alcance la eficacia con que opere el sistema de transporte y los puertos. Por ejemplo, el hinterland de los puertos localizados alrededor de Rosario, se extiende a zonas tan alejadas como el norte argentino, importantes áreas del centro oeste brasileño (Mato Grosso y Mato Grosso Do Sul), como también de Bolivia y Paraguay, el alto Paraná e incluso algunas zonas de producción minera próximas a la cordillera que tienen como salida a nuestra región portuaria.



FOTOG.: ARCHIVO BOLSA DE CEREALES DE ROSARIO

Ahora bien, ¿qué ocurrió con el transporte carretero y ferroviario? Lamentablemente su infraestructura no se adecuó al fuerte aumento que registró la producción granaria y sigue siendo hasta el día de hoy el cuello de botella del sistema.

Un papel importante para un país tan extenso como es el nuestro lo deben cumplir los ferrocarriles. No es un despropósito afirmar que fueron uno de los principales factores en el crecimiento de su economía desde 1860 hasta 1930. Posteriormente, la competencia del camión hizo que la situación financiera de las distintas líneas ferroviarias no fuera tan próspera. A principios de la década del 40 el ferrocarril movilizaba alrededor de 50 millones de toneladas de todo tipo de mercadería, fundamentalmente granos. En 1947 fueron estatizados y después de un tiempo el movimiento comenzó a decaer. A principios de la década de los noventa los ferrocarriles de carga movilizaban alrededor de 8 millones de toneladas de los distintos bienes y productos. Posteriormente, en 1992 y 1993 los ferrocarriles fueron concesionados y el 2007 transportaron 25 millones de toneladas. De este total, alrededor de la mitad corresponden a productos granarios. En toneladas kilómetros el año 2007 se transportaron 12.900 millones, cifra bastante superior a la registrada a inicios de los 90 pero todavía muy lejos de lo alcanzado en 1943 cuando se llegó a algo más de 17.000 millones.

Un mayor impulso a la utilización de los ferrocarriles y su aprovechamiento competitivo con el camión exige una serie de concreciones en el corto plazo, concreciones donde el Estado Nacional tiene la obligación de hacer un aporte sustancial. El hecho de que la mayor parte de esas líneas hayan sido concesionadas al sector privado no implica que el gobierno se pueda desentender de lo que es fundamental para la economía del país.

A. Sería importante la instalación de centros de carga aledaños a la red de los ferrocarriles. En el caso de que esto no sea posible, sería muy importante un servicio de camión ágil para el traslado del grano desde los acopios a centros de carga de vagones.

B. El acondicionamiento de las vías ferroviarias de

algunas de las líneas. Es nuestra impresión que todos aquellos problemas que se presenten en la infraestructura ferroviaria como consecuencia de problemas climáticos tendrían que ser asumidos en parte por el Estado.

C. Un rápido desarrollo del ferrocarril Belgrano Cargas que cubre una parte importante del territorio norte de nuestro país y la rápida conexión de esa líneas con los puertos situados a orillas del río Paraná, como Formosa, Barranqueras, etc.

D. La realización del “circunvalar” ferroviario alrededor de la ciudad de Rosario.

¿Cuál es el panorama futuro?

Uno de los puntos que presenta mayores interrogantes en cuanto al futuro de la producción agropecuaria en general, y del comercio de granos en particular, es la movilización de los crecientes volúmenes de cosechas, que en la campaña pasada orillaron los 100 millones de toneladas, pero que probablemente llegarán a cifras mayores en el futuro, lo que demanda el contar con un parque automotor de cargas acorde con estas exigencias y una red vial en condiciones, como con una mayor actividad ferroviaria.

Los interrogantes están centrados en el transporte vial, por su alta incidencia en la movilización total. En efecto, el 85% de la producción total de granos y derivados son transportados en camión, debido no a las distancias de las zonas de producción a los puertos de embarque y de las industrias procesadoras, sino a las falencias actuales del ferrocarril.

Sobre este punto, creemos que deben llevarse a cabo inversiones para modificar la participación relativa del ferrocarril en el total de las cargas.

La región del Gran Rosario es la que ha tenido el mayor crecimiento en el transporte de cargas terrestres del país en la última década, con volúmenes anuales del orden de los 60 millones de toneladas de productos granarios, de los cuales 8 millones llegan a los puertos por ferrocarril y 52 millones por camión. Esta última cifra implica la llegada a los puertos de alrededor de 1,8 millones de camiones en

el año, es decir 5.000 camiones en promedio por día pero que se concentran en cifras bastante mayores en los meses de cosecha.

A pesar de la importancia de nuestra región como centro de concentración, la infraestructura de la red vial y ferroviaria de accesos a terminales de embarque, fábricas y demás instalaciones complementarias no han sido adecuadas; razón por la cual, sus niveles de capacidad se encuentran saturados en determinados períodos del año, situación que se manifiesta con mayor realismo en el modo ferroviario. Todo esto genera trastornos en la calidad de vida en las zonas densamente pobladas en virtud de las situaciones conflictivas creadas por inseguridad y otras molestias.

Si en el corto plazo no se encaran en forma decidida y planificada las obras y acciones necesarias para regularizar, mejorar y ordenar la prestación de los servicios de transportes de cargas conforme a la

Comprende también la transformación de la A012 en una autovía, duplicando la calzada en toda su extensión, con cruces a distintos niveles. Asimismo, se prevé el diseño de nuevos accesos camioneros a las terminales portuarias. Finalmente, la instalación de tres centros de trasbordo multimodales de apoyo logístico y de servicio a las cargas sobre el mismo anillo circunvalar.

Sin lugar a dudas, el principal beneficio del proyecto Circunvalar será la mejora en la calidad de vida de la población de las localidades involucradas y en las condiciones del medio ambiente. Además de la importante reducción del costo de transporte terrestre.

También se consideran imprescindibles una serie de obras claves, obras por las cuales la Bolsa viene bregando desde hace mucho tiempo:

→ La finalización de la Autopista Rosario - Córdoba.

El sistema de infraestructura de transporte en la Argentina debe apuntar a consolidar y fortalecer el proceso de integración económica regional, así como fomentar el desarrollo y equilibrio territorial sobre la base de ejes y corredores multimodales, que constituyan una red de transporte integrada con elevados niveles de articulación.

evolución prevista de los tráficos, complementadas con la creación de estaciones de transferencia multimodales, el sistema inevitablemente está llamado a colapsar en poco tiempo.

De allí la insistencia de la Bolsa de Comercio de Rosario y los sectores en ella nucleados en reclamar a las autoridades nacionales la urgente concreción del Plan Circunvalar.

El Plan Circunvalar consiste, básicamente, crear un anillo ferroviario para el transporte de granos y otras cargas, que limite el acceso de los convoyes ferroviarios hasta la actual traza de la Ruta Nacional A012 que rodea el Gran Rosario. El proyecto incluye la construcción de una traza ferroviaria de 90 kilómetros, de doble trocha, que una Pueblo Esther (al sur) con San Lorenzo/Pto. San Martín/Timbúes (al norte), paralela a la mencionada ruta. A esa doble trocha concurrirían todos los ramales que actualmente se introducen en la ciudad de Rosario.

→ La transformación en autovías de las Rutas Nacionales Nos. 33 (desde Venado Tuerto a Rosario) y 34 (desde Sunchales a Rosario).

→ Mejoramiento de la red vial de caminos naturales. Otro aspecto que inquieta frente al aumento de volúmenes de las cosechas, es la disponibilidad de un parque automotor suficiente. Este punto adquiere singular significación y será necesario arbitrar los medios para incentivar las inversiones privadas en nuevas unidades.

Como conclusión, se advierte la necesidad de formular, de manera urgente, una planificación estratégica del Sector Transporte e Infraestructura, con una amplia participación del sector público y privado. El sistema de infraestructura de transporte en la Argentina debe apuntar a consolidar y fortalecer el proceso de integración económica regional, así como fomentar el desarrollo y equilibrio territorial

sobre la base de ejes y corredores multimodales que constituyan una red de transporte integrada con elevados niveles de articulación. De igual modo, debe evitarse la priorización arbitraria de los proyectos de inversión pública en materia de infraestructura por parte de los gobiernos nacional, provinciales y municipales. Resulta necesario aplicar adecuados criterios de racionalidad técnica, económica y financiera. En síntesis, la infraestructura de transporte debe transformarse en una verdadera política de Estado y un objetivo esencial para el desarrollo económico del país.

LA BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO Y LAS HIDROVIAS.

El tema hidroviario ha sido una preocupación constante de la Bolsa de Comercio de Rosario. Para situar el tema dentro de un escenario más amplio, comencemos con un breve análisis de la Cuenca del Plata basado en la publicación “Programa Marco para la Gestión Sostenible de los Recursos Hídricos de la Cuenca del Plata en relación con los efectos de la variabilidad y el cambio climático”, publicado por el CIC (Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata). La Cuenca del Plata es una de las más extensas del mundo, con 3,1 millones de kilómetros cuadrados, abarcando el centro-sur de Brasil, el sudeste de Bolivia, una gran parte de Uruguay, todo el Paraguay y una extensa zona del centro y norte de nuestro país. Ocupa el octavo lugar a escala internacional. La importancia del tema no merece mayor comentario, y más si tenemos en cuenta que en la superficie de la Cuenca se concentran más de 110 millones de personas. Por otra parte, el sector agrícola tiene en la Cuenca su principal manifestación productiva. Sus ríos drenan aproximadamente un quinto del territorio del continente sudamericano. “En el Río de la Plata confluyen aguas de las regiones centrales de América del Sur que vierten en el Atlántico sur. La importancia de la Cuenca y la prioridad para su atención han sido destacadas en trabajos realizados por el CIC y la OEA en las décadas de los años 60 y 70 y, más recientemente, por los estudios globales llevados a cabo por el Proyecto GIWA/GEF (Evaluación

Mundial de los Recursos Hídricos Internacionales, GEF/UNEP de la Universidad de Kalmar, Suecia), así como por WWAP (Programa Mundial de Evaluación de Recursos Hídricos)”. En otro capítulo de este libro se analiza el tema del cambio del clima y el impacto del mismo en el corrimiento y la expansión de la frontera agrícola. Aquí solamente haremos hincapié en el tema relacionado con la navegación. En el Informe mencionado más arriba se hace hincapié en que es probable que en los próximos años nos encontremos con una disminución de las precipitaciones en un amplio sector de la cuenca y en una acentuación de la pérdida de profundidad. También hay que mencionar el tema de los sedimentos. La Cuenca del Plata tiene una de las mayores tasas de transporte de sólidos en suspensión (aproximadamente 100 millones de toneladas por año en el río Paraná, en Corrientes), asociadas a pérdida de suelos, dificultades para la navegación, deterioro de la calidad de agua y problemas de mantenimiento de obras de infraestructura. Los mayores aportes provienen de la cuenca del Bermejo. Un detalle importante, en página 25 del Informe, merece comentarse. Allí se dice que “también en el Alto Paraguay-Pantanal se presentan significativos problemas de conservación del humedal relacionados con el incremento de los sedimentos”. Si interpretamos correctamente este comentario, el no dragar convenientemente el río Paraguay en el mencionado tramo puede ser tan pernicioso como el no dragarlo, siendo esta última la crítica que se escucha habitualmente. Con respecto al aprovechamiento desde el punto de vista de la navegación, el Informe menciona que el transporte por la hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto Cáceres-Nueva Palmira) se incrementó desde 700 mil toneladas a comienzos de los años noventa a 13 millones durante el año 2004, previéndose alcanzar 50 millones de toneladas en un futuro cercano (pág. 24). Se cita como fuente el “Informe Final de Consorcio de Integración Hidroviario COINHI”, CIH, 2005. De hecho, hoy se menciona un movimiento de 15 millones de toneladas de norte a sur y de sur a norte. Los productos más transportados son la soja, el mineral de hierro, el manganeso, los combustibles, etc. Como se detalló más arriba, desde 1995 una

LA DISTRIBUCIÓN DE LA CUENCA POR SUBCUENCAS Y PAÍSES ES LA SIGUIENTE

| |
|---|
| <p>ARGENTINA: participa con 565.000 kilómetros cuadrados (37,5%) en la subcuenca del río Paraná, con 165.000 kilómetros cuadrados (15,0%) en la subcuenca del río Paraguay y en 60.000 kilómetros cuadrados (16,4%) en la subcuenca del río Uruguay. En total: participa en 790.000 kilómetros cuadrados de la superficie de la Cuenca del Plata (29,7%).</p> |
| <p>BOLIVIA: participa con 205.000 kilómetros cuadrados (18,7%) en la subcuenca del río Paraguay. En total: participa en 6,6% de la superficie de la Cuenca del Plata.</p> |
| <p>BRASIL: participa con 890.000 kilómetros cuadrados (59,0%) en la subcuenca del río Paraná, con 370.000 kilómetros cuadrados (33,9%) en la subcuenca del río Paraguay y en 155.000 kilómetros cuadrados (42,5%) en la subcuenca del río Uruguay. En total: participa en 1.415.000 kilómetros cuadrados de la superficie de la Cuenca del Plata (45,7%).</p> |
| <p>PARAGUAY: participa con 55.000 kilómetros cuadrados (3,5%) en la subcuenca del río Paraná y con 355.000 kilómetros cuadrados (32,4%) en la subcuenca del río Paraguay. En total: participa en 410.000 kilómetros cuadrados (13,2%) en la superficie de la Cuenca del Plata.</p> |
| <p>URUGUAY: participa con 150.000 kilómetros cuadrados (41,1%) en la subcuenca del río Uruguay. En total: participa en el 4,8 % en la superficie de la Cuenca del Plata.</p> |
| <p>Las subcuencas de los tres ríos tienen la siguiente superficie: la del río Paraná 1.510.000 kilómetros cuadrados (el 48,7% de la Cuenca del Plata); la del río Paraguay 1.095.000 kilómetros cuadrados (el 35,3% de la Cuenca del Plata) y la del río Uruguay 365.000 kilómetros cuadrados (el 11,8% de la Cuenca del Plata). Recordemos que la Cuenca del Plata tiene 3.100.000 kilómetros cuadrados.</p> |

empresa ha tomado la concesión del dragado y balizamiento de las vías navegables que en estos momentos tienen asegurado una profundidad efectiva de 34 pies, en realidad 36 pies con 2 pies de revancha, desde Puerto San Martín al mar. Existe en proyecto la posibilidad de llevar la profundidad efectiva a 36 pies desde Puerto San Martín al mar. Veamos ahora como es el uso de las vías navegables desde Puerto San Martín al mar y para ello extraemos una serie de datos de un estudio del Ing. Raúl S. Escalante (de la empresa Hidrovía S.A.) del mes de junio de 2008 y titulado “Estado de Situación de las Vías Navegables”, extraemos los siguientes datos: Los buques con calados mayores a 15 pies entrados a la vía navegable en el sistema del Plata durante el año 2006 fueron 4.323. De este total, el 33,3% correspondió a buques graneleros; el 23,1% a buques tanque; el 19,6% a buques portacontenedores; el 14,3% a buques de carga general y el 9,4% a otros.

De estos últimos, el 4,5% correspondió a *car-carriers*; el 1,79% a cruceros y el 3,2% a buques frigoríficos. Los tipos de buques graneleros que se usan en el sistema son los siguientes:

A. *Small Size*, con una eslora menor a 160 metros, un calado de diseño menor a 22 pies y un Dwt de 15.000 toneladas.

B. *Handy Size*, con una eslora entre 160 y 180 metros, un calado de diseño entre 22 y 32 pies y un Dwt de 25.000 toneladas.

C. *Handy Max*, con una eslora entre 160 y 180 metros, un calado de diseño entre 32 y 40 pies y un Dwt de 35.000 toneladas.

D. *Panamax*, con una eslora entre 180 y 250 metros, un calado de diseño entre 40 y 44 pies y un Dwt de 45.000 toneladas.

E. Post Panamax, con una eslora entre 180 y 250 metros, un calado de diseño entre 44 y 48 pies y un Dwt de 65.000 toneladas.

F. Cape Size, con una eslora mayor a 250 metros, un calado de diseño mayor a 48 pies y un Dwt de 165.000 toneladas.

En la presentación mencionada se mostraron ejemplos de los distintos tipos de buques graneleros. Del *Handy Max* se mostró el *Stellar Image* con una eslora de 169,92 metros, calado de diseño de 32,1 pies y un Dwt de 35.000 toneladas. Este es un buque con 4 bodegas.

Del Panamax se mostró el *Ever Victory* con una eslora de 225 metros, calado de diseño de 41 pies y un Dwt de 44.600 toneladas. Este es un buque con 7 bodegas. De Post Panamax se mostró el *New Herald* con una eslora de 225 metros, un calado de 46 pies y un Dwt de 65.000 toneladas. Este es un buque con 7 bodegas. De *Cape Size* se mostró el *CS Enterprise* con una eslora de 283 metros, un calado de diseño de 59 pies y un Dwt de 164.000 toneladas. Este es un buque con 8 bodegas.

No todos estos buques pueden cargarse totalmente. Tanto los Post Panamax como los *Cape Size* sólo se cargan parcialmente y completan en otros puertos (Bahía Blanca, Paranagua, etc.).

Posteriormente, el Ing. Escalante mostró la carga transportada durante el año 2006, distribuida de la siguiente manera:

A. Graneles Sólidos: de Agro-Graneles se transportaron 48.568.078 toneladas, la mayor parte para exportación. De Fertilizantes se transportaron 1.647.705 toneladas, la mayor parte por importación y removido entrado. De Minerales, Metales y Chatarra se transportaron 8.356.680 toneladas, la mayor parte por importación y removido entrado.

B. Graneles Líquidos: de Aceites Comestibles se transportaron 7.251.671 toneladas, la mayor parte por exportación. De Combustibles, Petróleos y Químicos se transportaron 15.312.459 toneladas dividido entre exportación, removido salido, importación y removido entrado.

C. Contenedores: en total se transportaron 14.955.7213 toneladas, de las cuales 8.289.301 toneladas corresponden a exportación y removido salido y 6.667.413 toneladas a importación y removido entrado.

D. Carga General: en total se transportaron 10.700.373 toneladas de los cuales 8.256.987 correspondieron a exportado y removido salido y 2.443.386 toneladas a importación y removido entrado.

E. Otros: aquí se incorporan los *Car Carrier* por 349.700 toneladas y los Frigoríficos por 433.135 toneladas. La mayor parte de estos movimientos son por exportación y removido salido. También se muestra el movimiento de pasajeros que llegó a 70.519 personas.

F. El movimiento total fue de 107.575.514 toneladas, se las cuales 79.968.490 toneladas correspondieron a exportación y removido salido, y 27.607.025 toneladas a importación y removido entrado.

En otra de las páginas el Ing. Escalante muestra la evolución que han tenido los buques graneleros con calado de diseño superiores a los 32 pies. Este es el resultado:

A. En 1996, es decir cuando todavía no se habían alcanzado los 32 pies de diseño del canal desde Puerto San Martín al mar, el total de buques entrados fue de 1.000 y los de más de 32 pies fueron 798.

B. En 2005 la cantidad de buques entrados fue de 1.590 y los de más de 32 pies fueron 1.346.

C. En 2006 la cantidad de buques entrados fue de 1.458, los de más de 32 pies fueron 1.246 y los de más de 34 pies fueron 1.077.

En otras de las páginas se muestra el rango de los calados de diseños de los buques entrados en el 2006:

Otra de las gráficas muy interesantes del trabajo que

comentamos es la que presenta la evolución de la carga en los buques graneleros:

En base a los datos anteriores vamos a considerar que estamos en el 2016 y que ya tenemos los 40 pies efectivos de profundidad. También vamos a considerar que la exportación argentina de granos y subproductos por el Sistema del Plata sería, como ahora, de 60 millones de toneladas, y que el charteo de los buques estaría entre 16.000 y 20.000 dólares por día según el tamaño del buque. En realidad, hoy los valores son bastante menores, por la depresión, pero estimamos que volverán a los valores más elevados. El tiempo medio de navegación (ida y vuelta) del buque lo estimamos en 60 días. Si dividimos esas 60 millones de toneladas por un barco que carga a 28 pies 35.800 toneladas, necesitamos un total de 1.676 buques. Si dividimos esas 60 millones de toneladas por un barco que carga a 40 pies 57.400 toneladas, necesitamos un total de 1.045 barcos.

| | |
|-----|--------------------------------------|
| 1. | De 15 a 20 pies no entró ninguno. |
| 2. | De 20 a 22 pies entraron 22 buques. |
| 3. | De 22 a 24 pies no entró ninguno. |
| 4. | De 24 a 26 pies no entró ninguno. |
| 5. | De 26 a 28 pies entraron 17 buques. |
| 6. | De 28 a 30 pies entraron 29 buques. |
| 7. | De 30 a 32 pies entraron 144 buques. |
| 8. | De 32 a 34 pies entraron 171 buques. |
| 9. | De 34 a 36 pies entraron 231 buques. |
| 10. | De 36 a 38 pies entraron 145 buques. |
| 11. | De 38 a 40 pies entraron 99 buques. |
| 12. | De 40 a 42 pies entraron 84 buques. |
| 13. | De 42 a 44 pies entraron 152 buques. |
| 14. | De 44 a 46 pies entraron 191 buques. |
| 15. | De 46 a 48 pies entraron 157 buques. |
| 16. | De 48 a 50 pies entraron 4 buques. |
| 17. | De 50 a 52 pies no entró ninguno. |
| 18. | De 52 a 54 pies no entró ninguno. |
| 19. | De 54 a 56 pies entraron 12 buques. |

| | | |
|------|-------------|------------------|
| 1996 | con 28 pies | 35.800 toneladas |
| 1997 | con 32 pies | 43.000 toneladas |
| 2006 | con 34 pies | 46.600 toneladas |
| 2010 | con 36 pies | 50.200 toneladas |
| 2013 | con 38 pies | 53.800 toneladas |
| 2016 | con 40 pies | 57.400 toneladas |

Por pasar de 28 pies de inicio de la concesión (1996) a 40 pies (en el 2016) tendríamos una diferencia anual bruta considerable. Sin embargo, el cálculo anterior es simplista y habría que hacerle una serie de correcciones, como las siguientes:

A. Los costos del dragado a 40 pies, tanto de apertura como de mantenimiento, serían muy superiores.

B. Hay que tener en cuenta que en muchos puertos de los países importadores los buques pueden operar a 28 pies pero no a 40 pies.

C. Hay que tener en cuenta que alrededor de 7 millones de toneladas corresponden a exportaciones de aceite que utilizan barcos más chicos que no necesitan más de 28 o 30 pies.

D. El costo diario de los buques de mayor calado es, generalmente, mayor que el de los buques de menor calado.

| |
|---|
| u\$s 800.000 x 1.676 buques = 1.341 millones de dólares |
| u\$s 1.000.000 x 1.045 buques = 1.045 millones de dólares |

¿Por qué esperar tanto de la hidrovía Paraguay-Paraná o del Alto Paraná?

La hidrovía Paraguay-Paraná se inicia en una zona de Brasil con grandes posibilidades futuras aunque todavía de escasa densidad poblacional. Su primer puerto es Cáceres (Mato Grosso), en el kilómetro 3.442 del río Paraguay, y a través de la sinuosidad de este río atraviesa lo que se llama “El Pantanal”,

verdadera reserva universal de la flora y la fauna. Ya en el estado de *Mato Grosso do Sul* pasa por la importante zona minera de *Corumbá* (*minas de Urucum*). Es en la cercanía de este lugar donde, a través de un canal artificial (canal Tamengo), tiene salida la producción boliviana de soja de la región de Santa Cruz de la Sierra. Luego el río atraviesa Paraguay de norte a sur y finalmente desemboca en el río Paraná en el punto llamado Confluencia.

Por la zona que recorre, la hidrovía Paraguay-Paraná tiene grandes posibilidades en el transporte de productos granarios, especialmente soja, y minerales, concretamente hierro y manganeso. Pero también puede ser importante el transporte de fertilizantes, combustibles, contenedores en general, etc. Se estima que el transporte actual de subida y bajada orilla los 15 millones de toneladas.

Al norte de Puerto Cáceres, en el estado brasileño de *Mato Grosso*, está situada una de las zonas de mayores posibilidades en la producción de soja, *Chapada dos Parecis*, producción que hoy está lejos de su potencialidad debido a los altos fletes que por la vía del transporte por camión debe pagar la mercadería hasta llegar a los puertos de la costa atlántica distantes a 2.100 kilómetros o más (*Santos o Paranaguá*). Ese flete se estima en alrededor de 100 dólares la tonelada.

Hace varios años se abrió una nueva posibilidad de salida de la producción de esa región a través de la hidrovía *Madeira-Amazonas*, la cual tiene un recorrido de 900 km. en camión hasta *Porto Velho* (*estado de Rondonia*); desde allí hay que recorrer unos 1.250 km. en barcas por el río *Madeira* hasta *Itacoatiara*, sobre el río Amazonas, y en este último puerto se cargan los buques oceánicos para el destino final de la mercadería. Los fletes totales de la operación se estiman en alrededor de 50 dólares por tonelada, con un ahorro sobre la vía tradicional en camión de 50 dólares aproximadamente.

Otra posibilidad para el transporte de la soja desde la zona de producción de *Chapada dos Parecis* es el Ferronorte. Partiendo de que la distancia desde esa región a los puertos es de aproximadamente 2.100 km y de que el flete por ferrocarril estaría en el orden de 1,6 centavos de dólar por tonelada kilómetro, tendríamos un flete de alrededor de 34 dólares por tonelada.

La otra vía de la que se habla muy poco en los informes oficiales de Brasil (probablemente por la fuerza política que ejercen los transportistas camioneros que sirven rutas de oeste a este), es la hidrovía Paraguay-Paraná.

Uno de los problemas que presenta la utilización de la hidrovía Paraguay-Paraná desde Cáceres hasta Corumbá (zona del Pantanal) es el tema ambiental y la objeción que se hace al dragado del río Paraguay. De todas maneras, este obstáculo no es insalvable y es factible desarrollar un puerto aguas abajo, en el Pantanal, en una zona donde el río no es tan sinuoso (Puerto Piuba), uniéndolo a través de un camino de 70 km con la ruta que va a *Cuiabá*, capital del estado de Mato Grosso.

La vía navegable de la hidrovía Paraguay-Paraná desde el kilómetro 2.644 presenta una serie de obstáculos que generan el fraccionamiento de los convoyes, lo cual produce sobrecostos. En base a un trabajo del Sr. Horacio López, presidente de la Comisión de Transporte de la Cuenca del Plata (presentado en la 36° reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná), tenemos los siguientes valores:

A. *Time-charter* para un convoy de 16 barcasas: u\$s 9.200 diarios.

B. Costo de la hora de navegación de un *convoy* tipo: u\$s 383.

C. Los datos anteriores no incluyen gastos de combustible.

En el trabajo mencionado se estima que las demoras por el fraccionamiento de los convoyes de barcasas en los distintos obstáculos que presentaba el río Paraguay llega a 346 horas. Por supuesto que esta cantidad de horas puede variar igual que la cifra de costo.

Manteniendo de los datos anteriores, la falta de mantenimiento, de balizamiento y de adecuación de la vía navegable genera un sobrecosto de 133.000 dólares, por un viaje en una sola dirección.

Si tenemos en cuenta que el recorrido de 2.600 kilómetros desde Corumbá a Nueva Palmira transportando soja tiene un flete de 20 dólares la tonelada, el flete por tonelada kilómetro es de 0,8 centavos de dólar.

Estimando que el *convoy* de barcasas marcha a una velocidad de 11 kilómetros por hora, tardaría en recorrerlo alrededor de 240 horas, es decir 10 días. Es decir que el costo sería de 92.000 dólares.

Si al recorrido normal, sin obstáculos, de 240 horas le agregamos las demoras por fraccionamiento de los convoyes de 346 horas, llegamos a un total 586 horas. Como el costo de la hora, sin incluir combustible, es de u\$s 383, tenemos un costo total, sin incluir combustible, de u\$s 224.000. A este costo habría que agregar el costo del combustible que lo estimamos en 127 metros cúbicos de gasoil, es decir alrededor de 127.000 litros. Teniendo en cuenta que cada litro de gasoil cuesta u\$s 0,60, tendríamos que agregar 76.200 dólares más. Es decir que tendríamos

un costo total de 300.200 dólares. Si dividimos esta cifra por 20.000 toneladas, tendríamos un costo por tonelada de 15,0 dólares. Si tenemos en cuenta la existencia de falso flete cuando las barcasas van hacia arriba, se explica el costo de 20 dólares la tonelada mencionado más arriba.

De no tener las demoras mencionadas, el costo total, incluyendo combustible, sería de u\$s 168.200. Si suponemos una carga de 20.000 toneladas nos daría 8,41 dólares por tonelada, aunque habría que tener en cuenta el falso flete que se produce muchas veces cuando se marcha hacia arriba. Haciendo la corrección llegaríamos a un flete cercano a los 13 dólares, lo que dividido 20.000 toneladas nos daría 0,65 centavos de dólar la tonelada kilómetro.



BOLSA DE CEREALES DE ROSARIO | FOTOG.: ARCHIVO BOLSA DE CEREALES DE ROSARIO

LA SOJA Y EL BIODIESEL.

El consumo de petróleo se ha situado en el último año en alrededor de 86 millones de barriles por día, es decir 31.390 millones de barriles por año. Si tenemos en cuenta las reservas mundiales de crudo al 1 de enero de 2007 estimadas por *Oil & Gas Journal* en 1,317 billones de barriles y por *World Oil* en 1,143 billones, ese consumo anual las agotaría en el término 36 y 41 años aproximadamente. Pero la realidad nos dice que el consumo de petróleo se va a seguir incrementando, y es también probable que se descubran nuevas reservas. De todas maneras, nadie puede ignorar que se hay que encontrar sustitutos al petróleo y en el caso de los líquidos tanto el bioetanol como el biodiésel pueden hacer su aporte aunque parcial.

La clave para alcanzar la mencionada implantación tiene dos puntas que es necesario satisfacer: en primer lugar, una implantación de soja de no menos de 21 millones de hectáreas y, en segundo lugar, rindes cercanos a 2,9 toneladas.

Para lograr ambos objetivos, un aspecto fundamental que no se puede dejar de mencionar es el de la eliminación o, por lo menos, la reducción de las retenciones sobre la soja, cuya alícuota en este momento es de 35%. Una alícuota de 35% sobre el valor FOB equivale a una alícuota de 41% sobre el valor en tranquera que recibe el productor y sería un porcentaje muy alto sobre sus ganancias (entre el 70 y el 80%).

En el caso del gasoil un sustituto parcial es el biodiésel. La producción mundial de biodiésel elaborado a partir de aceites vegetales, como el de colza, soja, etc., alcanza en estos momentos a alrededor de 8,9 millones de toneladas en EU-27, alrededor de 2,2 millones de toneladas en Estados Unidos y 1 millón de toneladas en otros países. A mediados del año pasado había en EU-27 un total de 241 plantas con una capacidad de 16 millones de toneladas.

Nuestro país, aprovechando sus condiciones de gran productor de aceite de soja, ha ingresado en el mundo del biodiésel. Las plantas existentes, en gran medida ubicadas en la zona Rosafé y con vistas a capturar espacio en el mercado externo, tienen una capacidad de procesamiento anual de alrededor de 1,9 millones de toneladas.

PROYECCIÓN DE LA SOJA EN LOS PRÓXIMOS 40 AÑOS.

Como se puede ver en una de las gráficas, la producción argentina de soja pasó de unas pocas toneladas a principios de la década de lo setenta a casi 47 millones de toneladas en la campaña 2007/08. Todavía los resultados de la actual campaña (2008/09) son inciertos pero la mayoría de las estimaciones arrojan cifras ligeramente superiores a los 40 millones de toneladas. La sequía, el malestar de los productores del campo por el tema de la retenciones, el menor uso de tecnología y algunas disposiciones gubernamentales que afectaron el buen ritmo de las exportaciones son los responsables de estos resultados.

Antes de la última implantación se esperaba, con

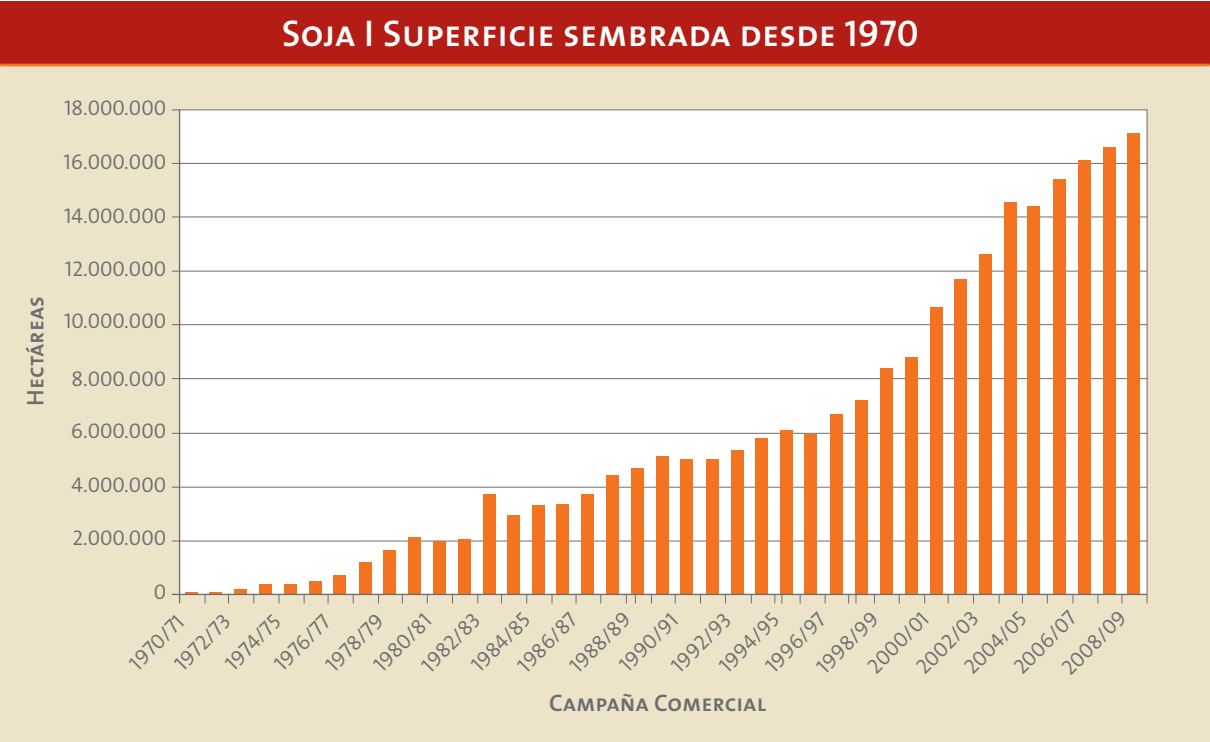
cercanos a 2,9 toneladas.

Para lograr ambos objetivos un aspecto fundamental que no se puede dejar de mencionar es el de la eliminación o, por lo menos, la reducción de las retenciones sobre la soja, cuya alícuota en este momento es

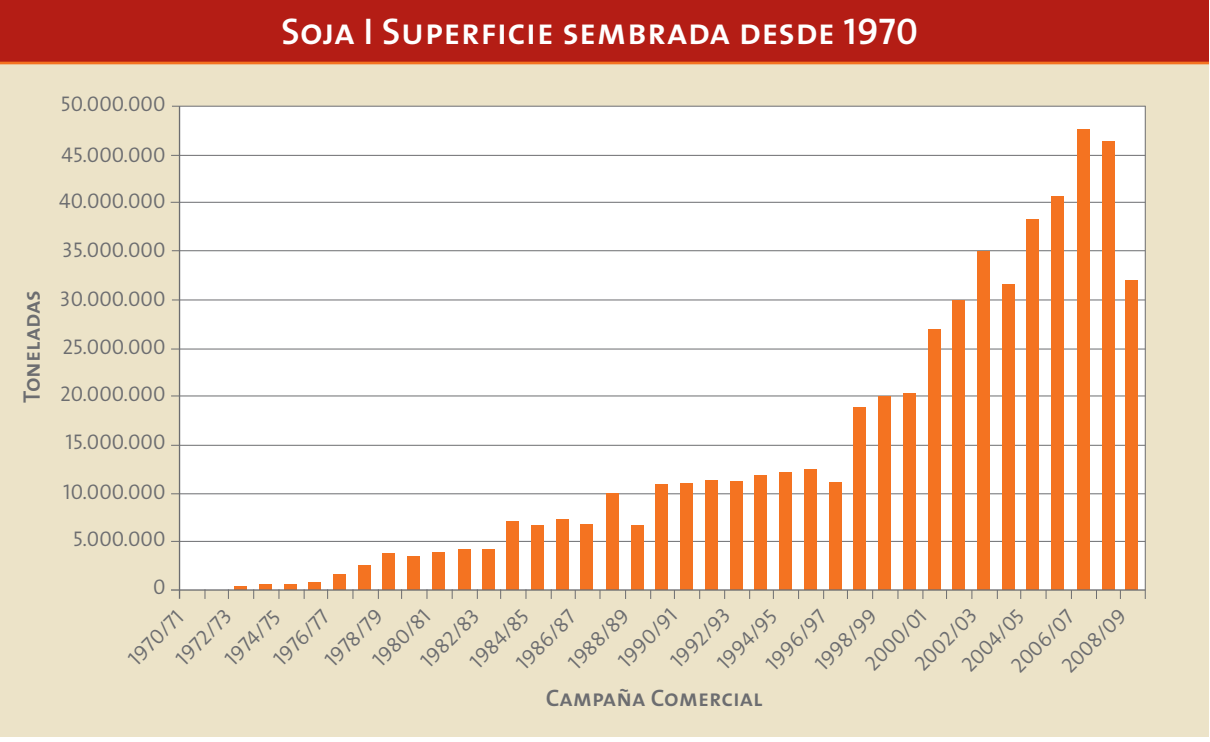
de 35%. Una alícuota de 35% sobre el valor FOB equivale a una alícuota de 41% sobre el valor en tranquera que recibe el productor y sería un porcentaje muy alto sobre las ganancias del productor (entre el 70 y el 80%).



LA RUEDA EN ENERO DE 2007 | FOTOG.: ARCHIVO BOLSA DE CEREALES DE ROSARIO



| SOJA | | | | |
|---------|------------|------------|-------|------------|
| Campaña | SS | SC | Rinde | Pro |
| 1970/71 | 37,700 | 36,330 | 1,624 | 59,000 |
| 1971/72 | 79,800 | 68,000 | 1,147 | 78,000 |
| 1972/73 | 169,440 | 157,030 | 1,732 | 272,000 |
| 1973/74 | 376,700 | 344,440 | 1,440 | 496,000 |
| 1974/75 | 369,500 | 355,940 | 1,363 | 485,000 |
| 1975/76 | 442,500 | 433,500 | 1,603 | 695,000 |
| 1976/77 | 710,000 | 660,000 | 2,121 | 1,400,000 |
| 1977/78 | 1,200,000 | 1,150,000 | 2,174 | 2,500,000 |
| 1978/79 | 1,640,000 | 1,600,000 | 2,313 | 3,700,000 |
| 1979/80 | 2,100,000 | 2,030,000 | 1,724 | 3,500,000 |
| 1980/81 | 1,925,000 | 1,880,000 | 2,005 | 3,770,000 |
| 1981/82 | 2,040,000 | 1,985,600 | 2,090 | 4,150,000 |
| 1982/83 | 2,362,000 | 2,280,700 | 1,754 | 4,000,000 |
| 1983/84 | 2,920,000 | 2,910,000 | 2,405 | 7,000,000 |
| 1984/85 | 3,300,000 | 3,269,000 | 1,988 | 6,500,000 |
| 1985/86 | 3,340,000 | 3,316,000 | 2,141 | 7,100,000 |
| 1986/87 | 3,700,000 | 3,532,650 | 1,897 | 6,700,000 |
| 1987/88 | 4,413,000 | 4,373,200 | 2,264 | 9,900,000 |
| 1988/89 | 4,670,000 | 3,931,250 | 1,653 | 6,500,000 |
| 1989/90 | 5,100,000 | 4,961,600 | 2,157 | 10,700,000 |
| 1990/91 | 4,966,600 | 4,774,500 | 2,275 | 10,862,000 |
| 1991/92 | 5,004,000 | 4,935,710 | 2,291 | 11,310,000 |
| 1992/93 | 5,319,660 | 5,116,235 | 2,159 | 11,045,400 |
| 1993/94 | 5,817,490 | 5,748,910 | 2,039 | 11,719,900 |
| 1994/95 | 6,011,240 | 5,934,160 | 2,045 | 12,133,000 |
| 1995/96 | 6,002,155 | 5,913,415 | 2,105 | 12,448,200 |
| 1996/97 | 6,669,500 | 6,393,780 | 1,721 | 11,004,890 |
| 1997/98 | 7,176,250 | 6,954,120 | 2,694 | 18,732,172 |
| 1998/99 | 8,400,000 | 8,180,000 | 2,445 | 20,000,000 |
| 1999/00 | 8,790,500 | 8,637,503 | 2,331 | 20,135,800 |
| 2000/01 | 10,664,330 | 10,400,193 | 2,585 | 26,880,852 |
| 2001/02 | 11,639,240 | 11,405,247 | 2,630 | 30,000,000 |
| 2002/03 | 12,606,845 | 12,419,995 | 2,803 | 34,818,552 |
| 2003/04 | 14,526,606 | 14,304,539 | 2,207 | 31,576,752 |
| 2004/05 | 14,399,998 | 14,037,247 | 2,728 | 38,300,000 |
| 2005/06 | 15,393,474 | 15,130,038 | 2,679 | 40,537,363 |
| 2006/07 | 16,141,337 | 15,981,264 | 2,971 | 47,482,786 |
| 2007/08 | 16,596,025 | 16,380,038 | 2,822 | 46,232,087 |
| 2008/09 | 17,100,000 | 17,100,000 | 1,531 | 32,000,000 |



| Argentina Capacidad Instalada de Procesamiento de Oleaginosas Ranking por Grupo Empresarial | | | | | | | |
|--|---------------------------------------|-----------------------|--------------------|---------------------------|------------------------|------------------|-------------------------|
| Ranking | Grupo/Planta | Localidad | CP 24 HS Jun'07 | Capacidad Anual Jun'07 | Inversión Pendiente | CP 24 HS 2008 | Capacidad Anual 2008 |
| | | | | | Tm | | |
| 1 | Cargill SACI | | 26.000 | 8.580.000 | | 26.000 | 8.580.000 |
| | Pto. Quebracho | Pto. Gral. San Martín | 9.000 | 2.970.000 | | 9.000 | 2.970.000 |
| | Cargill SACI | Ing. White | 2.000 | 660.000 | | 2.000 | 660.000 |
| | Cargill SACI | Necochea | 2.000 | 660.000 | | 2.000 | 660.000 |
| | Cargill SACI | Va. Gob. Gálvez | 13.000 | 4.290.000 | | 13.000 | 4.290.000 |
| 2 | Bunge Argentina SA | | 23.900 | 7.887.000 | 5.000 | 28.900 | 9.537.000 |
| | Terminal 6 SA | Pto. Gral. San Martín | 9.500 | 3.135.000 | 0 | 9.500 | 3.135.000 |
| | Bunge Arg. (ex La Plata) | Pto. Gral. San Martín | 8.500 | 2.805.000 | 0 | 8.500 | 2.805.000 |
| | Bunge Arg. | San Jerónimo Sur | 2.200 | 726.000 | 0 | 2.200 | 726.000 |
| | Bunge Arg. | Tancacha | 3.700 | 1.221.000 | 0 | 3.700 | 1.221.000 |
| | Bunge Arg. | Ramallo | | | 5.000 | 5.000 | 1.650.000 |
| 3 | Vicentín SAIC | | 21.000 | 6.930.000 | | 21.000 | 6.930.000 |
| | Vicentín SAIC | San Lorenzo | 16.500 | 5.445.000 | | 16.500 | 5.445.000 |
| | Vicentín SAIC | Ricardone | 4.500 | 1.485.000 | | 4.500 | 1.485.000 |
| 4 | Aceitera Gral. Deheza SA | | 21.000 | 6.930.000 | | 21.000 | 6.930.000 |
| | Terminal 6 SA | Pto. Gral. San Martín | 9.500 | 3.135.000 | | 9.500 | 3.135.000 |
| | Aceitera Chabás SA | Chabás | 4.000 | 1.320.000 | | 4.000 | 1.320.000 |
| | AGD | Gral. Deheza | 7.000 | 2.310.000 | | 7.000 | 2.310.000 |
| | AGD (ex FACA) | D. Vélez Sársfield | 500 | 165.000 | | 500 | 165.000 |
| 5 | LCD Argentina SA | | 20.000 | 6.600.000 | 0 | 20.000 | 6.600.000 |
| | Dreyfus Lagos | Gral. Lagos | 12.000 | 3.960.000 | 0 | 12.000 | 3.960.000 |
| | Dreyfus | Timbúes | 8.000 | 2.640.000 | 0 | 8.000 | 2.640.000 |
| 6 | Molinos Río SA | | 19.500 | 6.435.000 | | 19.500 | 6.435.000 |
| | Fáb. Aceites Sta. Clara | Rosario | 1.500 | 495.000 | | 1.500 | 495.000 |
| | Molinos Río (ex Pecom) | San Lorenzo | 18.000 | 5.940.000 | | 18.000 | 5.940.000 |
| 7 | Oleaginosa Moreno Hnos. SA (Glencore) | | 6.100 | 2.013.000 | | 6.100 | 2.013.000 |
| | Oleag. Oeste SA | Gral. Villegas | 2.000 | 660.000 | | 2.000 | 660.000 |
| | Oleag. Oeste SA | Daireaux | 2.000 | 660.000 | | 2.000 | 660.000 |
| | Oleag. Moreno Hnos. SA | Necochea | 1.500 | 495.000 | | 1.500 | 495.000 |
| | Aceites Grainer | Paraná | 600 | 198.000 | | 600 | 198.000 |

| Argentina Capacidad Instalada de Procesamiento de Oleaginosas Ranking por Grupo Empresarial | | | | | | | |
|--|-----------------------------------|-----------------------|--------------------|---------------------------|------------------------|------------------|-------------------------|
| Ranking | Grupo/Planta | Localidad | CP 24 HS Jun'07 | Capacidad Anual Jun'07 | Inversión Pendiente | CP 24 HS 2008 | Capacidad Anual 2008 |
| | | | | | Tm | | |
| 8 | Nidera SA | | 5.500 | 1.815.000 | | 5.500 | 1.815.000 |
| | Nidera | Pto. Gral. San Martín | 3.000 | 990.000 | | 3.000 | 990.000 |
| | Nidera | Saforcada (Junín) | 2.500 | 825.000 | | 2.500 | 825.000 |
| 9 | Buyatti SAICA | | 4.700 | 1.551.000 | | 4.700 | 1.551.000 |
| | Buyatti SAICA (explota Cargill) * | Pto. Gral. San Martín | 3.300 | 1.089.000 | | 3.300 | 1.089.000 |
| | Buyatti SAICA (explota Cargill) * | Reconquista | 1.400 | 462.000 | | 1.400 | 462.000 |
| 10 | Productos de Maíz SA | | 1.840 | 607.200 | | 1.840 | 607.200 |
| | Productos de Maíz SA | Chacabuco | 1.000 | 330.000 | | 1.000 | 330.000 |
| | Productos de Maíz SA | Baradero | 840 | 277.200 | | 840 | 277.200 |
| 11 | Tanoni Hnos. SA | Bombal | 950 | 313.500 | | 950 | 313.500 |
| 12 | AFA SCL | Los Cardos | 600 | 198.000 | | 600 | 198.000 |
| 13 | Oleos Santafesinos SA | Santo Tomé | 200 | 66000 | | 200 | 66.000 |
| 14 | Aceitera Ricedal | Chabás | 300 | 99000 | | 300 | 99.000 |
| 15 | Enrique R. Zeni y Cía. SA | Rafaela | 157 | 51810 | | 157 | 51.810 |
| 16 | Fco. Hessel e Hijos SRL | Esperanza | 100 | 33000 | | 100 | 33.000 |
| | Resto | | 5,247 | 1.731.510 | | 5247 | 1,731,510 |
| Subtotal Up River | | | 127.900 | 42.207.000 | 5.000 | 127.900 | 42.207.000 |
| TOTAL | | | 157.094 | 51.841.020 | 5.000 | 162.094 | 53.491.020 |
| * En este momento es joint venture con Cargill SACI Las plantas son multisemillas | | | | | | | |
| Fuente: Elaborado sobre la base de datos de J. J. Hinrichsen S.A. y consultas hechas a empresas. | | | | | | | |

| INVERSIONES 2005-2006 | | |
|--|--|------------------|
| CARGILL | | |
| MOLIENDA 66 K TM Y PUERTO EN VILLA GOBERNADOR GÁLVEZ | | 110 MILLONES USD |
| MOLIENDA 2° LÍNEA POR 66 K TM | | 70 MILLONES USD |
| AMPLIACIÓN MOLIENDA Y PUERTO EN QUEBRACHO, SAN MARTÍN | | 20 MILLONES USD |
| FÁBRICA Y DISTRIBUCIÓN DE FERTILIZANTES EN SAN MARTÍN | | 20 MILLONES USD |
| AGD | | |
| AUMENTO MOLIENDA Y ELABORACIÓN EN T6, CHABÁS Y DEHEZA | | 139 MILLONES USD |
| TERMINAL 6 | | |
| AMPLIACIÓN PLANTA DE MOLIENDA | | 60 MILLONES USD |
| MOLINOS RÍO DE LA PLATA | | |
| MOLIENDA (EX PECOM-AGRA) Y MUELLE PROPIO EN SL | | 80 MILLONES USD |
| VICENTIN | | |
| MOLIENDA EN SAN LORENZO Y PLANTA LECITINA/GIRASOL EN RICARDONE | | 40 MILLONES USD |
| DREYFUS | | |
| PLANTA Y TERMINAL PORTUARIA EN TIMBÚES | | 65 MILLONES USD |
| NOBEL GROUP | | |
| PUERTO EN TIMBÚES | | 25 MILLONES USD |
| AFA | | |
| AMPLIACIÓN MOLIENDA, ALMACENAJE, REFINADO Y EMBOT. LOS CARDOS | | 8 MILLONES USD |
| BUNGE | | |
| PLANTA Y PUERTO EN RAMALLO | | 300 MILLONES USD |
| TOTAL | | 937 MILLONES USD |