

Frontera agraria y movilidades: aportes al estudio de la dinámica espacial de la expansión agroindustrial¹

Lic. Esteban Salizzi
CONICET/Inst. de Geografía - FFyL - UBA
esalizzi@filo.uba.ar
esalizzi@outlook.com

1. Introducción

El presente trabajo forma parte de los avances de investigación desarrollados en el marco de una tesis de doctorado, en elaboración, que analiza el desplazamiento de la frontera agraria pampeana sobre el norte cordobés a lo largo del período que se extiende entre la década de 1990 y la actualidad, considerando los factores involucrados en dicho proceso y las particularidades que presenta su configuración espacial resultante.

Dicha preocupación analítica se encuentra enmarcada, a su vez, en el interés teórico por el estudio de las fronteras que, en sus múltiples acepciones (políticas, económicas, etc.), pueden ser definidas como espacios heterogéneos y dinámicos donde continuamente se está produciendo un proceso de transición entre dos tipos de organización espacial (Reboratti, 1990). Por tal motivo, no sólo dan cuenta (y son el resultado) de las diferencias y relaciones (encuentro y desencuentro) entre dos organizaciones espaciales, sino que al mismo tiempo definen un nuevo espacio, el *espacio fronterizo* o *de frontera* (Salizzi, 2014), que en este caso en particular surge de la expansión del capitalismo agrario sobre territorios tradicionalmente considerados “marginales”.

En trabajos anteriores se avanzó sobre el estudio de las características que ha tenido el progresivo avance de la actividad agropecuaria empresarial en los departamentos del norte de Córdoba (Tulumba, Sobremonte y Río Seco) (Salizzi 2013a); en el reconocimiento de los principales conflictos sociales que ha suscitado dicho proceso (Salizzi 2013a y 2013b); y en el planteo de algunas bases teóricas para el estudio de la *frontera agraria moderna* -definida a partir de la expansión territorial del modelo productivo agroindustrial- en su dimensión espacial (Salizzi 2014).

¹ Este trabajo se enmarca en el Proyecto UBACyT, dirigido por el Dr. Alejandro Benedetti, “Fronteras en la construcción territorial de la Argentina” (Grupo de Estudios sobre Fronteras, Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras), cuyo objetivo central radica en la problematización, a través de una mirada multiescalar y multidimensional, de la relación entre territorialidades, movilidades y fronteras.

En este orden, se busca profundizar el análisis de las vinculaciones existentes entre el desplazamiento de la frontera agraria y las *movilidades*, cuyo estudio involucra todo un conjunto de situaciones que exceden al transporte, considerando tanto la infraestructura como aquello que se mueve, así como los motivos que incentivan los flujos, sus características y las instituciones involucradas. El objetivo del trabajo consiste entonces en analizar las *movilidades* vinculadas a la producción y la población, en el marco del proceso de avance de la frontera agraria moderna, considerando el caso de los departamentos de Tulumba, Sobremonte y Río Seco, ubicados al norte de la provincia de Córdoba.

Con esta finalidad, se parte del supuesto que sostiene que la asociación entre intereses públicos y privados conduce en las fronteras agrarias modernas a una reorganización del territorio que, entre otros elementos, involucra la creación y reestructuración de instalaciones tecnológicas que permiten un mayor movimiento y fluidez con vistas a la exportación de *commodities*, subordinando lugares y personas a los intereses de las grandes empresas transnacionales (Bernardes 2009). Se genera así una nueva estructura espacial que combina: a) la presencia de un sistema de transporte dirigido a la carga de grandes tonelajes -conectado a los grandes puertos del país-; b) el establecimiento de plantas agroindustriales de procesamiento -sólo una parte muy reducida de la producción se exporta como grano, debido a que la mayor parte se industrializa en forma de aceites y harina-; y c) la creciente importancia de los vínculos campo-ciudad (rural-urbano), que incluyen principalmente los movimientos de población y la prestación de diferentes servicios para el campo (Reboratti, 2007; Salizzi 2013a).

El análisis de estos elementos, y de sus interrelaciones, permite a su vez un acercamiento al estudio del modo en que el sistema capitalista estructura su espacialidad, estableciendo espacios discretos -diferenciados uno del otro- y a la vez presionando sobre estos -a través de sus bordes- hacia la homogeneización en un sólo molde. El resultado de dicho proceso es un andamiaje de escalas geográficas que, en mayor o menor medida, organiza la diferenciación territorial esencial para la acumulación del capital, la construcción del “afuera” del capitalismo “adentro” suyo. Esto no sólo implica la integración jerarquizada de ciertas áreas en la división social y espacial del trabajo a nivel internacional (en este caso en vinculación a la globalización de los mercados agroalimentarios y a la orientación económica hacia la producción de *commodities*), sino también su reproducción al interior cada país (donde el capital se mueve hacia lugares específicos donde puede obtener ventajas económicas y alcanzar tasas de ganancia mayores en términos relativos) (Smith 2006).

A su vez, se considera necesario resaltar que en el proceso de desarrollo económico capitalista las fuerzas productivas no se organizan, desarrollan o reproducen simplemente debido a la acción empresarial, debiéndose destacar el rol del Estado, ya que es en su ámbito donde se constituyen y garantizan las condiciones “no económicas” indispensables para su organización y reproducción (Ianni 1986 citado en Bernardes 1995).

El recorte espaciotemporal de la presente investigación corresponde al norte de la provincia de Córdoba (departamentos Tulumba, Sobremonte y Río Seco²), en los que tradicionalmente ha predominado la pequeña producción familiar (Cáceres y Silvetti 1998), y donde como consecuencia de la convergencia de un complejo conjunto de factores climáticos, tecnológicos, y económicos, desde finales de la década de 1980 se observa un progresivo avance del capitalismo agrario (Bisio et al. 2011).

En primer lugar, se reflexiona teóricamente en torno a la relación entre frontera y movilidad, sentando las bases para el análisis de caso que se propone a continuación. En segundo lugar, se aborda su estudio a través de dos dimensiones de la movilidad, una asociada a la producción y otra a la población, considerando su articulación (desigual y combinada) con los centros tanto locales como regionales a los que responden. Finalmente, se propone una serie de conclusiones preliminares en torno a la temática que orienta el trabajo.

Para alcanzar el objetivo propuesto se complementan distintas fuentes de información, tanto primarias como secundarias. En este orden, se articulan observaciones de campo y entrevistas semiestructuradas a productores ganaderos, pobladores locales y representantes de organismos públicos, realizadas en el área de estudio hacia finales de 2013; con notas periodísticas, bibliografía específica y datos estadísticos sobre la temática, que permiten complejizar el análisis propuesto.

2. Fronteras en movimiento

Las fronteras son realidades procesuales, surgen, se transforman, desaparecen y, en ese transcurso, cambian sus coordenadas temporales, espaciales y funcionales (Benedetti y Salizzi 2014). Se caracterizan por ser espacios dinámicos, en transformación, donde se está produciendo constantemente una transición entre dos formas de organización espacial, entre dos proyectos territoriales distintos. De este modo, y debido a su realidad dinámica, involucran una importante cuota de conflictividad. Al respecto, considerando las fronteras económicas o de expansión, Martins (1996) propone entenderlas básicamente como un

² Se adopta la escala departamental debido a que corresponde al máximo nivel de desagregación con la que suele presentarse la información estadística en del país (tanto agropecuaria como demográfica).

desdoblamiento de la teoría de la expansión territorial del capital. Una expansión que se caracteriza por ser conflictiva, por poner en juego la propiedad de la tierra, y atentar contra la supervivencia de diferentes sectores sociales (Zusman 1999).

De este modo, y profundizando en el estudio de las principales características que presentan las fronteras, cabe señalar, de acuerdo a lo indicado en un trabajo anterior (Benedetti y Salizzi 2014), que:

1) *Son realidades relacionales*. Diferencian y a la vez relacionan dos o más espacios. Y aun cuando las fronteras se resignifican, estas conservan su sentido relacional.

2) *Pueden considerarse tanto un lugar como una región*. Esto se debe a que pueden ser abordadas para su análisis tanto en su totalidad, como en una escala intermedia o puntual.

3) *Están definidas por territorialidades de determinada escala que están en tensión con otras que responden a escalas diferentes*, como por ejemplo las grandes empresas agroindustriales que avanzan sobre los territorios de las comunidades campesinas, cuyo desarrollo es local y, en el caso de mancomunarse, pueden alcanzar una escala regional.

4) *Son espacios tanto de continuidad como de discontinuidad*, por lo que no implican un contraste total entre un lado y el otro.

5) *Dan cuenta de una constelación de elementos articulados*. Benedetti y Laguado (2013) señalan que los espacios fronterizos, al igual que cualquier espacio, puede pensarse como un conjunto indisociable, solidario y contradictorio de objetos y acciones que no deberían considerarse aisladamente.

6) *Frontera y movilidad resultan indisociables*. Las fronteras se encuentran en estrecha vinculación con la implementación de dispositivos de control de las movilidades, a través de los cuales se concretiza la territorialidad.

Es justamente sobre este último elemento que se centra el presente trabajo, que se pregunta por las relaciones existentes entre la frontera agraria y las movilidades, a partir del análisis de lo sucedido en el norte de la provincia de Córdoba a lo largo de las últimas dos décadas. Sin embargo, cabe destacar aquí el hecho de que centrar la mirada en la temática de las movilidades no implica ignorar los otros elementos mencionados, ya que de acuerdo al marco teórico adoptado se los considera partes constitutivas indisociables de una teoría que busque abordar a las fronteras en su dinamismo y complejidad.

En contraposición a lo sucedido con la temática del transporte, que registra una extensa tradición en las ciencias sociales y particularmente en geografía, vinculada tanto a su función geopolítica (integración de espacios) como geoeconómica (unificación y articulación de mercados de producción, consumo y trabajo); el estudio de las movilidades constituye un

área de importancia reciente en la disciplina geográfica, que aborda un amplio conjunto de situaciones que excede los aspectos estrictamente asociados al transporte y a los cambios en términos de localización.

La movilidad, en tanto proceso social, supera la mera relocalización, el viaje, los desplazamientos, los transportes, los flujos y la circulación. Es una categoría genérica por excelencia para referir a toda relación espacial entre localizaciones concretada mediante el movimiento de bienes y personas. Así, su estudio puede abordarse desde las múltiples dimensiones de lo social (económico, político y cultural), y supone la identificación de sujetos sociales que se mueven y entran en contacto y conflicto, articulando lugares y momentos (Benedetti y Salizzi 2011). Esto se debe a que las movilidades son trayectorias espaciotemporales complejas que involucran condiciones sociales y económicas desiguales, decisiones personales, búsqueda por satisfacer ciertas necesidades, voluntades, y accesibilidades diferenciales (Gutiérrez 2009).

En este orden, de acuerdo a lo señalado en Benedetti y Salizzi (2011), resulta provechoso pensar al conjunto de las movilidades de un determinado espacio en términos de sistema. El cual es el resultado de un conjunto de redes de trayectorias que se superponen e intersectan en escalas espaciales y temporales variadas.

¿Pero que nos dicen las movilidades acerca de las fronteras o, en su defecto, las fronteras acerca de las movilidades?

A simple vista nos encontramos frente a dos fenómenos en aparente contraposición: por un lado, la frontera que -a través de la implementación de ciertos dispositivos espaciales- tiene como objetivo separar, o al menos condicionar; y por otro, la movilidad que -subrayando las diferencias entre los contenidos de los espacios- propone flujos que permitan unir (Benedetti y Dorfman 2013). Sin embargo, es necesario problematizar dicha afirmación a fin de poder ofrecer argumentos que permitan dar cuenta de la relación dialéctica que ambos establecen en la práctica.

En primer lugar, y volviendo al punto de partida que sostenía que “frontera y movilidad resultaban indisociables”, se considera que toda frontera implica la implementación de dispositivos de control -ligados a territorializaciones excluyentes- para regular o impedir ciertas movilidades. Por ejemplo, los puestos de control en los límites internacionales, la sucesión de fortines en una avanzada militar o, en el caso de la temática que nos convoca, los alambrados que establecen la integración, en una dirección y sentido, de ciertas tierras a una determinada matriz productiva escindiéndolas de los circuitos productivos previamente organizados (Benedetti y Salizzi 2014). Pero de este modo sólo estaríamos haciendo

referencia a la supresión de la movilidad, y sin embargo, existe una serie de movi­lidades que no sólo son permitidas sino que incluso se ven aceleradas (como por ejemplo la extracción de la producción y el ingreso de insumos, las migraciones, entre otras), por lo que se considera más adecuado hablar de un control selectivo de estas. De este modo, la frontera funciona regulando diferencialmente las movi­lidades: restringiendo algunas e incentivando otras.

En segundo lugar, cuando se afirma que la frontera es movimiento, se está haciendo referencia a dos características esenciales: (a) a su realidad procesual (en términos espacio-temporales), como en el caso de los frentes que van avanzando y cambiando de localización a lo largo de un cierto período de tiempo; y, a su vez, (b) al hecho de que los objetos y acciones que la componen (en tanto espacio social) se encuentran envueltos en una constante interacción, que en su dinámica genera intercambios y desplazamientos tanto al interior de la frontera, como desde ella, o incluso a través suyo.

En el apartado siguiente se analiza, teniendo en consideración los elementos hasta aquí señalados y a través de un estudio de caso, el modo en el que se encuentran imbricadas la frontera agraria moderna y algunas de las múltiples movi­lidades que ésta involucra y condiciona.

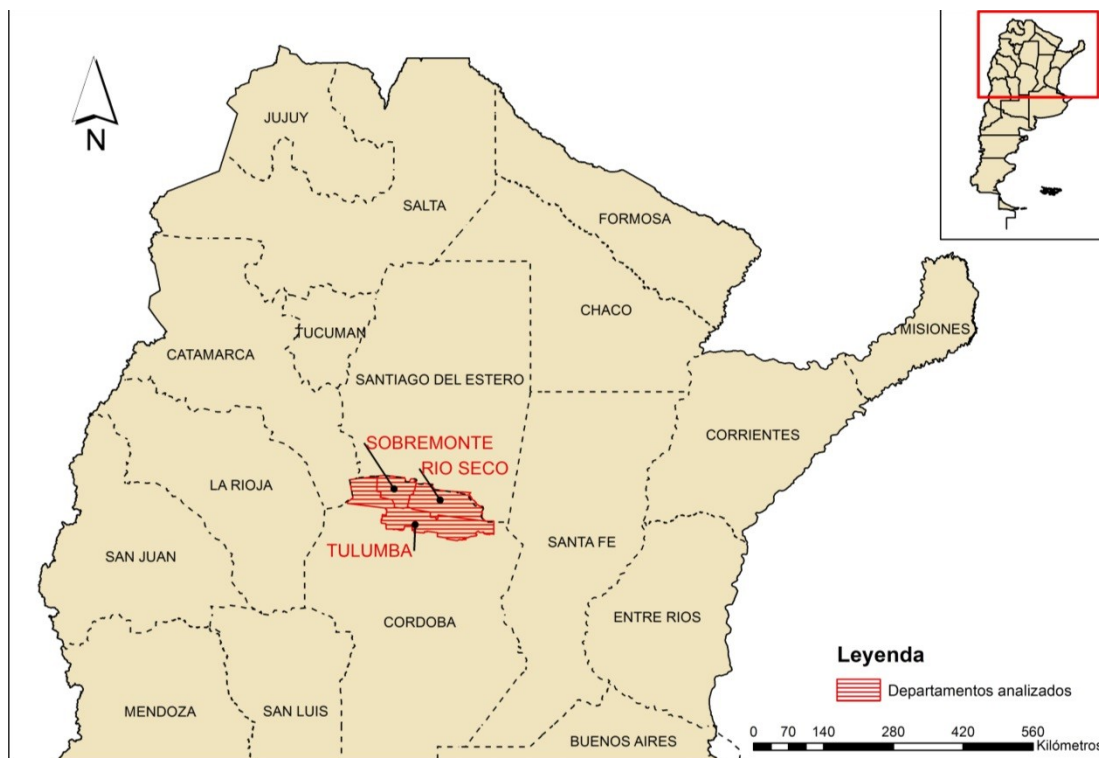
3. El caso de los departamentos del norte cordobés

En el norte de la provincia de Córdoba (departamentos Tulumba, Sobremon­te y Río Seco [Mapa 1]), región tradicionalmente considerada marginal desde la óptica productiva agropecuaria, se asistió a lo largo de las últimas dos décadas a un progresivo avance de la frontera agraria moderna. Dicho proceso se originó sobre la base de las transformaciones ambientales producidas a lo largo de la década de 1980 por la introducción de pasturas megatérmicas y mesotérmicas que propiciaron el desmonte y posibilitaron -ante la ocurrencia de un ciclo húmedo y a través de la adopción de tecnología agrícola- la expansión de los cultivos (principalmente soja, pero también maíz y trigo) y el consecuente desplazamiento de las actividades tradicionales (ganadería extensiva de cría -bovinos- y de subsistencia -combinando ganado bovino, caprino y ovino-) (Salizzi 2013b).

Mapa 1. Departamentos del norte cordobés

Fuente: Elaboración propia.

Como se evidencia en el Cuadro 1, en dicho período se asiste a un crecimiento notable del área destinada al cultivo de oleaginosas anuales (principalmente soja y maíz).



Cuadro 1. Superficie total sembrada con soja y maíz en las campañas 1992-93, 2001-02 y 2011-12 (en ha)

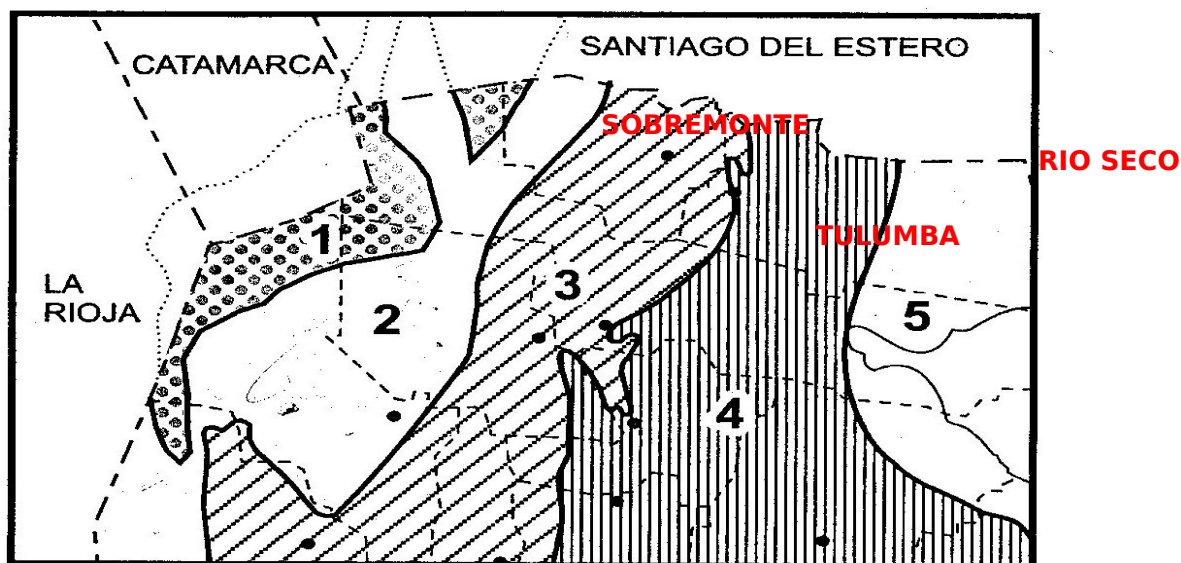
Departamento	1992-93	2001-02	2011-12
Río Seco	12.900	84.000	125.500
Sobremonte	700	900	3.500
Tulumba	5.900	89.000	125.500
Total	19.500	173.900	254.500

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos provistos por la Unidad Ministerial de Sistema Integrado de Información Agropecuaria (UMSIIA) de la provincia de Córdoba.

Los espacios que se vieron más profundamente afectados fueron las planicies (occidental y oriental) (zona 2 y 4 del Mapa 2), que presentaban las mejores condiciones agroecológicas para la expansión agrícola. A través de dicho mecanismo prácticamente se puso fin a los relictos de bosque chaqueño que se encontraban en la región, completando el proceso de degradación iniciado en el siglo pasado a través de su aprovechamiento forestal (Salizzi 2013a).

Mapa 2. Unidades fisiográficas del norte cordobés

1-



1- Salinas Grandes; 2- Planicie Occidental; 3- Sistema Serrano; 4- Planicie Oriental; 5- Depresión de Mar Chiquita.

Fuente: Cabido y Zak (1999); se agregaron al mapa los nombres de los departamentos en estudio.

En este orden, un productor ganadero de la región señalaba:

“Esta zona ha sufrido el avance de la frontera agrícola. Estamos dentro de lo que es la zona que le llaman extrapampeana, pero en realidad, se cultiva soja y maíz. Hemos sufrido mucho el desmonte digamos. Han avanzado grandes capitales y se ha corrido toda la parte agrícola, que antes llegaba hasta 130 kilómetros de acá, a la zona de Jesús María. Para acá era todo monte, pastizal natural donde se desarrollaba solamente cría, producción de ganado bovino popularmente. Y desde hace unos 15 o 20 años a esta parte hubo una gran transformación en ese aspecto.”³

El avance de la frontera agraria moderna impuso una impronta pampeana de construcción territorial que significó tanto el reemplazo de los cultivos y actividades tradicionales como la deforestación de extensas áreas de bosque nativo en una zona tradicionalmente considerada “marginal”. Dicho proceso, implicó a su vez una sustancial transformación de las estructuras productivas y los espacios rurales anteriormente configurados, pudiéndose señalar el proceso de concentración económica que afectó directamente el número y tamaño de las explotaciones (Bisio et al. 2011).

Ahora bien, teniendo en cuenta las observaciones de campo y las entrevistas realizadas, a continuación se analizan distintas dimensiones de la movilidad que se identificaron en el área bajo estudio en vinculación con el desplazamiento de la frontera

³ Entrevista realizada a un productor ganadero del departamento Río Seco.

agraria moderna. Puntualmente, las reflexiones se concentran sobre dos ejes que se consideran relevantes: la producción y la población⁴.

3.1. Producción

Uno de los elementos que resulta relevante destacar a partir del caso de estudio corresponde al origen y a la movilidad de los capitales de las grandes empresas agroindustriales que lideran el proceso expansivo de la frontera agraria en la región. De acuerdo a los testimonios relevados puede señalarse que en su mayor parte se trata de capitales nacionales, que a su vez se encuentran vinculados a la explotación agraria del sector pampeano cordobés (sur de la provincia).

Al respecto, un entrevistado indicaba:

“Los grandes, ninguno es de la zona [...] En el sector medio si hay algunos de la zona, están repartidos mitad y mitad...”⁵

En este sentido, otro entrevistado señalaba:

“Esta zona no es para agricultura, es ganadera... y bueno, se volcó todo el gringuerio del sur, que tienen reventadas las tierras, a estas tierras, se vino toda esa gente acá y usurparon campos. Han hecho un desastre, porque no solamente el hecho de que alquilaron sino también de que muchos vinieron y pagaron dos monedas a los pobres viejos del campo que vivían en la zona, que tenían sus tres o cuatro cabritas. [...] Y vos ves campos vacíos...”⁶

Este desplazamiento de capitales se enmarca en el proceso que tuvo lugar a partir de la década de 1990 (hasta ese momento la expansión sojera se había concentrado casi con exclusividad en la región pampeana a través de una “agriculturización” de la estructura territorial existente) cuando la creciente valorización de la tierra, así como los promisorios márgenes de rentabilidad que ofrecía el precio internacional de la soja, impulsó a los

⁴ Esto no implica restringir los sistemas de moviidades vinculados al desplazamiento de la frontera agropecuaria moderna únicamente a las dos dimensiones mencionadas sino que, por el contrario, se considera que ambos constituyen un punto de partida valido para el estudio de la relación entre frontera (agraria) y movilidad; ejercicio analítico que se profundizará en la tesis de doctorado de la que estas reflexiones forman parte.

⁵ Entrevista realizada a un productor ganadero del departamento Río Seco.

⁶ Entrevista realizada a un habitante (I) de la localidad de Villa de María del Río Seco (departamento Río Seco).

productores pampeanos a expandirse hacia zonas tradicionalmente consideradas marginales (hacia el norte y el oeste del país) en búsqueda de tierras más baratas aunque menos productivas (Reboratti, 2007).

En el contexto antes señalado, pueblos y parajes se vieron rodeados por la gran propiedad concentrada que cercó los campos, haciendo desaparecer los espacios comunes donde el ganado de los pequeños productores de la zona se movía libremente en busca de pasturas y agua. Dicha tendencia atentó directamente contra el sistema de manejo de los rodeos que han implementado tradicionalmente:

”Y han venido los sojeros y qué hacen, desmontan [los campos] y los alambran, que es lo correcto, yo compré un campo y si tengo plata lo primero que hago es alambra y delimitar mi campo. Entonces se ha ido alambrando y el pequeño productor ya no tiene donde pastar sus cabras. Al principio se aguantaron que las cabras se metieran en los campos y comieran, ya después le dijeron mi amigo las cabras si entran las mato...”⁷

Así, el uso masivo de alambrados y la intolerancia de los grandes productores frente al ingreso de los animales en sus campos, condujo literalmente a un “achicamiento” de los campos que volvió esta actividad inviable como única fuente de subsistencia para los pequeños productores locales (Bisio et al. 2011), que en muchos casos abandonaron sus tierras para trasladarse a los centros poblados (ver eje siguiente *Población*).

En lo que respecta a la caracterización de las principales empresas agroindustriales que se alojaron en la zona -y en referencia a sus dinámicas intrínsecas-, cabe destacar que en respuesta tanto a la imprevisibilidad del clima como de los mercados adoptan estrategias de diversificación productiva y comienzan, además, a procesar la producción generando bienes con un cierto valor agregado. Es en este orden que se construyen en su interior toda una serie de instalaciones tecnológicas que permiten dicho objetivo.

Al respecto un empleado de uno de los establecimientos señalaba:

“Ahí se está armando un frigorífico de cerdos, y se ha hecho una fábrica, hace poquito nomás que está funcionando, de aceite y van a hacer biodiesel. [...] Esa misma estancia, esta toda dividida, en lo que es un sector únicamente para animales, el sector de lo que es chacra digamos, el sector de lo que es cerdos, y el sector de peces, tienen una variedad que se llama tilapia. Bueno ahora están en proceso de armar la fábrica, lo elaboran, extraen el omega 3 y el omega 6 y lo exportan...”⁸

7 Entrevista realizada a un habitante de la localidad de Villa de María del Río Seco (departamento Río Seco).

8 Entrevista realizada a un empleado de un establecimiento agroindustrial ubicado en el área de estudio.

Dichas empresas destinan a su vez una importante porción de sus ingresos a la investigación -uno de los principales motores del proceso de desplazamiento de la frontera agraria en la región-; motivo por el cual realizan en sus predios, así como fuera de ellos, actividades conjuntas con diversas instituciones del sector público y privado (tanto de Córdoba como de otras provincias).

El destino principal de la producción de granos es el puerto de la ciudad de Rosario, desde donde se exporta. Durante las décadas de 1990 y 2000, los amplios márgenes de rentabilidad no se habían visto afectados por los costos de transporte, sin embargo, y en orden con la intensa sequía que afectó a la región a lo largo de los últimos años (La Voz 2013), comienzan a implementarse algunas estrategias que permitan reducir los altos gastos de transporte. Si bien esta situación afecta a la totalidad de los productores, varía de acuerdo con su nivel de capitalización; en este contexto los grandes productores no solo han podido hacer frente a esta situación sino que incluso han buscado aprovechar las ventajas de la diversificación de la producción en términos de reducción de los riesgos económicos.

Al respecto, el representante del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación en la zona señalaba:

“Nosotros estamos a 500 kilómetros del puerto, y eso hasta hace un tiempo atrás, cuando todo andaba bien, llovía y había rindes importantes, los productores enviaban prácticamente la totalidad de su producción al puerto, directamente. En este último tiempo, [...] hay una propuesta de que las producciones empiecen a quedar y a transformarse en cada lugar. Hoy los productores de acá están viendo que su maíz, o su soja inclusive, si tiene que viajar de acá a 500 kilómetros el costo económico que eso les significa es altísimo, entonces ha empezado la idea de transformar esos granos en otros subproductos, darle valor agregado, hacer con la soja el aceite y lo que queda se utiliza para el alimento balanceado, y entonces ha empezado a quedar. Y ese alimento balanceado se transforma en pollo, en cerdo, en terneros...”⁹

Además de la diversificación de la producción y de su procesamiento, los grandes productores han buscado implementar en la región otras alternativas para contrarrestar los costos del transporte de granos. Al respecto, cabe destacar que la búsqueda por reducir los costos del transporte trasciende cualquier situación coyuntural que pueda afectar momentáneamente los márgenes de rentabilidad de la producción agropecuaria, y se encuentra directamente vinculada a la búsqueda constante por la maximización del beneficio

⁹ Entrevista realizada a un representante del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación para los departamentos de Tulumba, Sobremonte y Río Seco.

económico. Influyendo así directamente sobre la posibilidad de continuar ampliando la frontera agraria sobre tierras comparativamente menos productivas.

En ese orden se encuentra la puesta en funcionamiento parcial del ramal ferroviario James Craik (Córdoba) - Forres (Santiago del Estero)¹⁰, perteneciente al ex Ferrocarril General Mitre y con un trazado norte-sur que acompaña a la RP 32 a lo largo de la planicie oriental, así como el proyecto de construcción de un centro de transferencia de cargas en la localidad de las Arrias (Tulumba), sobre el mismo ramal.

El ex Ferrocarril General Mitre es actualmente operado por la empresa Nuevo Central Argentino, que realiza cargas regulares entre la ciudad de Córdoba -y otras localidades del sur provincial- y Rosario (Santa Fe). En lo que respecta estrictamente al ramal antes mencionado, fue rehabilitado primero desde Villa del Rosario hasta Río Primero (en 2002) -donde se encuentra la planta de acopio de la Aceitera General Deheza, empresa propietaria del Nuevo Central Argentino-; y desde allí hasta Sebastián Elcano (en 2011) -tramo concesionado por la misma empresa en 2002- (Mapa 3). Además, en este mismo orden, se encuentra el proyecto de extender su refuncionalización hasta la localidad de Sumampa (en el sur de Santiago del Estero). Entre los principales impulsores de esta obra de recuperación del transporte ferroviario de cargas, y de los proyectos antes mencionados, se encuentran la Sociedad Rural de Jesús María y la Confederación de Asociaciones Rurales de la Tercera Zona (CARTEZ), las diferentes instancias gubernamentales (nacional, provincial y municipal), y la empresa Nuevo Central Argentino.

A su vez, se encuentra en la zona el ex Ferrocarril General Belgrano, en la actualidad Belgrano Cargas y Logística; cuyo recorrido principal vincula el norte cordobés con Catamarca hacia el noroeste (acompañando la RN 60) y con la ciudad de Rosario (Santa Fe) hacia el sudeste (a través de su trazado se realiza el transporte regular de cargas desde las provincias del norte del país hacia dicha ciudad) (Mapa 3).

¹⁰ Este ramal, cuya extensión había sido inaugurada en 1933 y permitía al Ferrocarril Central Argentino (luego Mitre) la conexión de una línea directa entre Córdoba y Tucumán, fue cerrado entre las estaciones Villa del Rosario (Córdoba) y Sumampa (Santiago del Estero) en 1978 (Cazenave 2004; Salguero 2008).

Mapa 3. Red ferroviaria del norte cordobés (cargas)



Fuente: Elaboración propia.

En lo que respecta al transporte automotor, en el área de estudio la red vial se encuentra organizada en tres niveles: por un lado, las rutas nacionales (la RN 9 -que vincula la provincia hacia el norte con Santiago del Estero y hacia el sur con Santa Fe- y la RN 60 -que realiza lo propio hacia el noroeste con Catamarca-); por otro, las rutas provinciales, que interconectan las principales localidades de la región (encontrándose una importante porción de estas sin pavimentación) y finalmente los caminos comunales (ninguno de los cuales se encuentra pavimentado, a excepción de unos pocos accesos) (Mapa 4). A este esquema debe

agregarse, además, el trazado que organizan los grandes establecimientos de una red de calles internas (no pavimentadas) a través de sus explotaciones para trasladar la producción, los insumos y la maquinaria agrícola.

Mapa 4. Red vial del norte cordobés



Fuente: Fragmento de mapa elaborado por la Dirección Provincial de Vialidad (2014).

En cuanto al estado de los caminos comunales y las rutas provinciales no pavimentadas cabe señalar que son las mismas empresas, principales interesados en que dichas vías se encuentren en condiciones óptimas para el transporte de la producción, las que se encargan en muchos casos de su mantenimiento.

Un productor local señalaba al respecto:

“Las mantienen los campos [...] hay consorcios, pero en realidad las mantienen los campos porque necesitan sacar la producción...”¹¹

Esta situación contrasta, a su vez, con la de aquellas vías de circulación que no se encuentran bajo la influencia de sus intereses pero que sin embargo son transitadas, de igual modo pero con mayor dificultad, por los pobladores de la zona.

¹¹ Entrevista realizada a un productor ganadero del departamento Río Seco.

Finalmente, cabe destacar el rol que ejerce la localidad de Jesús María, ubicada sobre la RN 9 a 50 km de la ciudad de Córdoba, como centro de influencia nodal para la producción agropecuaria de la región norte de la provincia de Córdoba, lo que se debe tanto a su función como centro de insumos y servicios como también por alojar a la Sociedad Rural homónima.

En orden con su importancia, un productor ganadero de la zona señalaba:

“Antes dependíamos de Jesús María, cuando ha crecido un poco la actividad agropecuaria, con esta misma expansión, han venido servicios que hoy tenemos y antes no. Es decir, la siembra directa, la aplicación de herbicidas -yo no aplico nada-, pero los que lo hacen lo tienen acá mismo. De todos modos sigue siendo un lugar de referencia Jesús María. Jesús María es la puerta de entrada no sólo a esta región sino hacia todo el norte, en Jesús María hay muchas empresas agropecuarias muy grandes que tienen influencia hasta Salta te diría.”¹²

En lo que respecta específicamente a la Sociedad Rural de Jesús María, cabe destacar que es una asociación civil sin fines de lucro, adherida desde el año 1956 a la Confederación de Asociaciones Rurales de la Tercera Zona (CARTEZ) y a Confederaciones Rurales Argentinas (CRA), que nuclea a los productores agropecuarios de los distintos departamentos del norte provincial. Dicha institución, a su vez, y en orden con las transformaciones señaladas por el entrevistado, cuenta desde 2011 con una sede -denominada “Casa del Productor”- en la localidad de Villa de María del Río Seco, reforzando su influencia en la zona.

3.2. Población

En términos generales, el avance de la frontera agraria moderna ha implicado en el norte de Córdoba un creciente proceso de desplazamiento -y migración- de los pequeños y medianos productores por parte de la gran producción capitalista concentrada, a partir de una desigual competencia por el recurso tierra.

Tal, como indica un habitante de Villa de María del Río Seco (cabecera departamental de Río Seco):

“Vos tenías acá familias pequeñas, grandes familias también, que vivían de los cabritos, de diez quince vaquitas, que los fueron cercando los grandes productores y comprándoles, comprándoles, comprándoles; a lo último el que no quería vender quedaba como en una isleta. [...] Y la gente se va para el pueblo.”¹³

12 Entrevista realizada a un productor ganadero del departamento Río Seco.

Así, mientras los grandes establecimientos agroindustriales aumentaron el tamaño de sus explotaciones mediante la compra y el arriendo (situación que no ha estado desprovista del recurso a la coerción extraeconómica para hacerse de la propiedad de las tierras), los pequeños y medianos productores se vieron involucrados en un continuo proceso de emigración hacia los principales centros poblados de la región -Villa Tulumba y San José de la Dormida (Tulumba); Villa de María del Río Seco y Sebastián Elcano (Río Seco); y San Francisco del Chañar (Sobremonte)- e, incluso, hacia núcleos urbanos mayores como Córdoba y Buenos Aires. Esta situación se debió a su vez a la escasa mano de obra que requieren los cultivos industriales, situación que redujo drásticamente las posibilidades de inserción laboral estacional y, sumada a la crisis de las modalidades productivas locales, condujo a una profundización de los índices de pobreza (Ensabella, 2008).

Como se mencionaba anteriormente, en ciertas localidades de la región existen sin embargo fuerzas centrípetas que atraen a la población y buscan, con suerte dispar, retenerla bajo su influencia. Para alcanzar este objetivo cobra importancia su tamaño y los servicios que brindan, así como los recursos que administran (lo cual varía según su rango administrativo).

A su vez, entre algunas de las dinámicas que se desarticulaban y/o relocalizaron a partir del proceso de agriculturización llevado a cabo por la expansión agroindustrial se encuentran la desaparición de las grandes ferias o remates de ganado que tenían lugar en algunos centros poblados de importancia, donde se concentraba y comercializaba la producción generada en la zona. En relación con este punto un productor ganadero, nacido en la zona, señalaba:

“Vinieron dos o tres firmas de remates, aquí mismo en el pueblo [Villa de María del Río Seco] había dos... Dos empresas que hacían mensualmente sus remates de hacienda. [...] Y mejoró no sólo cuantitativamente la producción sino cualitativamente también, se reemplazó la hacienda de muy baja calidad que había, por animales con mucha mejor genética, mejores condiciones, de carne, de producción, todo. Y bueno, [...] después entramos en la década del 90 y los números de la soja tentaron a todos esos productores que [...] empezaron a probar con algo de agricultura y luego terminaron rompiendo las pasturas, sacando todos esos animales...”¹⁴

A partir del testimonio del entrevistado, que se corresponde con el análisis bibliográfico desarrollado sobre el caso en cuestión, puede observarse no sólo la importancia

13 Entrevista realizada a un habitante (II) de la localidad de Villa de María del Río Seco (departamento Río Seco).

14 Entrevista realizada a un productor ganadero del departamento Río Seco.

de la ganadería local con anterioridad a la década de 1990 en tanto actividad económica preponderante en la zona, que condujo a la formación de pequeños polos de comercialización en ciertas localidades como Villa de María del Río Seco; sino también, la relevancia que tuvo dicha actividad en el proceso de conformación de ciertas condiciones materiales que posibilitaron el posterior desplazamiento de la frontera agrícola. Cabe destacar que la relevancia de dichos eventos radicaba en que además de funcionar como puntos de comercialización de la producción actuaban como sitios de encuentro para la población, mayormente dispersa.

Por otro lado, las grandes empresas generan nuevas movi­lidades que las vinculan sólo tangencialmente con las principales localidades de la región, y que al mismo tiempo refuerzan el rol de cada una de esas unidades productivas como verdaderos enclaves. En este sentido, al interior de dichas explotaciones (algunas de las cuales superan las 20.000 hectáreas) además de la superficie destinada a los cultivos, pueden encontrarse -según el caso- talleres, hangares (donde se guardan los aviones que utilizan para las tareas de fumigación), depósitos, silos, *feed-lots*, estanques (piscicultura), plantas de procesamiento, entre otras instalaciones tecnológicas. Pero cuentan además con oficinas y casas para algunos de sus empleados y sus familias.

En palabras de un empleado vinculado a una de estas estancias comentaba al respecto:

“Las viviendas de los empleados [...] se han hecho de a diez, de a dos, de a ocho, de a seis. [...] Algunos viven en el pueblo, pero casi todos tienen casa en el pueblo y acá [...] Por el tema de los horarios. En verano se arranca muy temprano. [...] a las seis de la mañana ya están trabajando, porque a las tres de la tarde ya no podés estar [por la temperatura]”¹⁵

Se generan así dinámicas intrínsecas, donde la población que reside allí sólo entra en vinculación con los centros regionales para acceder a ciertos servicios (banco, alimentos, salud, etc.) o en algunos casos particulares, cuando conservan su vivienda en el pueblo. Lo cierto es que en la búsqueda por maximizar la utilización de la fuerza de trabajo el capital, en este caso, llega a conformar pequeños asentamientos en las mismas inmediaciones del lugar donde se ubica la producción.

Asimismo, resulta importante mencionar que se estructura en región un sistema de transporte de pasajeros (autobuses) que une a las diferentes localidades del norte cordobés entre sí y, a su vez, a estas con la ciudad de Córdoba. Este se compone de un servicio regular

15 Entrevista realizada a un empleado de un establecimiento agroindustrial ubicado en el área de estudio.

y de un servicio diferencial, denominado “puerta a puerta”. Es a través de dicho sistema que los habitantes de las diferentes localidades pueden acceder a los bienes y servicios que se ofertan sólo en las cabeceras departamentales, así como también permite la realización de viajes diarios, como por ejemplo aquellos realizados por los jóvenes para estudiar carreras terciarias en los centros poblados de mayor envergadura, como sucede en Villa de María del Río Seco u Ojo de Agua en Santiago del Estero, entre otros. Este sistema de transporte de pasajeros se asienta sobre la serie de rutas, tanto provinciales como nacionales, y de caminos que fue presentada anteriormente para dar cuenta del transporte de la producción.

Finalmente, para completar -parcialmente- el abanico de las movilidades vinculadas a la población que se presentan en relación con el caso de estudio, se considera necesario mencionar dos situaciones particulares (que a su vez se expresan a escalas geográficas distintas) en torno a la dinámica poblacional en la región.

Por un lado, y en vinculación con el proceso migratorio del campo a la ciudad introducido anteriormente, cabe hacer referencia a la suburbanización que vienen mostrando las localidades más grandes (principalmente las cabeceras departamentales), donde se puede apreciar la construcción de viviendas precarias en sus márgenes, situación que incluso se ve acompañada de una estigmatización de la población que allí reside.

Esta situación se ve reflejada en la respuesta de un poblador de Villa de María del Río Seco cuando se le preguntó acerca del crecimiento, tanto poblacional como edilicio, de la localidad:

“Ha crecido. Así mismo ha crecido la inseguridad, antes dormíamos con las ventanas abiertas, era otro país. Yo me venía a trabajar y no ajustaba las puertas. Desde hace unos años para acá no.”¹⁶

El crecimiento de estas localidades se vincula a su vez con la implementación de planes de vivienda por parte del gobierno provincial, a partir de los cuales una porción de la población accede a una casa que cuenta con servicios básicos y que se encuentra integrada en la trama edilicia.

Y por otro lado, y en vinculación con el mismo proceso pero visto desde la escala departamental, es importante destacar que incluso en la actualidad se reproduce e intensifica la lógica histórica que establece a estos departamentos como poseedores de una baja densidad poblacional y una escasa participación porcentual en el total provincial. En estas condiciones,

16 Entrevista realizada a un habitante (I) de la localidad de Villa de María del Río Seco (departamento Río Seco).

la ciudad de Córdoba es uno de los polos de atracción de población más importantes a nivel de la provincia, al que en general se dirigen quienes no encuentran posibilidades laborales en las zonas rurales de origen (Ensabella 2008).

4. Conclusiones

A lo largo del trabajo se reflexionó acerca de la relación entre frontera y movilidad, profundizando el estudio de las particularidades presentadas por las fronteras agrarias en la actualidad a través del análisis del avance de la frontera agraria moderna en el norte de la provincia de Córdoba, considerando el caso de los departamentos Tulumba, Sobremonte y Rio Seco. Fue con esta finalidad que se identificaron y describieron una serie transformaciones que tuvieron lugar en torno a su sistema de movilidades, en referencia a la población y a la producción, en estrecha vinculación con dicho proceso.

De este modo, se pretendió dar cuenta del complejo sistema de movilidades que se estableció en la zona, cuyo análisis nos ofrece un acercamiento parcial al modo en el que la expansión del capital agrario reconfigura los espacios anteriormente considerados marginales desde su óptica, a través de su incorporación al sistema productivo hegemónico.

A través del amplio abanico de situaciones analizadas se buscó reforzar la idea de que frontera y movilidad son elementos indisolubles. En este sentido, pudo observarse de qué modo la movilidad tanto del capital como de la población estuvo acompañada en todos los casos por el establecimiento de una selectividad en los desplazamientos de bienes y personas, que se instauró en función de la nueva configuración espacial organizada por la expansión agroindustrial en la región.

Finalmente, y en orden con la caracterización realizada acerca de las fronteras en tanto realidades procesuales, se buscó reconstruir lo sucedido en la región de estudio de un modo dinámico que permitiese reconocer dicha característica en la práctica. En este orden, y a modo de cierre, se considera pertinente tener en cuenta dos cuestiones: por un lado, que las dimensiones mencionadas no agotan el sistema de movilidades de la región, que es mucho más complejo y como fue señalado es susceptible de ser abordado desde las múltiples dimensiones de lo social (económico, político y cultural); y por otro lado que, en tanto realidad inacabada, la frontera agraria moderna está en constante transformación, generando permanentemente nuevas movilidades o afectando aquellas que encuentra a su paso.

5. Bibliografía

BENEDETTI, Alejandro e Iñigo LAGUADO (2013) “El espacio fronterizo argentino-chileno. Definición de categorías operativas y primera aproximación descriptiva”. En: NUÑEZ, A.; F. ARENAS y R. SÁNCHEZ (eds.) *Fronteras en movimiento e imaginarios geográficos. La cordillera de Los Andes como espacialidad sociocultural*, Serie GEOlibros N° 16. Santiago: RIL editores.

BENEDETTI, Alejandro y Adriana DORFMAN (2013) “Presentación dossier: Fronteras y Movilidades”, *Revista Transporte y Territorio* n. 9, Universidad de Buenos Aires. <<http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/301/279>>.

BENEDETTI, Alejandro y Esteban SALIZZI (2011) “Llegar, pasar, regresar a la frontera. Aproximación al sistema de movilidad argentino-boliviano”. *Revista Transporte y Territorio* n. 4, Universidad de Buenos Aires. <<http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00409148.pdf>>.

BENEDETTI, Alejandro y Esteban SALIZZI (2014) “Fronteras en la construcción del territorio argentino”, *Cuadernos de Geografía - Revista Colombiana de Geografía*, v. 23, n. 2, jul.-dic., Bogotá.

BERNARDES, Julia Adao (1995) “Mudança técnica e espaço: uma proposta de investigação”. En: ELIAS DE CASTRO, I.; P. C. da Costa Gomes y R. Lobato Côrrea (orgs.) *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Bertrand.

BERNARDES, Julia Adao (2009) “Fronteiras da Agricultura Moderna no Cerrado Norte/Nordeste: Discontinuidades e Permanências”. En: BERNARDES, J. A. y J. B. BRANDAO FILHO (orgs.) *Geografias da Soja II. A territorialidade do Capital*. Río de Janeiro: Arquimedes Edições.

BISIO, Catalina; Daniel CACERES; Guillermo FERRER; Felicitas SILVETTI y Gustavo SOTO (2011) “Los impactos de la agriculturización en el norte de Córdoba. Descampesinización y persistencia”. En: LOPEZ CASTRO, Natalia y G. PRIVIDERA (comps.) *Repensar la agricultura familiar. Aportes para desentrañar la complejidad agraria pampeana*. Buenos Aires: Editorial CICCUS.

CABIDO, Marcelo y Marcelo ZAK (1999) *La vegetación del Norte de Córdoba*. Córdoba, Secretaría de Agricultura, Ganadería y Recursos Renovables de Córdoba.

CACERES, Daniel y Felicitas SILVETTI (1998) “Una perspectiva sociohistórica de las estrategias de reproducción social de pequeños productores del noroeste de Córdoba”, *Debate Agrario*, n. 28, Perú.

CAZENAVE, Daniel (2004) “Ferrocarril Central Argentino. Los últimos años de gloria”, *Todo Trenes* n° 30.

DIRECCION PROVINCIAL DE VIALIDAD (2014) *Mapa vial de la provincia de Córdoba*, Gobierno de la provincia de Córdoba, Ministerio de Infraestructura. <<http://www.cba.gov.ar/wp-content/4p96humuzp/2014/03/2-MapaVial-A3.pdf>>.

ENSABELLA, Beatriz (2008) “El deterioro de los ecosistemas del norte cordobés y los límites de las economías campesinas”, *Mundo Agrario, Revista de Estudios Rurales*, v. 9, n. 17, Centro de Estudios Histórico Rurales, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata.

GUTIÉRREZ, Andrea (2009) “Movilidad o inmovilidad: ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos”, *XV CLATPU*, Buenos Aires.

LA VOZ (2013) “El norte cordobés sufre por la persistente falta de agua”, Sábado 5 de octubre de 2013.

MARTINS, José de Souza (1996) “O tempo da fronteira. Retorno à controvérsia sobre o tempo histórico da frente de expansão e da frente pioneira”, *Tempo Social, Rev. Sociol. USP*, 8(1), São Paulo.

REBORATTI, Carlos (1990) “Fronteras agrarias en América Latina”, *Geo-Crítica Cuadernos Críticos de Geografía Humana*, n. 87, mayo de 1990. Universidad de Barcelona, Facultad de Geografía e Historia. <<http://www.ub.edu/geocrit/sv-26.htm>>.

REBORATTI, Carlos (2007) “El espacio rural en América Latina: procesos, actores, territorios”. En: FERNANDEZ CASO, M. V. y R. GUREVICH (coords.) *Geografía. Nuevos temas, nuevas preguntas. Un temario para su enseñanza*. Buenos Aires: Editorial Biblos.

SALGUERO, Emiliano (2008) *Estudios socioculturales del noroeste cordobés: Corredor Norte - Río Seco*. Córdoba: Agencia Córdoba Ciencia.

SALIZZI, Esteban (2013a) “Agronegocio y transformaciones espaciales: una aproximación al estudio de la frontera agraria en el norte cordobés (1990-2010)”, *X Jornadas Nacionales y II Internacionales de Investigación y Debate, II Encuentro Sudamericano de Estudios Agrarios. Actores, estrategias y poder en el mundo rural. Argentina y Brasil (siglos XIX y XXI)*. Bernal: Mnemosyne - CEAR - Universidad Nacional de Quilmes.

SALIZZI, Esteban (2013b) “Expansión de la frontera agropecuaria en el norte de Córdoba: reflexiones en torno a la relación entre “nueva agricultura” y ambiente”. CD de las *VII Jornadas Interdisciplinarias de Estudios Agrarios y Agroindustriales*, 29 de octubre al 1 de noviembre, Buenos Aires, Argentina. Facultad de ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.

SALIZZI, Esteban (2014) “Los territorios del agronegocio: una aproximación al análisis espacial de la frontera agraria moderna”, VII Jornadas de Economía Crítica, La Plata.

SMITH, Neil (2006) “La geografía del desarrollo desigual” (traducción de Esteban Mercatante y Martín Noda). En: DUNN, B. y H. RADICE (eds.) *100 years of permanent revolution: Results and prospects*. Pluto press.

UNIDAD MINISTERIAL DE SISTEMA INTEGRADO DE INFORMACIÓN AGROPECUARIA (UMSIIA) (2014) *Estadísticas agropecuarias - Resultados campañas agrícolas*, Ministerio de Agricultura Ganadería y Alimentos (MAGYA) de la provincia de Córdoba. <<http://magya.cba.gov.ar/Umsiia.aspx#anterior>>.

ZUSMAN, Perla (1999) “Representaciones, imaginarios y conceptos en torno a la producción material de las fronteras. Reflexiones a partir del debate Hevilla-Escamilla”, *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, n. 149, 25 de marzo de 1999. Universidad de Barcelona, Facultad de Geografía e Historia. <<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-149.htm>>.