



La Hidrovía en el lugar. Aportes para el estudio de las obras de infraestructura y logísticas asociadas a La Hidrovía Paraguay - Paraná en la ciudad de Santa Fe



Anahí Acebal

anahiacebal@gmail.com

CONICET - Universidad Nacional del Litoral, Instituto de Humanidades y Ciencias Sociales del Litoral, Argentina.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4124-4047>

Recibido: 12 de noviembre de 2021. Aceptado: 28 de diciembre de 2021.

RESUMEN

El presente trabajo se propone analizar la incidencia de la Hidrovía en un lugar: la ciudad de Santa Fe. La apuesta de este artículo considera que el lugar existe por ser al mismo tiempo local y global (Santos; 1996). En un contexto de ampliación de las fronteras agropecuarias, de expansión de las exportaciones de commodities y de finalización de la concesión otorgada para las tareas de balizamiento y dragado de la Hidrovía Paraguay Paraná, cobran relevancia los proyectos de reconversión portuaria, de infraestructura y logística de Santa Fe. A través de un trabajo multimétodo que recupera diferentes evidencias empíricas, nos proponemos estudiar la centralidad geoestratégica que adquiere Santa Fe como último puerto de ultramar y como lugar de conexión de la Hidrovía con el corredor bioceánico. Nos centramos en el proceso de reordenamiento de la ciudad impuesto desde las verticalidades (Santos; 1993). Específicamente, en las acciones que se vienen emprendiendo desde el gobierno provincial y municipal en conjunto con las principales entidades productivas de la ciudad, en pos de la concreción de obras de refuncionalización y relocalización del puerto de Santa Fe asociada al desarrollo y readaptación de la infraestructura y la logística en la Hidrovía.

Palabras clave: *Hidrovía Paraguay Paraná. Reconversión portuaria y logística. Reordenamiento territorial. Infraestructura.*

The Hidrovía in a place. On the infrastructure and logistic works associated with the renegotiation of the agreement of the Hidrovía Paraguay - Paraná in the city of Santa Fe

ABSTRACT

The aim of this paper is to analyze the incidence of the waterway in a place: the city of Santa Fe. Considering that the place exists because it is both local and global at the same time (Santos; 1996), it is that this bet is made. In a context of expansion of agricultural frontiers, expansion of commodity exports and the end of the concession granted for the beaconing and dredging of the Paraguay-Parana waterway, the port, infrastructure and logistic reconversion projects of Santa Fe become relevant. Through a multi-method work that recovers different empirical evidences, we propose to study the geostrategic centrality that Santa Fe acquires as the last overseas port and as a place of connection of the waterway with the bioceanic corridor. We focus on the process of reorganization of the city imposed from the verticalities (Santos; 1993). Specifically, on the actions being undertaken by the provincial and local governments together with the main productive entities of the city, in pursuit of the refunctionalization and relocation of the port of Santa Fe associated with the development and readaptation of infrastructure and logistics in the waterway.

Keywords: *Paraguay Paraná Waterway. Port and logistics reconversion. Territorial redevelopment. Infrastructure.*

Palavras-chave: *História. Hidrovia Paraguai Paraná. Reversão portuária e logística. Reabilitação Territorial. Infraestrutura.*

INTRODUCCIÓN. SANTA FE: UN LUGAR EN LA HIDROVÍA

El Río Paraná es el más importante del sistema hidrográfico de la cuenca del Plata (Paoli et al; 2020). Por sus características geológicas e hidrológicas se divide en 3 tramos: El Paraná Superior - desde su nacimiento, en la confluencia con los ríos Paranaíba y Grande, hasta el límite de Misiones-Corrientes con Paraguay y la confluencia con el río del mismo nombre, -; el Paraná Medio - desde esta confluencia hasta la localidad de Diamante en la provincia de Entre Ríos - y el Paraná Inferior - desde Diamante hasta estuario rioplatense - (Iriondo; 2011, Paoli et al; 2020, Del Rey Rodríguez y Levrino; 2021).

Este río y su afluente, el Río Paraguay, conforman la columna vertebral de una vía navegable que adquirió hace 25 años el nombre de Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP). Esta representa el 23% de la superficie de América del Sur. Se estructura en torno a las cuencas de los Ríos Paraguay, Paraná, y Uruguay, todas tributarias de la Cuenca del Río de la Plata. Es una de las vías fluviales navegables más importantes del mundo con una extensión aproximada de 3442 kilómetros comprendidos de Norte a Sur desde Puerto Cáceres (Brasil) hasta Puerto Nueva Palmira (Uruguay). A través de la misma se comercializa la producción de granos y derivados agroindustriales de Argentina, Paraguay, Bolivia y parte de la producción del Estado de Mato Grosso de Brasil. Según el Instituto de Desarrollo Regional de Rosario (2018) su área de influencia abarca una superficie directa de 720.000 kilómetros cuadrados e indirecta de aproximadamente 3.500.000 kilómetros cuadrados. A lo largo de la misma se encontraba, durante el período 2015 -2016, más de 32 millones de hectáreas sembradas, representando una producción de soja - el mayor producto exportable en esta hidrovía - de unos 96 millones de toneladas. Desde esa fecha y hasta principio de este año, según informante clave, se transportaron por la HPP 120 millones de toneladas de cargas por año (Entrevista personal a referente técnico. 26/03/2021).

Desde el año 1995, en el marco del proceso de privatización de las cuencas navegables de Argentina, la concesión de dragado y balizamiento fue otorgada a la empresa Hidrovía S.A, integrada por la empresa nacional Emepa y la dragadora de origen belga Jan de Nul. Desde el año 2000, la HPP se constituye como uno de los ejes de integración estratégico de la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana (en adelante IIRSA)¹. Esta iniciativa, que tiene como base un documento de diagnóstico elaborado por Banco Interamericano de Desarrollo (BID), se propone la adaptación de la infraestructura y logística suramericana a las necesidades de los nuevos patrones de transporte internacional. Esta propuesta para la optimización de la circulación de la mercancía, que busca reducir o eliminar los “cuellos de botella” a la libre circulación, tiene como Comité Técnico coordinador, precisamente, al BID, a la Corporación Andina de Fomento (CAF) y al Fondo Financiero para el desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA) (Álvarez; 2019).

Dicho Comité establece, en su Plan Estratégico, una propuesta de integración a través de la superación de barreras geográficas, el acercamiento a los mercados y nuevas oportunidades económicas para los países. Así es se diseña una “Cartera de Proyectos” de megas obras de infraestructuras en cada uno de los ejes de integración con el objetivo de articular los territorios más atractivos para la acumulación del capital con los centros internacionales de producción y consumo a través de puertos ubicados en el Atlántico y en el Pacífico (IIRSA -COSIPLAN; 2017, Álvarez; 2019)². De esta manera, la IIRSA, con el desarrollo de la infraestructura necesaria para las nuevas modalidades de circulación, expresa un reordenamiento territorial en función de dinámicas globales - de necesidades distantes y actores extraños al lugar (Santos; 1993, Silveira; 2016) -.

La HPP, en el marco de la IIRSA, es un corredor esencial para los planes de reordenamiento territorial de Sudamérica puesto que es un eje que se articula con otros ejes. Concrétame con el Eje MERCOSUR – Chile, en el cual se proyecta el Corredor Bioceánico Porto Alegre - Santa Fe - Coquimbo. Este es una arteria fundamental para la estrategia comercial del sur de Brasil, Paraguay, Bolivia, el centro de Argentina y el norte de Chile al permitir la salida de mercancías por el Pacífico, reduciendo tiempos y los costos de transporte hacia los mercados más dinámicos como el asiático. Adquiriendo mayor relevancia la conexión entre ambos ejes al permitir, por medio de la conexión de la HPP con la Hidrovía Paraná Tieté, ser un camino de salida de toda la producción de Sao Paulo para su exportación por el Océano Pacífico (Acebal y Álvarez; 2021, IIRSA -COSIPLAN, 2017).

Según Venesia (2018a), desde la implementación de la HPP en 1995 ha ocurrido una baja sustancial en los precios del transporte de cargas y una fuerte expansión en la superficie sembrada, como de los volúmenes producidos y exportados. Es por ello que sostiene que el impacto del desarrollo de este tipo de obras de infraestructura, sumado a los avances de la biotecnología, duplica las superficies exportables y, por tanto, los niveles de exportación.

Sin embargo, en la actualidad, para el Instituto de Desarrollo Regional de Rosario (2018), por la centralidad geopolítica y estratégica que adquiere, la HPP se ha tornado un instrumento ineficiente para responder a las necesidades del comercio y transporte.

1 Los ejes de integración elaborados por la IIRSA son: 1 – Eje Andino 2- Eje de Capricornio, 3- Eje Hidrovía Paraguay-Paraná, 4- Eje del Amazonas, 5- Eje del Escudo Guayanés, 6- Eje del Sur, 7- Eje Interoceánico Central, 8- Eje del Mercosur-Chile, 9- Eje Perú-Brasil-Bolivia.

2 Esto debe ir necesariamente acompañado de un marco de apertura comercial y de inversiones, “armonía” política y convergencia regulatoria entre países en perspectivas a una articulación territorial que facilite precisamente el acceso al mercado: de materias primas e insumos a los centros de producción (incluida fuerza de trabajo) y de la producción a mercados nacionales e internacionales (Álvarez; 2017).

Precisamente, en palabras de quien fuera Director del Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay Paraná es necesario pensar en “el desarrollo de un plan maestro de navegación troncal ampliado a toda la vía navegable, fundamentalmente en lo concerniente a las distintas provincias litorales”, una “planificación integrada de los sistemas de transporte vial, ferroviario y fluvial”, “promover la disminución de los costos de transporte”, “fomentar la complementación de los puertos de frente fluvial con los de frente marítimos” e “impulsar el crecimiento de las cargas en Hidrovía” (Venesia; 2018b). Así afirma que si bien existe “un sistema logístico comercial sostenido (...) hay que convertirlo en un sistema de mayor sustentabilidad en casi todos los términos desde medioambiental hasta sus configuraciones de servicio logístico y comercial, en un afán de mayor integración territorial, cohesión social y desarrollo”, para responder a las necesidades no ya locales sino del comercio internacional. (Entrevista personal al director del Programa santafesino de Desarrollo de la HPP - 20/09/2018).

En este sentido resulta relevante marcar que si bien en el conjunto de instalaciones industriales, logísticas, puertos y terminales especializadas en lo que se denomina como el Gran Rosario es donde se representa la mayor concentración de operaciones vinculadas a la agroindustria de toda la HPP³, en los últimos años se ha avanzado en la proyección de mejoras logísticas en los puertos del Paraná Medio en perspectiva de complementar, precisamente, los puertos del Gran Rosario. En búsqueda de respuestas a estas necesidades de optimización de la circulación de la mercancía, el Puerto de Santa Fe podría recobrar, como en décadas pasadas, significativa importancia.

Un informe de la Universidad Tecnológica Nacional (2010) remarca que del Proyecto Hidrovía Paraguay-Paraná hay dos iniciativas que son de importancia para la reconversión del Puerto de Santa Fe: el Proyecto Santa Fe al Océano y el Proyecto Santa Fe al Norte. El primero, está en marcha desde 1997 y son las obras de dragado llevadas a cabo para definir la profundidad de la vía navegable y adaptarla a los requerimientos del tráfico ultramarino generando un incremento de la oferta de servicios y mayores niveles en cuanto a volúmenes de flujo de cargas. El segundo, con mayores dificultades de concreción por los posibles impactos ambientales que generaría, tiene como objetivo facilitar el incremento del transporte fluvial para dar salida a mayores volúmenes de exportaciones tanto del litoral como del norte argentino, de Brasil, Paraguay y Bolivia. Se busca alcanzar en todo momento los 10 pies de calado de Santa Fe al Norte tanto sea por el Paraná y el Paraguay hasta Asunción o por el Alto Paraná hasta Iguazú. Estas obras tienen en la CAF y en el BID a sus principales financistas y están incorporadas a la Cartera de Proyectos de IIRSA - COSIPLAN, contando con el monitoreo del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo. Ambos proyectos, al norte y al sur de Santa Fe, dan centralidad a la planificación de las obras de reconversión del puerto santafesino en una terminal multipropósito.

A su vez, el Puerto de Santa Fe cobra gran importancia para el desarrollo de la Hidrovía ya que es allí donde ésta se articula con el Corredor Bioceánico Central Porto Alegre - Santa Fe - Coquimbo (ver figura 1). Esta posición geoestratégica convierte a la zona en un punto logístico de carga, descarga, acopio y transporte de bienes en dirección Norte-Sur y Este-Oeste. Es por ello, también, que en los últimos años la ciudad de Santa Fe es objeto de vastos proyectos de reconversión de otras infraestructuras asociadas al Puerto y logística acrecentando la rentabilidad de las empresas, pero también de

³El complejo puerto fabril que se despliega sobre 70 kilómetros al norte y al sur de Rosario, sobre el Río Paraná, es uno de los más grandes del mundo. Consta de 31 terminales portuarias que operan distintos tipos de cargas y 21 plantas de almacenamiento y procesamiento de granos (en su mayoría privadas perteneciente a ADM, Bunge, Cargil, Cofco, Dreyfus, AGD, Glencore y Vicentín, entre otras). 5 de cada 10 buques del mundo que transportan harina y aceite de soja zarpan de los puertos del Gran Rosario. En el 2019, ingresaron a estos puertos 2635 buques y salieron 74 millones de toneladas de producción (Orellano; 2020).

conflictos sociales y ambientales por lógicas distintas de uso del espacio geográfico (Acebal y Álvarez; 2018, Acebal; 2021).

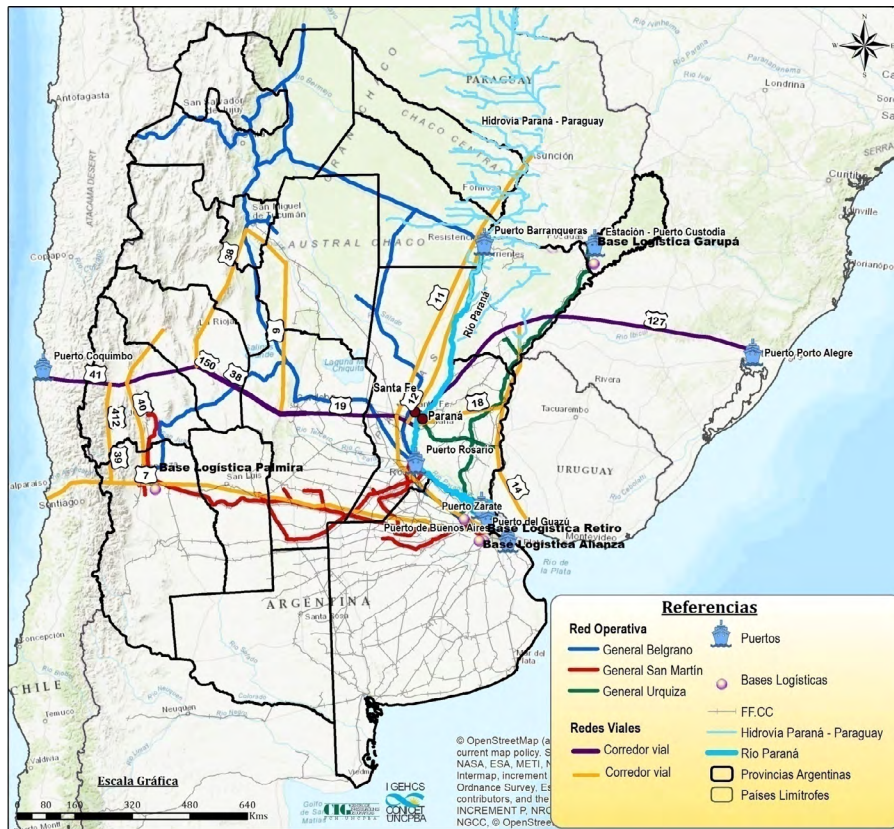


Figura 1. La Ciudad de Santa Fe en la conexión la Hidrovía Paraguay - Paraná y el Corredor Porto Alegre - Coquimbo. Fuente: Álvarez; 2019.

En un contexto de constante ampliación de las fronteras agropecuarias y de expansión de las exportaciones de commodities y de finalización de la concesión otorgada para las tareas de balizamiento y dragado, la HPP cobra especial relevancia y en consecuencia también los proyectos de reconversión portuaria, de infraestructura y logística en Santa Fe. Entendido que el lugar, tal como plantea Santos (1996), existe por ser, al mismo tiempo, local y global, en este artículo apostamos a pensar cómo se reordena un lugar de la HPP.

Es por ello que, a través de un trabajo multimétodo que recupera diferentes evidencias empíricas, en este artículo nos proponemos estudiar la centralidad geoestratégica que adquiere Santa Fe como último puerto de ultramar y como lugar de conexión de la HPP con el Corredor Bioceánico. Aunque partimos de considerar al lugar también es el espacio de producción y reproducción de la vida cotidiana y de las resistencias ante avance de la mercantilización y destrucción extractivista, en esta oportunidad nos centramos en el proceso de ordenamiento de la ciudad de Santa Fe impuesto desde las verticalidades (Santos; 1993), de arriba hacia abajo, desde el Estado - en tanto articulador de los intereses corporativos y empresariales con poder de legislar sobre el ordenamiento territorial (Catai; 2017) - hacia el territorio. Específicamente, en las acciones que se vienen emprendiendo desde el gobierno provincial y municipal en conjunto con las principales entidades productivas de la ciudad, en pos de la concreción de obras de refuncionalización y relocalización del Puerto de Santa Fe asociada al desarrollo y readaptación de la infraestructura y la logística en la HPP.

HERRAMIENTAS TEÓRICAS Y CONCEPTUALES PARA PENSAR EL PROBLEMA

Partiendo de la noción de territorio como espacio socialmente construido (Santos; 2000), Mançano Fernandes (2005) afirma que los espacios geográficos se conforman en territorios a partir de múltiples relaciones y actores. Son esas relaciones las que transforman de forma solidaria y conflictiva el espacio geográfico en territorio. Profundizando en estas relaciones, Porto Gonçalves (2001; 2003) sostiene que el ejercicio de poder sobre el espacio geográfico está vinculado a las diferentes formas de apropiación del mismo. Como una relación social, el espacio geográfico es también una relación entre sociedad y naturaleza. En el mismo sentido, para Manzanal (2014) la producción del territorio tiene efectos diferenciales sobre la población que lo habita, es por esto que la infraestructura, por ejemplo, va a generar efectos diferenciales sobre los distintos grupos sociales.

Al analizar este proceso de producción del territorio Santos (2000) afirma que el espacio es formado por un conjunto indisociable solidario y también contradictorio de sistemas de objetos y sistemas de acciones, es decir, fijos y flujos. Ese sistema de acciones y objetos es cada vez más artificial y responde a necesidades ajenas y distantes de las que apenas se conoce su localización. Las acciones son cada vez más extrañas a los fines de la comunidad y el lugar, lo que obliga a una diferenciación entre la escala de realización de las acciones y las escalas de su comando. Así Silveira (2007) plantea que, en la actualidad, a la luz de la globalización, el territorio debería ser analizado con nuevos objetos, acciones y normas que redefinen los lugares y la formación socioespaciales y, por ende, la capacidad de acción de los sujetos. La autora sostiene que se atraviesa un proceso de reconvención del medio técnico, lo que lo ha transformado en medio técnico-científico-informacional traccionado por actores globales que buscan optimizar la logística y la circulación ampliando los circuitos espaciales de producción.

En el marco de una mundialización (Santos; 1993) la importancia de la fluidez y de la relativa desaparición de las distancias a partir del desarrollo de la técnica – con la formación de un medio técnico, científico e informacional (ibidem)-, en las áreas de transporte y comunicaciones, sobre todo, han permitido crear en la homogeneización del espacio. En este contexto, los lugares (Santos; 1996) adquieren una nueva importancia en la organización política de los territorios.

En este sentido, Porto Gonçalves (2001) sostiene que las expresiones globalización o mundialización son indicativos de un profundo proceso de reorganización social. En este contexto, los territorios se encuentran en permanente conflicto por su uso, atravesados por dos campos de fuerzas que se oponen y se atraen dialécticamente (Cataia; 2017): las horizontalidades – el asiento de todo lo cotidiano – y las verticalidades - áreas o puntos al servicio de los actores hegemónicos: los Estados y las grandes empresas (Santos, 1993)-.

El orden global, espacio de verticalidades, es construido a partir de una estrategia selectiva por parte de los actores globales sobre territorios, a partir de la elección de puntos considerados esenciales a las aspiraciones de las grandes empresas (Santos 1996; Cataia 2017). El Estado – en tanto articulador de los intereses empresariales y mediador del ámbito global y local (Marx; 1985, Santos; 1993; Cataia; 2017) – en sus formas de hacer, en sus políticas (Gutiérrez; 2017), va legalizando un determinado ordenamiento territorial (Cataia; 2017). El orden local es construido también por la práctica ordinaria y cotidiana de sustento, de producción y reproducción de la existencia, de la vida (Gutiérrez; 2015; 2017 Federici; 2013, 2018).

Si bien ambos espacios son conjuntamente esenciales para el entendimiento del reordenamiento territorial, Santos (2000) remarca que el devenir local se refiere, en última instancia, al devenir mundial. En este sentido, para pensar en el espacio de las verticalidades, en las escalas de comando del reordenamiento del territorio en pos del desarrollo de nuevas obras de infraestructuras, recuperamos los aportes de Harvey (2005) respecto a la importancia de las lógicas y las dinámicas globales de acumulación del capital en la expansión de los grandes actores económicos y los flujos financieros sobre los territorios.

A través de la metáfora del ajuste espacio – temporal, Harvey (2005) sostiene que la sobreacumulación en un determinado territorio supone un excedente de trabajo y capital, que se expresa como sobreabundancia de mercancías en el mercado local y excedente de capital - dinero que carece de oportunidades de inversión rentable. Estos excedentes buscan ser absorbidos por el desplazamiento temporal a través de las inversiones de capital en proyectos de largo plazo y desplazamientos espaciales a través de la apertura de nuevos mercados, nuevas capacidades productivas y nuevas posibilidades de recursos y de trabajo en otros lugares.

La expansión de un complejo entramado de infraestructura sobre los territorios es un componente fundamental de la acumulación por desposesión (Harvey; 2005), es la red que permite la expansión del capital a territorios inexplorados y a recursos desestimados hasta el momento. La infraestructura extractiva es uno de los factores de posibilidad para que el orden global incida en el orden local pero selectivamente, focalizando los espacios más dinámicos, “luminosos”⁴ (Santos, 1993; Silveira, 2011), para la acumulación del capital.

Entonces, estas lógicas y las dinámicas globales de acumulación del capital y las políticas estatales en distintas escalas, que se entrelazan en proyectos y programas de gestión y planificación, tienen un fuerte impacto en la producción del territorio (Manzanal, 2014). De esta manera, las obras proyectadas en el marco de la optimización de la circulación de mercancía por la HPP y hacia los Mercados Asiáticos a través del pacífico - con su conexión con el Corredor Bioceánico - se proyectan en un lugar que tiene un determinado orden construido por la producción y reproducción de la vida de quienes allí habitan. La imposición de reordenamiento territorial que se da desde afuera y aquella que se propone desde el lugar por momentos entran en tensión, profundizando así los conflictos ya existentes. En esta oportunidad nos centraremos en los proyectos de reordenamiento de las verticalidades traccionado por actores globales y por distintas políticas estatales que buscan optimizar la logística y la circulación ampliando los circuitos espaciales de producción.

4 El orden global, espacio de verticalidades, es construido a partir de una estrategia selectiva por parte de los actores globales sobre territorios, a partir de la elección de puntos considerados esenciales a las aspiraciones hegemónicas (Santos 1993). Así Silveira sostiene que: “Puntos luminosos y verticalizados y áreas opacas de la horizontalidad resultan de la elección “racional” de lugares, por agentes hegemónicos, para abrigar el orden global. Esos lugares luminosos podrían ser definidos por sus altas densidades. La densidad técnica (Santos, 1996b) resulta del grado de artificialidad de un área y su máxima expresión son los espacios inteligentes, donde la coincidencia entre objetos y acciones hegemónicas es prácticamente total, al tiempo que la densidad informacional (Santos, 1996b) se refiere a los grados de exterioridad del lugar y a su respectiva capacidad de relacionarse con otros puntos. La actual división territorial del trabajo exige de los lugares una alta densidad técnica e informacional, pues éstos deben ofrecer sistemas de objetos y servicios que garanticen eficiencia y fluidez. Entretanto, para insertar los lugares en ese orden global, tiende a afirmarse un único ritmo de regulación” (2011:7).

REORDENAR LA CIUDAD DESDE ARRIBA. LAS MEGAOPRAS DE INFRAESTRUCTURAS

Desde 2016, la provincia de Santa Fe, representada por la Secretaría de Transporte y el Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná, en forma conjunta con las entidades productivas e instituciones representativas de más del 80% de la carga usuaria de la vía navegable del Río Paraná - la Bolsa de Comercio de Rosario, la Bolsa de Comercio de Santa Fe, el Consejo Portuario Argentino, la Cámara de Puertos Privados Comerciales, la Cámara de Actividades Portuaria y Marítimas, el Centro Marítimo Rosario y la Cámara de Comercio, Industria y Servicios de San Lorenzo y su zona, los Entes Administradores de los Puertos de Reconquista, Rosario, Santa Fe y Villa Constitución - se vienen organizando con el objetivo de impulsar “la consolidación de un sistema de navegación eficiente, sustentable y seguro, que favorezca el crecimiento del transporte por agua, el desarrollo de las hidrovías – especialmente la de la vía navegable troncal del río Paraná- y la baja de los costos logísticos” (Documento Mesa de Trabajo Pública - Privada santafesina para la red troncal de navegación del río Paraná; 2018:3).

Un tercio de la extensión total de la HPP lo representa el sistema fluvial de la provincia de Santa Fe. En este tramo se encuentran localizados una gran cantidad de puertos públicos y privados por donde se exportan más del 75% de los cereales y oleaginosos del país (Gobierno de la Provincia de Santa Fe; 2018). Es así que de los 43 proyectos en Argentina que propone IIRSA en el Eje de la Hidrovía Paraná – Paraguay casi un tercio se emplazan en la Provincia (IIRSA; 2017).

La implicancia que tiene sobre la provincia de Santa Fe la HPP se traduce en que en el año 2016 se crea el Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay - Paraná en coordinación con el Ministerio de Infraestructura y el Área provincial de Relaciones Internacionales. El motivo de creación de este Programa es expresado por su director como producto de que la provincia tiene un conjunto de responsabilidades que exceden el marco meramente provincial ya que:

El Río Paraná en la HPP nos obliga a tener interacción no solo con las provincias del NEA sino con el conjunto de actores del sistema. Tanto con situaciones que se generan con Bolivia, con Brasil, con Uruguay, con Paraguay. En ese sentido, Santa Fe en términos logísticos y de transporte tiene responsabilidades casi como la de un pequeño país (Entrevista personal al director del Programa santafesino de Desarrollo de la HPP - 20/09/2018).

El Puerto de Rosario y los puertos de las localidades aledañas - que constituyen lo que se denomina como el Gran Rosario - se han constituido como el lugar de producción agroindustrial y producción de soja más importante del mundo, con una gran infraestructura multimodal. De hecho, gran parte de las cargas de grano que circulan por la HPP tienen como destino los puertos ubicados aquí (Instituto de Desarrollo Regional de Rosario; 2018, Álvarez; 2019). Es por ello también que en la zona del Paraná Medio y del Paraná inferior es donde la Cartera de Proyectos de IIRSA proyecta la mayor inversión y obras del Eje Hidrovía Paraguay - Paraná.

En la actualidad el Gran Rosario es el lugar de mayor centralidad estratégica provincial en torno a la HPP, su gran dinámica comercial y de procesamiento de granos ha impulsado en los últimos años a ciudades portuarias cercanas como Santa Fe a ser objeto de importantes proyectos de reconversión de infraestructuras y logística transformándose para las aspiraciones del capital en un punto “luminoso” y verticalizado (Santos; 1993). Concretamente, dentro de la cartera de proyectos de la IIRSA propuesto para dicho Eje, se encuentran previstas una serie de obras de infraestructuras para la ciudad. Particularmente se trata de los proyectos: de reconversión del puerto de Santa Fe (en

perfil), de nuevo enlace físico entre Paraná y Santa Fe (en ejecución), reordenamiento de los accesos ferroviarios de la ciudad (en ejecución), mejoramiento del sistema de comunicaciones en el río Paraná entre Santa Fe y confluencia (en ejecución), circunvalación de la ciudad de Santa Fe (concluido), reconstrucción y ampliación de la ruta nacional N° 168: Túnel Subfluvial entre Santa Fe y Paraná (concluido), pavimentación de la ruta nacional N° 11: Tramo Santa Fe – San Justo (concluido) (IIRSA; 2017).

Este sistema de infraestructura, que apunta a consolidar y fortalecer la HPP y su articulación con el Corredor Bioceánico Porto Alegre - Santa Fe - Coquimbo se encuentran asociadas a una obra principal que es el Nuevo Puerto de la ciudad de Santa Fe. Dichas obras son impulsadas por los gobierno municipal, provincial y nacional y sectores empresariales de la ciudad - concretamente la Bolsa de Comercio, Unión Industrial, Ente Portuario, Cámara de la Construcción, Sociedad Rural -, en pos de la consolidación de una plataforma logística que se pretende complementar con distintas modalidades de transporte, distribución de cargas y actividades conexas asociadas a la producción y el comercio internacional (Acebal y Álvarez; 2019).

Álvarez (2019) sostiene que este proyecto de reconversión de logística y multimodalidad se corresponde con una tendencia global de transformar y refuncionalizar los puertos ante los cambios tecnológicos y de composición de los tráficos. De esta manera se pretende un nuevo ordenamiento de la ciudad en función de los cambios geopolíticos globales y regionales - concretamente la expansión de la frontera sojera, de la mega minera y la profundización de la producción extractiva en todo América Latina - que requieren de la promoción y ejecución de un conjunto de grandes obras de infraestructura para acelerar el tiempo de circulación y acrecentar las ganancias. Es importante señalar que dichos proyectos producen conflictos por los usos del espacio geográfico en donde emplazan los mismos puesto que a la vez que genera nuevos nichos de acumulación y ganancia para empresas, incluso locales, tiene un fuerte impacto social y ambiental en el lugar (Álvarez; 2019, Acebal; 2021).

Desde su fundación, la ciudad de Santa Fe y sus alrededores, se caracterizan por ser un lugar de paso estratégico para la comercialización de productos. Puesto que el Río Paraná traza una ruta natural que ofrece “sin resistencia” salida al Río de la Plata y al Atlántico. Por lo que Santa Fe al emplazarse a la vera de este río y - luego de su relocalización - del Río Salado fue, desde el siglo XV, un punto de intercambio de la mercancía proveniente del Perú, Paraguay y también de Chile (Cervera; 1907, Pistone; 1983, Soijet; 2011, Vittori 2017). Entonces, la importancia geopolítica de Santa Fe está dada histórica y espacialmente por su ubicación en la margen de la HPP en el tramo medio del Río Paraná, por tener posibilidades de navegación ultramarina y ser un punto central para la conexión bimodal, carretera y ferroviaria, del Río Paraná con el oeste, el Pacífico.

El Puerto de Santa Fe es el último puerto de la HPP apto para operaciones con buques oceánicos. Se encuentra a 800 kilómetros del océano, siendo uno de los puertos profundos más mediterráneo, lo que da una particularidad única a esta Hidrovía. Asimismo, su ubicación es óptima para unir los modos de transportes terrestre y fluvial, permitiendo el desarrollo de operaciones de cabotaje nacional e internacional y marítimas internacionales. Su posición geográfica le permite operar como un centro de transferencias de cargas desde y hacia los países situados sobre la HPP y en el Corredor Bioceánico Porto Alegre - Santa Fe - Coquimbo (Consejo de Entidades Empresarias y de la Producción de la provincia de Santa Fe; 2006). Es así que su reconversión es de gran incidencia geopolítica en el marco del reposicionamiento territorial de la ciudad y toda la región en vistas al comercio internacional y sobre todo es un nodo muy estratégico a desarrollar.

A partir de 1990 con el plan de descentralización y reforma del Estado que incluyó la provincialización de los puertos argentinos y la transferencia de la gestión de los mismos

a organismos públicos no estatales, se creó - mediante la ley provincial N° 11.011 - el Ente Administrador del Puerto de Santa Fe (EAPSF). La creación de dicho Ente cambió notablemente el funcionamiento de la actividad portuaria puesto que la administración del mismo dejó de estar monopolizada por el Estado para ser compartida con sectores productivos y empresariales de la ciudad. El EAPSF se conforma por un representante de la provincia - que ejerce la presidencia -, uno del municipio, un representante de los trabajadores portuarios, seis representantes de distintos sectores empresariales (Centro Marítimo, Cámara de Comercio Exterior de Santa Fe, Confederación de Asociaciones Rurales de Santa Fe, Shell CAPSA, Asociación de Usuario y Prestatarios de Servicios del Puerto de Santa Fe, La Unión Industrial Santa Fe) y por un veedor miembro de la Bolsa de Comercio de Santa Fe (Blanc; 2016).

Desde la creación del Ente, comienza a instalarse la idea oficial de que el espacio del Puerto ya no servía como tal. Las condiciones técnicas del lugar en donde se encuentra ubicado - el costo de mantenimiento y dragado que requiere el canal de acceso al mismo y la diferencia de pies de profundidad que posee con respecto a los puertos del Gran Rosario - limitaban y limitan la oferta portuaria que se podría realizar desde Santa Fe. Por lo cual se plantea como necesario un proceso de reconversión que lo volviera a posicionar como una opción competitiva. Es así que se comienza a proyectar y llevar adelante sobre el lugar en donde se emplaza el Puerto actual cambios en los usos del suelo que posibilitaron el desarrollo turístico, comercial e inmobiliario, enmarcados primero en el Plan director (1999) y luego en el Master Plan (2003). Así en 2004, se aprobó la modificación del Reglamento de Zonificación de la Municipalidad creando el distrito "Ciudad Puerto" en parte de los terrenos fiscales del Puerto con el objeto de destinar los mismos a los usos de equipamiento administrativos, comercial, financiero, turístico e institucional a escala urbana complementando con actividades residenciales y de esparcimiento (ibidem)⁵. Es así que, en la actualidad de 70 hectáreas, 55 están destinadas al desarrollo urbano, comercial e industrial, no portuario (Entrevista personal al presidente del Ente Portuario en 2019 - 11/09/2019).

Al mismo tiempo, desde 1999 se propone la construcción de una nueva terminal multipropósito del Puerto de Santa Fe a la vera del Río Paraná. La concesión de parte de las actuales tierras del Puerto para actividades comerciales e inmobiliarias tenía como fin recaudar recursos para emprender su traslado a una zona troncal navegable del Río Paraná, sobre la vera troncal de la HPP - en el kilómetro 584 de navegación -, en una localización de ultramar apta para operaciones con buques oceánicos con mayor tonelaje (CEAP; 2012). Con un perfil granario, potenciado por un proyecto de terminal de contenedores, este Nuevo Puerto se proyecta como el canalizador de la producción del centro norte del país.

El lugar elegido en 2006 por el Ente Portuario de Santa Fe para el nuevo emplazamiento del Puerto - denominado punto G ("PG" en figura 2) - fue fuertemente discutido. Principalmente porque las características del río en este lugar plantean serios inconvenientes hidráulicos, que implican un dragado permanente, lo que reproduce el problema del Puerto actual (CEAP; 2012). Pero también por las denuncias realizadas por medios de comunicación local - particularmente por el Diario UNO Santa Fe - y organizaciones locales por la compra de tierras a bajo precio en 2003 por parte empresarios locales - concretamente Vittori y Caputto, ambos dueños del Diario El Litoral - en donde tres años después se determina la reubicación del nuevo Puerto (Diario UNO; 08/07/2007;

⁵ Es importante señalar que desde 2011 quien adquiere gran parte de las concesiones para el desarrollo inmobiliario y comercial es el Grupo IRSA (Blanc; 2016: 128). Este grupo empresarial es el mismo que desde el 2007 y hasta el 2015 era dueño de un 70% de la Isla el Sirgadero, lugar en donde se proyecta una de las obras viales asociadas al Nuevo Puerto: el Enlace Vial Santa Fe Paraná (Acebal y Álvarez; 2019).

CEAP; 2012). Asimismo, el sitio es cuestionado porque las obras complementarias de acceso vial y ferroviario, al emplazarse sobre islas, tendrían un fuerte impacto ambiental e hídrico (CEAP; 2012: 13).

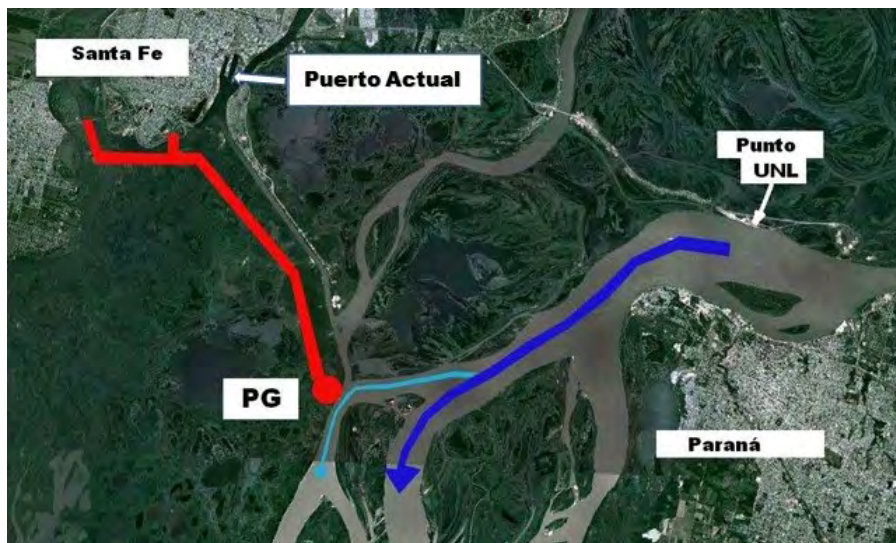


Figura 2. Propuestas de emplazamiento del Nuevo Puerto. PG hace referencia al punto G, el seleccionado como sitio para su reubicación. Fuente: CEAP; 2012.

El sitio que el Gobierno Provincial decidió como lugar para que se instale una terminal portuaria complementaria es en la “Isla Mellado”, en donde confluyen el Río Colastiné con el brazo “La Paciencia” el cual era parte del antiguo cauce del Río Paraná. Este es un cauce de unos 1000 metros que tiene buena profundidad natural y una isla resistente pero de baja altura por lo que se proyecta elevarla. Según un personal técnico encargado de diversos estudios sobre la factibilidad hídrica de las obras de infraestructura en la zona este lugar tiene una serie de aspectos a favor y en contra. Entre los aspectos en contra se encuentra la imposibilidad actual de accesos carreteros. Así una de las obras indispensables para la readaptación logística y reconversión del Puerto de la ciudad y que también tiene gran relevancia para la concreción del Corredor Bioceánico es la conexión vial entre Santa Fe y Paraná (Entrevista personal a referente técnico en el tema. 26/03/2021).

El otro lugar considerado para la relocalización del puerto es el seleccionado por un grupo técnico de la Universidad Nacional del Litoral (UNL) que fue convocado para evaluar las distintas alternativas que había proyectado el Consorcio COINRE sobre el sitio en cual ubicar la obra. El lugar escogido por el grupo técnico de UNL estaba ubicado a las cercanías del túnel subfluvial (ver figura 2). Las razones por las que no consideraron pertinente realizar la obra en el punto G fue porque el brazo del Río Paraná, “La Paciencia”, se viene desactivando (esto es reduciendo su ancho y caudal, no profundidad) desde bastantes años producto de la dinámica morfológica que adquiere el río en el lugar⁶. Resulta angosto para la maniobra de los buques y requiere de permanente dragado por los sedimentos que allí se acumulan y que impiden tener una profundidad óptima. El sitio al norte del Túnel Subfluvial tiene amplitud para maniobras de buques, posee una dinámica morfológica que favorece el mantenimiento de buenas

⁶ Desde el 2006 se sucedió un cierre parcial del cauce, lo que implica no pérdida de profundidad, pero sí de anchura. Esto plantea un nuevo problema ¿cómo hacer el giro del buque? Según un informante clave, este inconveniente ya se avizoraba en los estudios de 2006 y resulta irreversible.

profundidades - lo que implica menor dragado - y al existir los accesos viales a través de la ruta nacional 168, lo que reduciría los costos de inversión estatal (CEAP; 2012).

En 2007 el Gobernador de la provincia presentó un proyecto de expropiación las tierras en donde sería emplazada la nueva terminal multipropósito. Si bien el proyecto tuvo media sanción de diputados a fines del 2007, es en 2008 cuando - con un cambio de gestión en el gobierno provincial y municipal - se aprueba en el Senado y en 2011 se decreta. La ley no solo abarca entre 40 y 50 hectáreas para construir el Puerto y sus accesos, sino que también otras 24.000 hectáreas para la realización de una reserva ecológica, un complejo turístico y recreativo y un parque industrial (CEAP; 2012).

Quien fuera secretario de Obras Públicas del municipio en 2019 sostiene que la ubicación del Nuevo Puerto se encuentra incorporada en el Plan Urbano a pesar de que aún no se ha podido concretar. Este proyecto, que tiene un gran impulso e interés por parte de las distintas entidades productivas de la ciudad, exige “discutir el rol que tendrá dentro de la HPP y cómo se posiciona en relación a un contrapunto con el puerto de Rosario” (Condal; 2019).

La licitación del Nuevo Puerto de Santa Fe fracasó en varias oportunidades (2014, 2015). Desde el gobierno provincial y municipal y desde el Centro de Estudios de la Bolsa de Comercio de Santa Fe se estima que con la realización por parte del Gobierno Nacional de una de las obras complementarias - la conexión vial entre Santa Fe y Paraná (ver figura 3) - se aliviaría la inversión que implicaría la obra del Nuevo Puerto. Según quien era en 2019 el presidente del Ente Portuario esta obra permitiría ahorrar entre 40 y 60 millones de dólares de inversión vial (entre puentes y ruta), por lo que su realización se traduciría en mayor interés por parte de los oferentes de la obra portuaria (Entrevista personal al presidente del Ente Portuario en 2019 - 11/09/2019). Así es que desde el gobierno y las entidades productivas se plantea que el Puente y Puerto se deben pensar en conjunto, como un todo que no puede disociarse:

El proyecto de relocalización (del puerto) está atado directamente al enlace vial Santa Fe Paraná porque la ubicación del nuevo puerto tenes que tener la infraestructura para llegar hasta la vera del río. Y cargarle esa inversión al puerto hace que el puerto sea inviable. Entonces a partir de la inversión del gobierno nacional en la estructura (en referencia al enlace vial), ahí sí tiene razón de ser la posible relocalización. Pero cargarle al puerto la obra vial para acceder al mismo de dos puentes sobre el canal de derivación y sobre el Río Coronda o Riacho Santa Fe es prácticamente inviable (...) En términos de costos, no podés cargar a una operación portuaria una obra de infraestructura de esa magnitud (Entrevista personal realizada al secretario de Transporte de la Provincia de Santa Fe durante el período 2015 - 2019 - 09/09/2019).

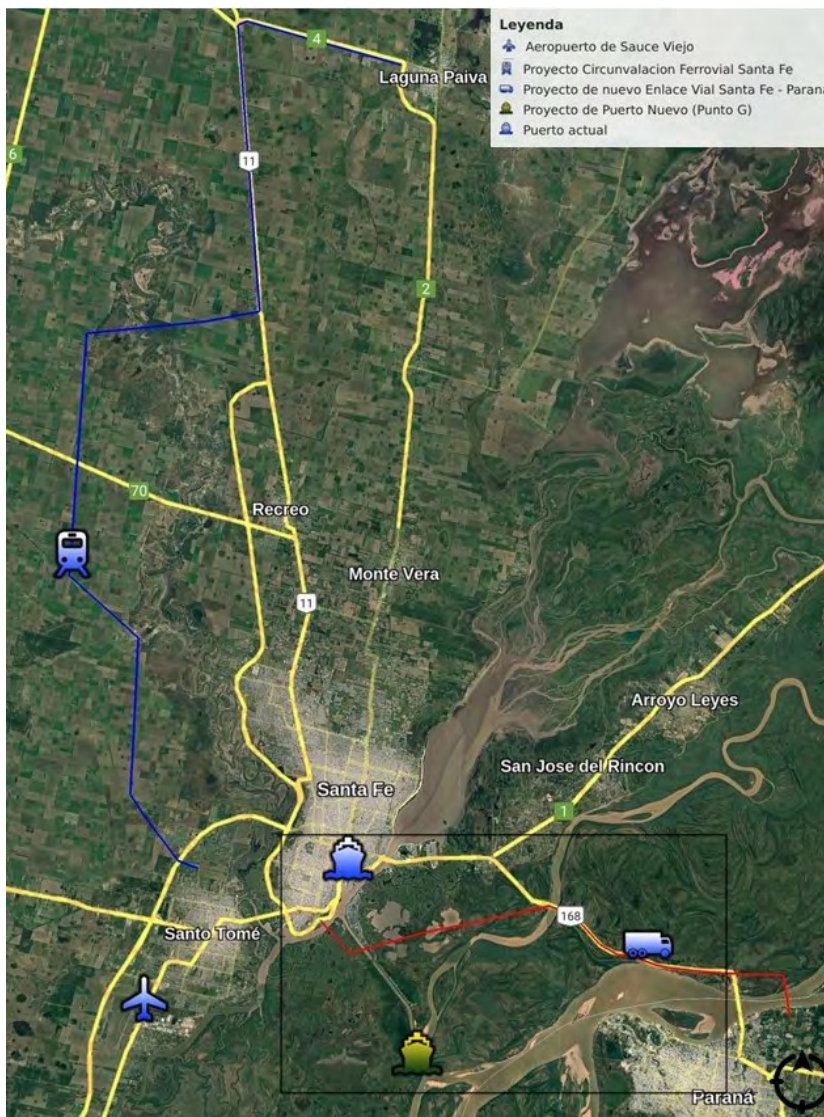


Figura 3. Obras de Infraestructura estratégicas para la ciudad de Santa Fe. Fuente: Elaboración propia.



Figura 4. Obras de infraestructuras estratégicas sobre islas y barrios de la ciudad de Santa Fe. Fuente: Elaboración propia.

La realización de una nueva conexión interprovincial entre Santa Fe – provincia de Santa Fe – y Paraná – Provincia de Entre Ríos - es considerado un eje importante en la planificación de las ciudades y provincias implicadas (Plan Estratégico Provincial Santa Fe Visión 2030; Plan Urbano Santa Fe Ciudad 2007-2008). En consonancia con los programas de gobierno local, provincial, nacional y regional, el Consejo de Entidades Empresarias y de la Producción de la provincia de Santa Fe considera también clave esta inversión para mejorar “la productividad, la estructura de costos de las empresas” (Consejo de Entidades Empresarias y de la Producción de la provincia de Santa Fe; 2007). Esto en perspectiva, no solo de la posibilidad de realización del Nuevo Puerto, sino que también de la concreción e impulso del Corredor Bioceánico Porto Alegre - Santa Fe - Coquimbo. Tal como plantea quien fuera intendente de la ciudad de Santa Fe: “las dos ciudades están unidas para conectar un corredor bioceánico que va desde Porto Alegre hasta el Pacífico, pasando por Coquimbo” (Corral; 07/12/2015).

Desde 2015, momento en que se realizan los estudios de factibilidad del puente Santa Fe Paraná, se presentan distintas propuestas de trazas. La discusión entre la elección de las mismas rondaba en donde sería el sitio más adecuado para el cruce hasta la Autopista Provincial Santa Fe - Rosario y con la Autovía Nacional N°19 que conecta Santa Fe con Córdoba (articulación clave en perspectiva al Corredor Bioceánico). La traza elegida, luego de una serie de discusiones⁷, fue traccionada por parte de los gobiernos y entidades productivas con el objetivo de llevar adelante la estación portuaria complementaria. De hecho, el Gobierno Provincial proyectó “que la comunicación terrestre del Nuevo Puerto se resuelva con la conexión vial Santa Fe - Paraná y que las obras de infraestructura de la terminal portuaria propiamente dicha lo lleven adelante un concesionario que sea quien explote la misma” (Entrevista personal a referente técnico en el tema. 26/03/2021).

Esta obra tiene ciertas particularidades técnicas. Al emplazarse en zona de islas debe ser hidráulicamente permeable, lo que significa que no tiene que tener terraplenes, sino que se deben hacer viaductos y puentes en todos los cruces navegables. Estas características la hacen muy exigente en términos técnicos por la necesidad de transparencia hidráulica. Esto se debe a que el agua del río circula de forma transversal a la ruta, y al ser parte del valle aluvial del Río Paraná es habitual que en momentos de crecidas el río ocupe ciertos sectores de las islas. Se deben entonces “construir puentes aliviadores con suficiente luz para que los caudales de las crecientes más grandes registradas puedan pasar con la mínima afección de las obras, lo cual implica una gran inversión” (Entrevista personal a referente técnico en el tema. 26/03/2021).

A esto se suma que dicha obra se proyecta sobre la Islas las Cañas y el Sirgadero, concretamente atraviesa la jurisdicción del municipio de Paraná y continúa en dirección sureste hasta el empalme con el acceso Norte de la Ruta Nacional 168 - jurisdicción de Entre Ríos - y prosigue, ya en Jurisdicción de Santa Fe, por esta ruta hasta que a la altura del barrio de Colastiné Sur - ubicado en las Isla las Cañas - lo cruza, atraviesa las islas el Sirgadero y luego, al suroeste del Barrio Alto Verde, se conecta con la

⁷ En 2015 se emprenden los estudios sobre la factibilidad de diferentes propuestas de trazas. Entre mayo y julio de 2015, la Consulta ATEC S. A. Presenta la primera etapa del Proyecto Ejecutivo de la obra vial denominada: “Elección de Traza Vial. Informe de Alternativas”. En dicho informe se presentan 8 alternativas posibles y se describen sus principales características y particularidades desde el punto de vista Ambiental, Hidráulico, Transporte y Vial. Se resumen las razones por las cuales algunas de ellas se consideran descartables, llegando a un conjunto de 6 alternativas para ser evaluadas con mayor detalle (Informe ATEC S. A.; 29/07/2015:3). En octubre de 2015, dicha consultora presenta el informe sobre la evaluación técnica de 6 trazas que habían sido preseleccionadas y establece un ranking de las 3 trazas que se encuentran mejor ponderadas de acuerdo a los criterios establecidos (Informe ATEC S. A.; 19/10/2015). Dentro de este ranking no se encontraba la traza 3 que es la que finalmente se selecciona en 2018. Esto despertó muchísimos cuestionamientos por parte del gobiernos municipal y provincial de Santa Fe como también de diversas entidades productivas, quienes lograron finalmente establecerla como la definitiva (Álvarez y Acebal; 2018).

Avenida Circunvalación al sur de la ciudad de Santa Fe. Según el informe de la Consultora encargada de los estudios técnicos de evaluación de las trazas posible para su concreción, esta posee unos 29,3 km de extensión y una gran “incidencia en el área urbana de ambas costas”, puesto que implica “expropiación en el área urbana y rural, y reasentamiento de población en las islas, donde existen irregularidades en la tenencia de la tierra” (Informe ATEC S. A.; 19/10/2015:3).

Sobre estas islas se emplazan 3 barrios isleños históricos que surgieron, a fines del siglo XIX y principios del siglo XX, precisamente, en relación al trabajo portuario: La Vuelta del Paraguayo, Alto Verde y Colastiné Sur (Ver Figura 4). Lxs habitantes de estos barrios históricamente han autogestionado los servicios públicos, se han organizado para ello y para exigir al Estado la regularización de los mismos. Muchxs han desarrollado sus actividades laborales en relación a las condiciones geográficas del lugar – como caza y pesca-. Sin embargo, los condicionamientos a estos tipos de trabajo – desde las reglamentaciones para el ejercicio de la pesca hasta las obras de infraestructuras que han impactado en la flora y fauna del lugar – y la escasa de remuneración que se percibe por los mismos⁸, han hecho que la mayoría de las personas de este lugar hoy trabajen como mano de obra en empresas constructoras o en la prestación de servicios domésticos. El anuncio de la realización de este Puente ha puesto en alerta a la población que allí habita, propiciado el encuentro y construcción de estrategias de lucha comunes entre organizaciones sociales frente a una obra que se impone sobre la vida en el lugar y que estiman tendrá fuertes impactos hídricos y ambientales (Acebal y Álvarez; 2018, Álvarez; 2019, Acebal; 2021).

Es importante mencionar que un punto de particular interés económico y estratégico en el desarrollo de estas obras es la Isla Sirgadero. La misma si bien posee una propiedad indivisa, en donde cada uno de los 18 dueños legales posee un porcentaje del total de la propiedad, desde 2007 y hasta 2015 el mayor porcentaje de dichas tierras⁹ estuvo en manos de Inversora Bolívar S.A, una empresa perteneciente a una de las desarrolladoras e inmobiliarias más importantes del país: Grupo IRSA¹⁰ (Proyecto Revuelta; 2012. Zentner; 2016), que tiene gran parte de la concesión inmobiliaria y comercial de los terrenos del Distrito Ciudad Puerto. En el año 2015, Caputto, empresario local y uno de los dueños del diario local más importante, “El Litoral”, – uno de los poseedores también de las tierras donde se proyecta relocalizar el Nuevo Puerto de la ciudad – compra el dominio legal de las tierras a dicha empresa. Esto permite observar y reflexionar sobre la relación entre infraestructura, especulación inmobiliaria y desalojo de población. Existe una fuerte especulación inmobiliaria en las tierras en donde se proyectan las mega obras de infraestructura como así también proyectos de relocalización - como eufemismo de desalojo - de población. El binomio especulación inmobiliaria e infraestructura trae aparejado intentos constantes de desalojo en esta isla (Crovella y Acebal; 2018).

⁸ Esto puesto que la mayoría de los pescadores no realizan venta directa a los consumidores, sino que venden sus productos a “acopiadores” que son los intermediarios entre los pescadores y los comercios de venta.

⁹ Inversora Bolívar S.A poseía el 70% de las tierras correspondiente a la isla. El Grupo IRSA presenta en el segmento “tierras en reserva” correspondientes a los años fiscales de 2007 a 2015, a la Isla Sirgadero como parte de su cartera de propiedades, comprada en 2007 y vendida en 2015 por un monto total de USD 4,0 millones. Este grupo inversor expresa que esta inversión y venta les ha generado una ganancia de \$32,6 millones (Zentner; 2016).

¹⁰ Este grupo empresarial se autodefine como una de las empresas inmobiliarias líderes de la Argentina, que se dedica a esta actividad, en forma directa e indirecta, a través de subsidiarias, joint ventures y alianzas estratégicas. Poseen una diversificada gama de actividades inmobiliarias, incluyendo la adquisición, desarrollo y operación de: edificios de oficinas y otras propiedades de alquiler; centros comerciales, incluyendo actividades relacionadas de financiación al consumo; inmuebles destinados a vivienda principalmente para su venta; de hoteles de lujo; adquisición de reservas de tierra en zonas estratégicas como reserva para futuros desarrollos o para su venta; e inversión inmobiliaria oportunísima fuera de la Argentina (<http://www.irsa.com.ar/irsa-campania-perfil-corporativo.php>).

En relación a la obra de conexión vial Santa Fe-Paraná hubo un avance significativo en 2018 al acordarse como traza definitiva aquella que permitiría conectar el sitio en donde sería emplazado el Nuevo Puerto con la ciudad. El acuerdo fue por parte de los gobiernos de las provincias de Santa Fe, de Entre Ríos, de ambos municipios y también a nivel nacional. En aquella oportunidad se llegó a una instancia de proyecto ejecutivo pero la posibilidad de licitación y realización de dicho puente se cayó a fines de 2018 junto con su posibilidad de financiación: las PPP (Participación Pública Privada). En este punto, es importante marcar que la posibilidad de realización de estas obras es a partir del financiamiento con capital extranjero que por un lado busca invertir en proyectos a largo plazo para obtener luego mayores beneficios - desplazamientos espaciales temporales a los que hace referencia Harvey (2005) -. Al mismo tiempo, por la necesidad, al apoderarse de los principales recursos estratégicos de América Latina, de ampliar esa red de infraestructura extractiva y reformular los principales corredores logísticos en pos de conectar territorios y recursos prioritarios con las principales rutas comerciales, como es el caso de China (Álvarez; 2020). En palabras del presidente de la Asociación de Dirigentes de Empresas de Santa Fe, la mirada estratégica de los capitales extranjeros - especialmente chinos - de inversión existe, pero son las condiciones macroeconómicas cambiantes del país las que imposibilitan que las mismas se concreten y es esto el motivo de la caída de las licitaciones (Entrevista personal al presidente de Asociación de Dirigentes de Empresas de la ciudad de Santa Fe. 10/11/2021).

A partir de la imposibilidad de licitar la obra de la conexión vial Santa Fe Paraná, y por tanto de reactivar la licitación de la obra del Nuevo Puerto, desde el gobierno provincial se apostó a dinamizar el puerto local actual, con la estrategia de que su reactivación permita la mayor presión para la realización de la conexión vial y consecuente relocalización del puerto. Esta estrategia de reactivar el puerto es considerada, tal como sostiene quien fuera presidente del Ente, como “el puntapié para que Santa Fe sea el nodo logístico regional” por el cual pase “la mercadería que suba, que baje a Paraguay, que se vaya al oeste para Chile, al este para Uruguay y Brasil” (Entrevista personal al presidente del Ente Portuario de la ciudad de Santa Fe en 2019 - 11/09/2019).

En este contexto, la finalización de la concesión en 2021 de las tareas de dragado y balizamiento de la HPP se presenta, ya para fines de 2019, como una oportunidad para reposicionar el Puerto de la ciudad, tal como lo plantea el presidente de la Asociación de Dirigentes de Empresas de Santa Fe:

En el tema del puerto, hay algo donde los santafesinos debemos jugarlo fuertemente, que es la renegociación del contrato de la Hidrovía, donde se definen cuestiones importantes, como la modificación de las profundidades (del río). Si nosotros tenemos más de cuatro pies de diferencia de profundidad con Rosafé, estamos fuera del mercado. Por lo cual hay que defender, en el caso que se incrementen los niveles de profundidad de dragado, que se mantengan las mismas diferencias, ya que seguramente no vamos a poder achicarlas, y que lleguen hasta el km 586. El Puerto de Santa Fe fue modificado, precisamente durante mi gestión (como titular del Ente Portuario) y con respaldo del Gobernador Obeid, por una cuestión estratégica. Porque la desembocadura del río Colastiné se hace en el km 584 y en 586 (del Paraná) es el principal punto donde hay mayor dragado, y esto es carísimo. Por la reforma del año 93 de la Ley de Puertos, quedaron 5 puertos públicos, uno de los cuales es el Puerto de Santa Fe. Salvo el caso de Buenos Aires, son los entes administradores los que tienen a su cargo el dragado. Entonces nosotros achicamos el puerto, se lo dejamos a Hidrovía para que lo drague, y achicamos muchísimo en materia de costo de dragado. Por suerte, relativamente, se demoró la determinación del pliego de la nueva licitación de Hidrovía. El sur (el complejo de Rosario) está trabajando intensamente porque hay fuertes intereses portuarios. Nosotros (las entidades empresariales) debemos lograr que (el dragado) sea hasta el km 586 (Correnti; 2019).

Es así que a principio de este año la Mesa de Entidades Productivas de la ciudad de Santa Fe presentaron una serie de exigencias - incrementar el dragado a 33 pies de profundidad hasta el Puerto de Santa Fe, incorporar en este contrato el dragado, señalización y balizamiento del Canal de Acceso al Puerto de Santa Fe, mantener la tarifa plana y extender la concesión hasta Confluencia (km 1.238) - que apuntan a la reactivación del Puerto de Santa Fe y a la nueva concesión del dragado, señalización y balizamiento del Río Paraná, cuestiones que tienen prioridad en su agenda. Avizorando este momento de renegociación como un punto de quiebre que puede reposicionar a Santa Fe como lugar integrador de las producciones del Noroeste y el Noreste Argentino, considerando que la ciudad se encuentra en un punto estratégico de conexión de la HPP y en el corredor Bioceánico Porto Alegre - Coquimbo (Información obtenida de entrevista personal presidente de la Asociación de Dirigentes de Empresas de la ciudad de Santa Fe. 10/11/2021).

A partir de todo expuesto, podemos observar cómo las infraestructuras extractivas proyectadas en el marco de la IIRSA e impulsadas por los distintos niveles de gobiernos y las entidades productivas de la ciudad, se orientan exclusivamente a la profundización del modo de producción extractivista de los bienes comunes y commodities de América Latina. Así el reordenamiento territorial que se impone desde las “verticalidades” no contempla una infraestructura que integre y responda a las necesidades de la producción de la vida en el lugar, sino que trae aparejado una fuerte especulación inmobiliaria sobre las tierras en donde se proyectan emplazar estas obras y por tanto intentos de desalojo de la población que produce y reproduce su vida allí. De esta manera, se agudizan los conflictos existentes y se generan distintos procesos de resistencia de quienes habitan en el lugar.

REFLEXIONES FINALES

A lo largo de este artículo procuramos dar cuenta de cómo el desarrollo de la infraestructura y logística asociado a la HPP se proyecta en un lugar (Santos; 1996). Si bien el punto neurálgico de la Hidrovía en la provincia de Santa Fe se encuentra en torno a los puertos del Gran Rosario, la ciudad capital se constituye como un lugar “luminoso” (Santos; 1993), de gran importancia geoestratégica para la producción del centro norte del país en vista a la conexión de La HPP con el Corredor Bioceánico Porto Alegre - Coquimbo.

Tanto desde los gobiernos provincial y municipal como de las principales entidades productivas de la ciudad se proyecta una amplia inversión en infraestructura para reposicionar nuevamente a Santa Fe como un lugar de referencia en el comercio regional. Es así que existen distintos proyectos de reconversión de infraestructura y logística asociados a la relocalización del Puerto a aguas de mayor profundidad para ampliar de esta manera los volúmenes de carga.

Las obras proyectadas son parte de la “Cartera de Proyectos” de IIRSA en perspectiva a la construcción de toda una red de infraestructura extractiva que mejore la logística, reduzca el tiempo y costo de circulación de la mercancía extraída de América Latina hacia los mercados internacionales. Estos proyectos que responden a necesidades y actores distantes al lugar -a las dinámicas globales del capital- son viabilizado por los gobiernos municipal y provincial y las distintas entidades productivas de la ciudad a partir de programas y proyectos de planificación, disposiciones administrativas y normativas, de gestiones con el gobierno nacional y disposición de recursos. De esta manera, se emprende un reordenamiento del territorio desde arriba hacia abajo en pos de las aspiraciones empresariales.

Las obras responden a las exigencias de reconversión logística y de multimodalidad que exige el comercio internacional, siendo las mismas necesariamente complementarias en pos de que las cargas suban y bajen en diferentes medios de transporte sin obstáculos, en el menor tiempo posible. Así la conexión vial entre Santa Fe y Paraná es la condición de posibilidad de que sea viable la licitación de la obra del Nuevo Puerto.

Esta infraestructura, tal como sostiene Manzanal (2014), posee efectos diferenciales sobre los distintos grupos sociales y tiene un fuerte impacto en los territorios. Esto se ve reflejado en que este conjunto de obras se proyectan sobre históricos barrios isleños de la ciudad en donde distintas personas producen su vida. Si bien en esta oportunidad no nos propusimos abordar los conflictos manifiestos en relación a dichas obras, es importante marcar que las mismas tienen un fuerte impacto hídrico, ambiental y social por el sitio en donde se emplazan.

Precisamente en torno al sitio de emplazamiento también se puede observar la indisoluble relación entre infraestructura y especulación inmobiliaria. Da cuenta de ello las compras de las islas en donde las obras se ubican por parte de empresarios locales y desarrolladores inmobiliarios que las adquieren a bajo costo bajo el concepto de “tierras de reserva”, con las cuales especulan a futuro, al realizarse las obras infraestructura, multiplicar sus ganancias.

Por último, la renegociación del contrato de la concesión de balizamiento y dragado de la HPP es visto por parte de las entidades productivas y funcionarios locales como una oportunidad para que finalmente puedan viabilizar las obras necesarias para la readaptación y refuncionalización logística. Frente a la renegociación se exigen nuevas condiciones - referidas a la profundidad del dragado y extensión del mismo - para que el Puerto sea realmente competitivo y se transforme en una estación complementaria de los puertos del Gran Rosario, receptora de las producciones del centro norte del país y punto de conexión con el Corredor Bioceánico.

Es importante agregar entonces como comentario final que en el debate en torno a la soberanía sobre el río Paraná entre las muchas artistas que se han abierto en la discusión en el último año una muy significativa es el control de los puertos. Porque no es posible la circulación fluvial sin actividades de logística portuaria que las viabilicen. En ese debate una dimensión significativa entonces es cuáles son los costos sociales y ambientales de esa reconversión portuaria en marcha en el Paraná inferior y medio, quienes traccionan esas modificaciones, en función de qué intereses y actividades y cuáles son los impactos espaciales, sociales y ambientales que generalmente recaen sobre las comunidades locales imposibilitando el desarrollo de formas de uso preexistentes del lugar.

BIBLIOGRAFÍA

- » Acebal, A y Álvarez, A (2018). Disputas en el territorio ribereño de Santa Fe. Estudio del conflicto territorial por la infraestructura en la Isla Sirgadero. *Jornadas Platenses de Geografía*. 17, 18 y 19 de octubre, La Plata.
- » Acebal, A (2021). La lucha por la vida desplegada en el territorio ribereño santafecino. En Álvarez A. *Infraestructura de Transporte y disputas territoriales. IIRSA en Santa Fe*. Buenos Aires: CLACSO.
- » Álvarez, A y Acebal A. (2021). Corredor Bioceánico Porto Alegre - Santa Fe - Coquimbo. Geopolítica, infraestructura y conflictos territoriales en la región centro de Argentina. En evaluación para publicación.
- » Álvarez, A (2020). China y América del Sur: El Consenso de Beijing y las redes materiales del extractivismo. *Revista izquierdas*. N° 49, 2684-2709. Disponible en: https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/106539/CONICET_Digital_Nro.3184164b-a111-495a-9a8f-1da2dd39b283_A.pdf?sequence=2&isAllowed=y
- » Álvarez, A. (2019). La Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana. Estudio del eje Hidrovía Paraguay-Paraná a partir del proyecto de reconversión del Puerto de Santa Fe. Tesis doctoral, FhyCE, UNLP.
- » Blanc, C. (2016). El puerto del capital. La transformación social del espacio-puerto en Santa Fe a partir de su urbanización (2003-2013). Tesis de grado. Licenciatura en Sociología. Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales. Universidad Nacional del Litoral.
- » ATEC S.A (29 de Julio 2015). Conexión física entre las ciudades de Santa Fe (Santa Fe) y Paraná (Entre Ríos). Proyecto Ejecutivo. Etapa 1: elección de traza vial.
- » ATEC S.A (19 de octubre de 2015). Conexión física entre las ciudades de Santa Fe (Santa Fe) y Paraná (Entre Ríos). Proyecto Ejecutivo. Etapa 1: elección de traza vial. Aspectos ambientales de seis alternativas.
- » Crovella, F. y Acebal, A. (2018). Inundaciones recurrentes, territorialidades emergentes y desalojos latentes. Conflictos del habitar en el barrio La Vuelta del Paraguayo, de la ciudad de Santa Fe, a principios del siglo XXI. *Cuaderno Urbano*. Volumen 25 N° 25 (noviembre de 2018) Pp. 051-072. ISSN 1666-6186.
- » Cataia M. (2017). Uso del territorio y del lugar: poder de ordenamiento y contraracionalidad. En *Ordenar los territorios. Perspectivas críticas desde América Latina*. Beuf (Comp.). Universidad Nacional de Colombia.
- » Centro de estudios y acción popular (CEAP) (2012). Interrogantes en relación a la obra del nuevo puerto de Santa Fe. Santa Fe. Documento digital disponible en: <http://ceaccionpopular.blogspot.com/>. Última consulta: 02/08/2021.
- » Cervera, M. (1907). *Historia de la ciudad y provincia de Santa Fe 1573 – 1853*. Santa Fe: Librería, imprenta y encuadernación “La Unión” de Ramón Ibáñez.
- » Condal L. (2019). Exposición en Panel 2: Desarrollo local con enfoque metropolitano. Desafíos y perspectivas en torno a las obras estratégicas y de infraestructura del Área Metropolitana de Santa Fe. *1ª Jornadas de Resiliencia y Cambio Climático. A dos años del lanzamiento de la estrategia de resiliencia de Santa Fe*. Organizadas por la Municipalidad de Santa Fe. Diciembre de 2019.

- » Consejo de Entidades Empresarias y de la Producción de la provincia de Santa Fe (2006). Aportes para la formulación del plan estratégico de la región centro. Propuestas para el desarrollo económico de la provincia de santa fe y la región centro. Disponible en: www.bcsf.com.ar/ces/. Última consulta: 02/08/2021.
- » Corral, J. (2015). Se conformó una Comisión de Apoyo a la Unidad Técnica. José Corral, intendente de Santa Fe. *Diario El Litoral*. Disponible en: [youtube.com/watch?v=7GaN-QbsAOU](https://www.youtube.com/watch?v=7GaN-QbsAOU). Consultado: 04/11/2021.
- » Correnti, B. (2019). Exposición en Panel 2: Desarrollo local con enfoque metropolitano. Desafíos y perspectivas en torno a las obras estratégicas y de infraestructura del Área Metropolitana de Santa Fe. *1ª Jornadas de Resiliencia y Cambio Climático. A dos años del lanzamiento de la estrategia de resiliencia de Santa Fe*. Organizadas por la Municipalidad de Santa Fe. Diciembre de 2019.
- » Del Rey Rodríguez, M. y Levrino, J. P. (2021). RASGOS FÍSICOS DEL TERRITORIO. Castro, H. et al. *Las condiciones de riesgo ambiental en los pueblos de la Costa*. Santa Fe: Ediciones UNL.
- » Federici, S. (2018). *El Patriarcado del Salario*. Buenos Aires: Tinta Limón.
- » Federici, S. (2015). *Calibán y la bruja. Mujeres, cuerpos y acumulación originaria*. Buenos Aires: Tinta Limón.
- » Fernandes Mançano, B. (2005). Movimentos socioterritoriais e movimentos socioespaciais: Contribuição teórica para uma leitura geográfica dos movimentos sociais. OSAL 16, CLACSO, Buenos Aires. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/osal/20110312111042/34MFernandes.pdf>
- » Gobierno de la Ciudad de Santa Fe (2008) *Plan Urbano Santa Fe Ciudad 2007-2008*.
- » Gobierno de la Provincia de Santa Fe (2012) *Plan estratégico Provincia de Santa Fe. Visión 2030*.
- » Gutiérrez Aguilar, R. (2015) A propósito del trabajo de Silvia Federici. Colocar la reproducción material y simbólica de la vida social y la capacidad humana de producir lo común como punto de partida para la reflexión crítica y la práctica política. *En Común ¿para qué? El Aplante. Revista de Estudios Comunitarios*, N° 1. Puebla México.
- » Gutiérrez Aguilar, R (2017). *Horizontes comunitario-populares. Producción de lo común más allá de las políticas estado-céntricas*. Madrid: Editorial Traficantes de Sueños.
- » Harvey, D. (2005). El nuevo imperialismo: acumulación por desposesión. Panitch, L. y Layes, C. *El nuevo desafío imperial*. Socialist Register, CLACSO, Buenos Aires. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20130702120830/harvey.pdf>
- » IIRSA-COSIPLAN (2017). *Cartera de Proyectos*. Disponible en: <http://www.iirsa.org/proyectos/>. Consultado por última vez: 10/11/2021.
- » Instituto de Desarrollo Regional de Rosario (2018). *Presente y futuro del transporte por la Hidrovía Paraguay - Paraná. Perspectiva económica de su ampliación. Informe técnico*. Rosario: Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario.
- » Iriondo, M. (2011). Cuenca del Paraná. Iriondo, M. et al., *Río Paraná*. Santa Fe: Bolsa de Comercio de Santa Fe.
- » Manzanal M (2014). Desarrollo. Una perspectiva crítica desde el análisis del poder y del territorio. *Realidad Económica 283, IADE*. Buenos Aires. Disponible en: http://www.iade.org.ar/system/files/ediciones/realidad_economica_283.pdf

- » Orellano, L. (2020). *Argentina sangra por las barrancas del Río Paraná*. Buenos Aires: Editorial Ágora.
- » Paoli, C.; Iriondo, M. y García, N. (2020). Características de las cuencas de aporte. Amsler, M. L. et al., *El río Paraná en su tramo medio: contribución al conocimiento hidrológico, geomorfológico y sedimentológico*. Tomo 1. Santa Fe: Ediciones UNL.
- » Pistone, C. (1983). El río en la historia de la ciudad de Santa Fe. *Separata de la Revista de la Junta Provincial de Estudios Históricos de Santa Fe* N° 54, Santa Fe.
- » Porto Gonçalves, C. (2003). A geograficidade do social; uma contribuição para o debate metodológico sobre estudos de conflito e movimentos sociais na América Latina. Seoane, J., *Movimientos Sociales y Conflicto en América Latina*. Buenos Aires: CLACSO.
- » Porto Gonçalves, C. (2001). *Geo-grafías: Movimientos sociales, nuevas territorialidades y sustentabilidad*. México: Editorial Siglo XXI.
- » Santos, M. (2000). *La Naturaleza del Espacio*. Barcelona: Editorial Ariel.
- » Santos, M. (1996). *De la totalidad al lugar*. Barcelona: Oikos-Tau.
- » Santos, M. (1993). Los espacios de la globalización. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*. Madrid: Ed. Comp. Disponible en: <https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/viewFile/AGUC9393110069A/31671>
- » Silveira, M. L. (2007). Los territorios corporativos de la globalización. *Geografizando*. Año 3, Vol. 3. Documento digital disponible en: http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.3665/pr.3665.pdf
- » Silveira, M. L. (2016). Constitución de los circuitos de la economía urbana en la globalización. *Revista Universitaria de Geografía*, N° 25. ISSN 0326-8373.
- » Soijet, M. (2011) La construcción del territorio. Proyectos (infra)estructurales de integración. Soijet, M. *Agenda metropolitana. Santa Fe-Paraná*. Santa Fe: Ed. UNL.
- » Universidad Nacional Tecnológica (2010). *Transporte por agua, vías navegables y sistema portuario*. Santa Fe: UTN.
- » Venesia, J. C (2018a). Desafíos de la Hidrovía Paraguay - Paraná. El rol de Santa Fe. *Presente y futuro del transporte por la Hidrovía Paraguay - Paraná. Perspectiva económica de su ampliación*, 23 a 25. Rosario: Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario.
- » Venesia, J. C. (2018b). Presentación de libro. *Presente y futuro del transporte por la Hidrovía Paraguay - Paraná. Perspectiva económica de su ampliación*. Rosario: Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario.
- » Vittori, G. (2017). *Santa Fe, ciudad de agua en un cruce de caminos*. Santa Fe: Bolsa de Comercio de Santa Fe.
- » Zentner, T. (2016). La construcción del territorio. Experiencias, producción y apropiación del espacio de los sectores populares en Santa Fe. Tesina de Grado. Licenciatura en Sociología. Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales. Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe.

Anahí Acebal / anahiacebal@gmail.com

Becaria Doctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) en el Instituto de Humanidades y Ciencias Sociales del Litoral (IHUCSO) de doble dependencia Universidad Nacional del Litoral - CONICET. Docente de la Licenciatura en Ciencia Política de la Facultad de Humanidades y Ciencias (FHUC) - UNL.