

SAN LORENZO Y BARRANQUERAS. TENSIONES SOCIO-TERRITORIALES EN LA PRODUCCIÓN DEL ESPACIO

RESUMEN

En los últimos años se vienen discutiendo distintas nociones sobre el territorio. Se incorporan concepciones que contemplan acciones sobre el espacio, que dan cuenta de la apropiación, del ejercicio del poder de determinados actores, de la gestión y del ordenamiento territorial, de prácticas sociales que procuran el refuerzo o las transformaciones de espacialidades existentes. Esas acciones son realizadas por un conjunto amplio de actores, desde individuos, empresas, organizaciones de la sociedad civil e instituciones, e incluyen al Estado en sus distintos niveles. El trabajo que se presenta analiza dos localidades: San Lorenzo (Santa Fe) y Barranqueras

(Chaco). Se aborda en ellas la noción del espacio como condicionante y producto de procesos sociales, y la organización del territorio en su perspectiva histórica, producto de las acciones que se fueron desarrollando, desde la conquista hasta la primera década del siglo XXI. Se presentan los cambios y las continuidades y la expresión espacial de los procesos de crecimiento y expansión, en relación a las acciones impulsadas por distintos actores sociales del ámbito local, nacional y supranacional, y las tensiones socio-territoriales existentes.

PALABRAS-CLAVE: ESPACIO- TERRITORIO- CONFIGURACIÓN URBANA-CONFLICTOS SOCIO-TERRITORIALES

ABSTRACT

In recent years different notions of territory are in discussion. Conceptions contemplating actions about space are incorporated, accounting of its appropriation, the exercise of power by certain actors, the management and land use planning, social practices that seek to strengthen or transform existing spatialities. These actions are performed by a wide range of actors, from individuals, businesses, civil society organizations and institutions, including the State at its different levels. This work analyzes two locations: San Lorenzo (Santa Fe) and Barranqueras (Chaco). It approaches the concept of space as a conditioning and also a product of

social processes, and the organization of territory in historical perspective, as a product of the actions that were developed since the conquest to the first decade of the XXI century. Changes and continuities are presented, and also the spatial expression of the growth and expansion processes, related to the actions developed by different social actors in local, national and supranational level, and to the existing socio-territorial tensions.

KEYWORDS: SPACE - TERRITORY - URBAN CONFIGURATION - SOCIO-TERRITORIAL CONFLICTS.

INTRODUCCIÓN

En tanto construcción social, se entiende al territorio como espacio apropiado y transformado por la sociedad a través de procesos; como producto de la acción de un actor que se lo apropia (concreta o abstractamente) y en el cual se despliegan relaciones de poder (Raffestin, 1993). Es visto como resultando y a la vez condicionante de comportamientos diferentes de actores en la interrelación de la estrategia en marcha con cada formación social (Santos, 1996), como “campo de disputa” entre actores que presentan perspectivas e intereses divergentes en materia ambiental y de desarrollo (Andrade Echeverría, 2010), actores del ámbito local, nacional y supranacional. Siguiendo esta línea, entendiendo al territorio como espacio apropiado y transformado, a la vez condicionante y producto de procesos sociales, se

pueden analizar la organización del territorio y la estructura urbana en su perspectiva histórica, identificando de las acciones que se fueron desarrollando, que fueron dando respuesta en mayor o menor medida a los modelos de desarrollo que se fueron desplegando. Se pretende identificar a los actores que impulsaron las acciones, interpretar sus motivaciones y caracterizar sus resultados en materia socio-territorial.

En ese marco hay un actor fundamental a la hora de pensar el territorio: el actor estatal. El Estado -en sus distintos niveles, a través de legislación o de políticas de estímulo, el Estado a través de la provisión de infraestructuras de transporte o de servicios, o el Estado a través de su “no intervención”, privilegiando a sectores económicos y regiones, direccionando fondos, acomodando legislación o mediante inversiones.

A partir de la conquista de América, el territorio

argentino se fue configurando con los sucesivos modelos de ocupación y desarrollo fuertemente dependientes de la economía internacional, tanto en la valorización de los recursos como en su organización política y espacial. Configuraciones derivadas de prácticas que se fueron superponiendo en escenarios de conflictos socio-territoriales producto del accionar de actores, con diversos intereses y capacidad de imprimir sus demandas. Entre las acciones que interesa identificar se encuentran las infraestructuras de transporte, la fundación de localidades¹ y la ocupación del territorio, y el desarrollo de actividades productivas, todas ellas íntimamente relacionadas. Las infraestructuras se presentan en tanto instrumentos

¹ Siguiendo a Vapñarsky (1998), el término “localidad” que se utiliza en el presente trabajo, se refiere a cualquier punto de concentración de población independientemente de su tamaño, status jurídico u origen

para mejorar la competitividad de los productos y de regiones, las localidades y la ocupación del territorio como vehículo de control y apropiación del espacio, y las actividades productivas, su organización y la producción de excedentes para dar respuesta a demandas propias o externas a los territorios y a los actores que se benefician con su producción, comercialización, transporte o consumo.

En el presente trabajo se ha analizado la producción del espacio en San Lorenzo (Santa Fe) y en Barranqueras (Chaco), desde la conquista hasta la primera década del siglo XXI, en vinculación con el accionar de los actores, la fundación de localidades y la ocupación del territorio, la provisión de infraestructuras y la organización política y territorial que se fue imprimiendo con en los sucesivos modelos de desarrollo. Para ello se ha trabajado con información bibliográfica, periodística y documental, cartográfica y a partir de entrevistas realizadas en campo entre los años 2011 y 2013.

LA PRODUCCIÓN DEL ESPACIO COLONIAL. CHACO Y SANTA FE.

1492-1810 CONQUISTA Y COLONIA

A la llegada de los españoles en el territorio argentino se asentaban grupos étnicos que fueron subyugados a través de dos vías: por medio de expediciones militares y mediante la evangelización. En ambos casos para el control y dominio territorial se fundaron localidades.

Las primeras organizaciones de los españoles en América fueron los adelantazgos, franjas adjudicadas a funcionarios para su administración, la fundación de ciudades y el reparto de tierras. La primera localidad, Santa María del Buen Ayre, fue fundada en 1536 para asegurar una ruta fluvial hacia el Norte. Este primer enclave fue abandonado ante el avance de los pueblos originarios, y

los sobrevivientes se asentaron en Asunción, un fuerte de 1537 que en 1541 se constituyó en localidad. Pero las marcas territoriales más significativas devinieron con los virreinos y las capitanías generales. El territorio argentino en sus inicios fue la Capitanía de Nueva Granada del Virreinato del Alto Perú (1542-1776), luego transformada en virreinato, el del Río de la Plata (1776-1810) para ejercer mejor administración y control del territorio, evitar el contrabando por la Cuenca del Plata y frenar a los portugueses.

Durante el Virreinato del Alto Perú la ocupación del territorio estuvo vinculada de manera estrecha a Lima, su capital, y hacia esa ciudad y su puerto llegaban recursos para su exportación. Los ejes de transporte en dirección de Lima y al Pacífico fueron estructurados del territorio y sobre ellos se fundaron las primeras localidades. El litoral era la región más atrasada, con asentamientos inestables, mientras que el Nordeste se expandió vinculado a los jesuitas y a los franciscanos, que desde comienzos del siglo XVII fundaron poblados o reducciones, próximas a los ríos y en zonas de frontera. Se fundaron Santa Fe, Buenos Aires y Corrientes. A partir de la constitución del Virreinato del Río de la Plata el territorio argentino empezó a mirar hacia Buenos Aires y se organizó alrededor y en función de su puerto. Hacia allí se trazaron los caminos troncales que perduran hasta hoy en la vertebración principal del territorio (Suárez, 1999), apuntalando a la economía extractiva. En 1778, dos años más tarde de la constitución del Virreinato del Río de la Plata, el “libre comercio” implicó para el litoral un despunte en detrimento de las economías regio-

2 Los virreinos estaban divididos en gobernaciones e intendencias. Durante el Virreinato del Alto Perú se constituyó la Gobernación del Río de la Plata (1593-1617) como una provincia que fue dividida en 1617 en la Gobernación del Río de la Plata -capital Santísima Trinidad-, y en la Gobernación del Paraguay -capital en Asunción-. (Maeder y Gutiérrez, 1995).

nales. En el Norte de la provincia de Buenos Aires, en una diagonal que acompañaba al Río Salado, se instalaron numerosos fortines que custodiaban la frontera de los pueblos originarios (Maeder y Gutiérrez, 1995). Santa Fe estaba muy poco habitada y Chaco -al igual que la Patagonia- permanecía dominada por población indígena bajo la jurisdicción de Buenos Aires, y con unas pocas e inestables reducciones de jesuitas y franciscanos. Los jesuitas y franciscanos en Santa Fe fundaron San Jerónimo Rey, San Pedro y San Javier, y en Chaco, donde desarrollaron la industria maderera, Nuestra Señora de la Concepción del Bermejo, San Fernando, Nuestra Señora de las Dolores y Santiago de Cangallé y San Bernardo el Vertiz. En San Lorenzo, en una zona atravesada por el Camino Real a Santa Fe, se instaló una encomienda jesuítica donada en 1767 a los franciscanos. Estos fueron quienes construyeron las primeras edificaciones de material: el Convento San Carlos Borromeo y el Colegio San Carlos ³.

3 <http://www.mpgsm.gov.ar/historia.php>. Municipalidad de Puerto general San Martín y <http://www.sanlorenzo.gov.ar/> Municipalidad de San Lorenzo.

Organización político-territorial	Ocupación del territorio	Chaco-Resistencia-Barranqueras	Santa Fe- Rosario-San Lorenzo
Adelantados, Virreinos, Gobernaciones, Intendencias Explotación de América Indígena. Encomiendas	1536 Santa María del Buen Ayre 1537-1541 Asunción 1580 2º Buenos Aires 1588 Corrientes	Los pueblos indígenas viven de a caza, pesca y recolección	1527-1529 Fuerte Sancti Spiritu 1573 Santa Fe Reducciones: 1743 San Javier, 1748 San Jerónimo Rey y 1765 San Pedro
-1542-1776. Virreinato del Alto Perú: Explotación minera Evangelización de indígenas. Misiones jesuíticas y franciscanas 1767, expulsión de los jesuitas	1599 Camino Real del Norte (Bs. As.-Alto Perú) 1740-1800 Misiones y reducciones en el NEA Expediciones para abrir rutas comerciales entre Tucumán, Paraguay y Corrientes Resistencia indígena	1585-1632 Concepción del Bermejo 1750-1773 Reducción de San Fernando (sitio actual de Resistencia). 1781-1793 Nuestra Señora de las Dolores y Santiago de Cangallé y San Bernardo el Vertiz	Santa Fe punto obligado de transporte Potosí-Paraguay y 1622 "Puerto Preciso"
-1776-1810 Virreinato del Río de la Plata: Explotación de riqueza ganadera y apertura de vía con España 1778: Reglamento de Libre Comercio ⁴	Libre comercio, ascenso del litoral y disminución de otras regiones del virreinato	Explotación e industria maderera	Reducción en San Lorenzo 1780 Franciscanos en el Carcarañá 1796 Fundación de San Lorenzo Cueros y cría de mulas. Expansión de la ganadería

Cuadro 1 - El territorio. Conquista y colonia 1492-1810 **Fuente:** Elaboración propia en base Maeder y Gutiérrez (1995), Alonso-CFI (2011) y Alvarado-CFI (2011)

EL TERRITORIO ARGENTINO. SAN LORENZO Y BARRANQUERAS

Cuando se proclamó la independencia las Provincias Unidas del Río de la Plata abarcaban desde el Norte de Buenos Aires hasta el Río Salado y la Mesopotamia a excepción del Oeste de Misiones. El emergente país se enfrentó a un período de inestabilidad producto de conflictos entre patriotas y realistas, y entre unitarios y federales. Los intereses de Buenos Aires, asociados a capitales de Gran Bretaña, imprimieron sus políticas orientadas a la extracción de recursos. Buenos

Aires se consolidó monopolizando la recaudación aduanera, mientras que otras provincias al perder su función de intermediarias, vieron declinar sus economías y sus ciudades emprendieron un proceso de relativa decadencia (Domínguez Roca, 2010). Durante el gobierno de la Confederación Argentina (1835 y 1852), las provincias funcionaron como estados soberanos que delegaban en Buenos Aires su política exterior, relación que se modificó en 1852 debido a que las elites criollas no aceptaron repartir los recursos aduaneros con las otras provincias y Buenos Aires se constituyó

en un estado aparte durante entre 1952 y 1961. En esa década el puerto de Rosario se posicionó como el principal de la Confederación. Se fundó la primera capital chaqueña, Villa Occidental (frente a Asunción) luego asentada en Resistencia con la creación del Territorio Nacional del Chaco en 1872. Entre 1878 y 1884 se establecieron seis colonias a lo largo de los Ríos Paraná y Paraguay. Barranqueras nació como puerto en una zona baja, inundable -parte del área de Ensanche Colonia Resistencia- y se fue consolidando luego de la Guerra de la Triple Alianza y con la instalación de un embarcadero en 1870. Los recursos forestales abundantes, sumados a la facilitación del transporte por vía fluvial, dieron pie a la instalación de los primeros obrajes. Cuando se mensuró Resistencia, en 1878, se realizó la traza hacia el puerto donde se habían instalado algunos colonos que fundamentalmente desarrollaban actividades forestales. Hacia fines del siglo XIX junto a los obrajes se instalaron el primer aserradero, una empresa naviera y las primeras industrias como la destilería de alcohol de aceite de tártago, maní y algodón. Dentro de las primeras actividades se hallaban la producción de aceites y de harina. Chaco mantuvo hasta fines del siglo 19 una relativa autonomía ya que si bien estaba bajo el dominio de Buenos Aires, gran parte de su territorio estaba ocupado por pueblos originarios. Resistencia en 1884 fue declarada como la capital de los Territorios Nacionales del Chaco. Santa Fe también recibió colonos y vendió tierras a particulares. Se definieron caminos, uno de ellos paralelo a la costa (traza de la RN11). La extensión de las vías férreas facilitó el transporte de cargas hacia el puerto de Rosario (Ferrocarril Rosario-Buenos Aires en la línea Rosario Norte- Sunchales y la derivación del Ferrocarril provincial a Las Colonias). Hasta 1860 los primeros asentamientos se organizaron en relación al Camino Real, y luego

de la construcción del Nuevo Camino Largo y Recto a San Lorenzo y de las dos trazas ferroviarias, se comenzó a poblar la franja entre ambos ejes. San Lorenzo creció impulsado por el flujo migratorio. A la vez, la infraestructura de transporte terrestre promovió la habilitación de puertos y se instalaron industrias sobre la costa (Rigotti, 2007). A partir de la libre navegación de los ríos (Constitución Nacional de 1853) se dinamizó el transporte a lo largo del Paraná y crecieron los puertos, en particular el de Rosario. Santa Fe, a partir de la segunda mitad del siglo 19 y beneficiada por las trabas a las importaciones (Ley de Aduanas 1835), fue sede de una incipiente actividad industrial. Estos cambios tuvieron su impronta territorial con el crecimiento de localidades como Rosario que, acompañada de la llegada del ferrocarril, se extendió hacia poblados que posteriormente pasaron a integrar su área metropolitana, como San Lorenzo. En 1883 San Lorenzo se desprendió de Rosario y se consolidó como cabecera de un nuevo departamento.

Hacia fines del siglo XIX se inició un proceso de integración territorial a través del tendido de líneas férreas, del poblamiento acelerado con la colonización de los territorios acompañando el avance de la frontera agraria y contra el indio, con la consolidación de antiguas localidades y la radicación de otras nuevas. Este avance de la frontera y la llegada de un medio de transporte revolucionario como el ferrocarril habilitaron al territorio para el modelo agroexportador. Los patrones históricos de asentamiento de la población y la concentración geográfica de las actividades que impulsaron los ferrocarriles estuvieron vinculados a los intereses de Gran Bretaña. En la región pampeana se concentraron las vías hacia el Puerto de Buenos Aires. Hacia el Norte y el Sur del país recién llegaron los rieles en el siglo siguiente gracias a la Ley de Fomento de los Territorios Nacionales de 1908.

Organización político-territorial	Ocupación del territorio	Chaco-Resistencia-Barranqueras	Santa Fe- Rosario-San Lorenzo
<ul style="list-style-type: none"> - 1810 Primera Junta, Junta Grande, I y II Triunvirato, Directorio - 1814-1820 Liga de los Pueblos Libres - 1816 Santa Fe declarada provincia - 1820-1829 Autonomías provinciales - 1835-1852 Confederación Argentina - 1852-1861 Buenos Aires separada de la Confederación - 1861 -1880 Organización Nacional - 1872 Territorio Nacional del Chaco. - 1878-1885 Campaña del desierto al Norte 	<ul style="list-style-type: none"> - 1825 Bs As región ganadera - 1860 Inversiones en ferrocarriles, 1868 FC Rosario- Córdoba - 1850 -1884 Migrantes europeos. - Colonización agrícola, en proximidades a ríos Salado y Paraná y Paraguay <p>Desintegración de circuitos comerciales</p> <p>El litoral se consolida como centro económico</p> <p>Avance frontera contra el indio: fortines, colonias y ferrocarril</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 1810 y 1884 Fortines sobre el Río Bermejo y Río Negro - 1822-1823 Obraje en San Fernando y en la Isla del Cerrito - 1825 Ensanche Colonia Resistencia Barranqueras - Asentamientos criollos en las costas del Chaco para explotar bosques - 1869 Villa Occidental (Villa Argentina) Capital de Chaco - 1875 Resistencia, en 1878 se mensura <p>Actividad forestal</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Fortines en la frontera norte santafesina - 1830 Consolidación de Rosario como puerto de Santa Fe - 1852 Libre navegación despuntan puertos Rosario y Santa Fe - 1856-1872 Colonias estatales y privadas - 1862 Nuevo Camino Largo y Recto a San Lorenzo <p>Agricultura y ganadería</p>

Cuadro 2 - El territorio 1810-1880 **Fuente:** Elaboración propia en base Maeder y Gutiérrez (1995), Alonso-CFI (2011) y Alvarado-CFI (2011)

Organización político-territorial	Chaco-Resistencia-Barranqueras	Santa Fe- Rosario-San Lorenzo
<ul style="list-style-type: none"> - 1880 Federalización de la Ciudad de Buenos Aires - 1884 Ley de Organización de los Territorios Nacionales, se separaron Chaco y Formosa - 1882 1º Frigoríficos - 1884. Termina la conquista del Chaco, quedaron definidos los límites políticos definitivos del país - 1880-1890 Masiva inmigración - 1908 Ley de Fomento de los Territorios Nacionales <p>Modelo agroexportador</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 1884 Resistencia capital de Chaco - 1887 Mensura de Barranqueras - 1889. Camino Resistencia-Santiago - 1905 La Forestal - 1900 Nueva Pompeya - 1911 <u>Napalpi</u> - 1907-1914 FC Santa Fe, La Sabana--Villa Ángela - Resistencia, Barranqueras- <u>Avia Terai</u> <p>Algodón, tanino, aceite de tártago</p> <p>1917-1925 1º etapa algodonera, avance de la colonización hacia el Oeste</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 1883 Departamento San Lorenzo - 1886 FC Rosario-Campana, 1890 FC Santa Fe-Reconquista, 1903 FC Rosario-Puerto Belgrano. FC Rosario Norte- <u>Sunchales</u>) y 1887 FC provincial se extendió a San Carlos y Coronda - 1905 La Forestal al Norte - 1913 Aduana Rosario <p>Al Norte industria del tanino Protección industria Lechera Puertos e industrias sobre la costa</p>

Cuadro 3 -El territorio 1880-1929 **Fuente:** Elaboración propia en base Maeder y Gutiérrez (1995), Alonso-CFI (2011) y Alvarado-CFI (2011)

En Chaco, la explotación de bosques de quebracho para la obtención de tanino y la producción de algodón, demandantes de mano de obra, junto al avance del ferrocarril, fueron impulsores del proceso de poblamiento provincial¹. Recibió migrantes de Corrientes y Santa Fe, colonos italianos y centro europeos. Surgieron los puertos de Barranqueras, Tirol, y numerosas localidades a la vera de ferrocarril Barranqueras-Metan, desde Resistencia hacia el Oeste. A principios del siglo XX se fundaron nuevas misiones franciscanas como Nueva Pompeya y la reducción de Napalpi. La pavimentación de rutas y la construcción del puente hacia Corrientes también significaron un hito en la expansión de Barranqueras y de su puerto. En los primeros años del siglo XX, la región de San Lorenzo (al igual que el Gran Rosario), si bien siguió manteniendo un perfil agrícola, por las ventajas en la dotación de infraestructura recibió la localización establecimientos militares, destilerías, metalúrgicas y fábricas de papel.

A partir de 1929 la depresión del capitalismo implicó un cambio político y en el modelo de desarrollo del país, y con ello en los territorios. La reducción de las exportaciones y el consecuente límite a las importaciones, fue el disparador para que los sectores económicos y políticos de mayor poder, los terratenientes y los exportadores que controlaron el modelo agro exportador durante casi ochenta años, se reconvirtieran e impulsaron la industria manufacturera. Este proceso de industrialización implicó una mayor concentración de actividades, de población y de infraestructura en las principales áreas de localización industrial (AMBA, corredor fluvial del Río Paraná hasta el

¹ El tendido de vías férreas fue consecuencia de la explotación forestal, en la búsqueda de conectar las fábricas de tanino con los puertos. Llegaba hasta los obrajes de la empresa La Forestal, que llegó a ser propietaria de 700 km. de vías, cinco embarcaciones, un vapor, dos remolcadores, dos puertos y dos muelles. En <http://animacionquebracho.org.ar/pueblos-forestales>

Gran Rosario y Gran Córdoba) y la acentuación de las disparidades regionales. Acorde a las demandas del proceso de industrialización, el transporte por carretera se expandió buscando mejorar las conexiones internas y con los países vecinos.

Entre 1930 y 1940 se pavimentaron el Camino Nuevo hacia Santa Fe, la RN11 (San Lorenzo-Rosario) y la conexión entre San Lorenzo y San Martín, y en la década siguiente, apoyando este modelo, se extendió la RN11 y se pavimentaron varias rutas con trazados paralelos a las vías de ferrocarril. El crecimiento de este eje industrial no cesó acompañado con mejoras en infraestructuras de servicios. Se instalaron YPF, ESSO y Molinos Río de la Plata y años más tarde, empresas de productos químicos y la renombrada Cerámica San Lorenzo, completando la ocupación de la costa con grandes industrias que aprovechaban el acceso directo al río y sus puertos. El proceso de industrialización se mantuvo constante hasta mediados de la década de 1970, cuando en el marco del modelo económico neoliberal se cerraron fábricas (como Cerámicas San Lorenzo) y junto a ello las empresas locales que abastecían a las grandes empresas desaparecieron o redujeron su personal. Barranqueras también fue afectada por las nuevas políticas. Se siguió expandiendo el Ferrocarril hacia el Oeste, se pavimentó el camino a Resistencia y se construyó el puente entre Corrientes y Resistencia. A las fábricas vinculadas a la explotación del quebracho se sumaron, entre 1935 y 1945, Molinos Río de la Plata con un establecimiento aceitero, La Plomo, una desmontadora de algodón, fábricas de alimentos, una fraccionadora de vinos y la Fábrica Nacional de Envases Textiles (FANADET). Con la instalación de las primeras fábricas se vitalizó la afluencia de población.

En Chaco, la industrialización estuvo principalmente asociada al despunte del algodón, y a la explotación forestal. La RN 11, paralela al río, y

la RN 16, en sentido Sureste-Noroeste, se convirtieron en dos de las vías más importantes en la estructuración del territorio. A partir de 1930 comenzaron a instalarse una serie de fábricas alrededor del puerto de Barranqueras y, a partir de acuerdos internacionales en materia de navegación, el puerto se benefició con su localización y alcanzó el tercer lugar en operaciones del país². Con la merma de la actividad industrial, el deterioro del ferrocarril y el despunte del transporte vial, el movimiento del puerto se estancó.

En la década del '90 del siglo pasado, la instalación del modelo neoliberal sumó nuevas demandas político-territoriales, buscó territorios más ágilmente comunicados y reducir los costos de transporte. El capital privado penetró en la gestión de los ferrocarriles, de las rutas y de los puertos: desaparecieron los ferrocarriles interurbanos (a excepción de pequeños tramos de Chaco y Neuquén), se concesionaron ferrocarriles de cargas y las rutas troncales, se delegó el manejo de las estaciones marítimas a las provincias y se instalaron y ampliaron terminales portuarias privadas asociadas a la producción de soja. Se realizaron inversiones en el sistema Paraná-Paraguay-Río de la Plata en 1995 para elevar la competitividad de las exportaciones. En el Área Metropolitana de Rosario, donde por el gran calado del río pueden acceder buques de ultramar, se desarrollaron terminales multipropósito mientras que en el área de Resistencia-Barranqueras el dragado sólo habilita el acceso de barcazas y las plantas son exclusivamente para transferencia de cargas. San Lorenzo se consolidó con un perfil vinculado a las actividades portuarias con puertos que han tenido un gran crecimiento en el nuevo siglo, mientras que Barranqueras se fue estancando con el cese de la actividad portuaria y el cierre de las

² En referencia al período 1963-1970 el puerto llegó a superar en movimiento a todos los del Paraná a excepción del de Rosario. Información del Interventor del Puerto

ORGANIZACIÓN Y PROCESOS POLÍTICO-TERRITORIALES	CHACO-RESISTENCIA-BARRANQUERAS	SANTA FE- ROSARIO-SAN LORENZO
<p>1929 Crisis mundial Proceso de Industrialización por sustitución de importaciones</p> <p>1932 Dirección Nacional de Vialidad 1951 Chaco declarada provincia</p> <p>1968 Ley de Promoción industrial Proceso de inmigración interna</p> <p>Migraciones masivas a grandes ciudades.</p> <p>1976 desnacionalización de la industria Patria financiera. Fin del proteccionismo industrial. Desindustrialización Privatización de servicios públicos</p> <p>2005 incentivo de la obra pública</p>	<p>1930 Servicio de Balsa Corrientes-Barranqueras</p> <p>1930 FC Avia Terai-Salta, 1935 Sáenz Peña- Castelli, Pinedo, Tostado</p> <p>1932-1950 Afluencia de colonos. Cooperativas agrícolas en Chaco. UCAL agrupación de cooperativas</p> <p>1935 Molinos Río de la Plata</p> <p>2º etapa algodonera (mercado interno) 1958-1962 Apogeo. Producción textil</p> <p>1959 Transporte carretero desplaza al ferrocarril, 1972 pavimentación rutas, 1973 Puente Chaco-Corrientes</p> <p>1969 Barranqueras. usina, frigoríficos SECHEEP (energía)</p> <p>1984 se recupera el algodón y se extiende la soja. 1998 la soja supera al algodón</p> <p>1996 leve reactivación Puerto de Barranqueras (contenedores)</p>	<p>1933 Ley de colonización al Oeste (Provincia)</p> <p>Ruta 11 Rosario - Santa Fe</p> <p>Expansión la red caminera</p> <p>1937 instalación de destilería YPF. Creación de SANCOR</p> <p>1964 Primera planta petroquímica</p> <p>1969 Túnel Subfluvial Hernandarias</p> <p>1969 Ligas agrarias</p> <p>1972 AU. Rosario-Santa Fe</p> <p>1985 AU. Rosario-Bs As</p> <p>1990 comienza el auge de la soja y de los puertos santafecinos</p> <p>2003 Puente Rosario-Victoria</p>

Cuadro N°4: 1930-2005 **Fuente:** Elaboración propia en base Maeder y Gutiérrez (1995), Alonso-CFI (2011) y Alvarado-CFI (2011)

EL SIGLO XXI EN SAN LORENZO Y EN BARRANQUERAS

A partir de 1990 el Gran Rosario adquirió un rol protagónico en los corredores de transporte, tanto viales como fluviales. Con las mejoras que en 1995 comenzaron a hacerse sobre el río y se constituyó en un nodo productivo y de servicios a escala regional, con un hinterland ampliado por

las mejoras en el transporte terrestre. Barranqueras es puerto de transferencia, y muchos de sus productos van hacia puertos de San Lorenzo y del Gran Rosario.

Santa Fe alcanzó según datos del Censo Nacional de Población y Vivienda del 2010 casi 3.200.000 habitantes y Chaco superó el millón. Tienen muy diferentes indicadores socio-económicos: el anal-

fabetismo, el hacinamiento y el Índice de Desarrollo Humano dan cuenta de que Santa Fe tiene valores similares a la media nacional mientras Chaco registró los peores índices a nivel nacional. La participación de ambas provincias en el PBI también es muy dispar: nuevamente Santa Fe se destaca por su aporte (del 7,6%) mientras que la contribución de Chaco es poco significativa (1,1%)¹.

En Santa Fe el sector industrial, junto al de la construcción, aportan significativamente, y su producción primaria está vinculada al cultivo de soja, girasol, maíz y trigo. Es la primera productora del país en oleaginosas, leche y fabricación de maquinarias agrícolas, la segunda en carne vacuna y porcina, miel, muebles de madera y automóviles, y la tercera en la producción de cereales. La economía chaqueña está apoyada principalmente en el sector agrícola. Al cultivo tradicional del algodón, a partir de 1979 se le sumaron la soja, el maíz y el girasol. Si bien la actividad algodonera es la más importante, la producción de soja se convirtió, a partir de la campaña 1999/2000, en el principal cultivo en relación al área sembrada. San Lorenzo en el año 2010 alcanzó los 45.958 habitantes, y tiene un gran dinamismo impulsado por el crecimiento de las actividades exportadoras de granos y subproductos. Las actividades productivas y portuarias que compiten por el espacio urbano, en tejidos que han crecido sin un orden planificado. Coexisten, barrios, establecimientos industriales de procesamiento de oleaginosas y de productos químicos, playas de cargas y asentamientos informales, algunos localizados en el borde de cursos de agua contaminados como el arroyo San Lorenzo². la localidad y a los puertos, y

1 INDEC. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. Instituto Geográfico Nacional (IGN). Informe Nacional sobre Desarrollo Humano 2010. Desarrollo humano en Argentina, trayectos y desafíos. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, PNUD

2 Las necesidades básicas insatisfechas (2010) alcanzaron al

la presencia de camiones que atraviesan la trama urbana entorpeciendo el funcionamiento y generando consecuencias sobre el ambiente. Este conjunto de externalidades negativas se completa con accidentes, trastornos en la salud, problemas en el acceso de ambulancias, problemas edilicios como rajaduras en las viviendas, etc. Barranqueras, con 54.698 habitantes en el año 2010, agrupa barrios entre los que se mezclan un importante número de complejos habitacionales y barriadas pobres del Gran Resistencia, habiendo alcanzado un 15,58% de sus hogares con NBI. La población que llegó en las últimas décadas se asentó en barrios de vivienda social y en tierras vacantes, en asentamientos espontáneos en áreas inundables y en terrenos ferroviarios en una trama donde se superponen usos, actividades e infraestructura, casi sin regulación ni control estatal. Hay muchos ocupantes en tierras fiscales y el catastro no está actualizado³. El cordón industrial se comportó como una barrera hacia el río. Es una localidad con fuerte presencia de situaciones de precariedad y de acceso restringido a equipamientos urbanos, con actividades industriales, portuarias y ferroviarias de escaso dinamismo. Gran parte de la población de Barranqueras trabaja en Resistencia y en Corrientes⁴. Gran parte de la población de Barranqueras trabaja en Resistencia y en Corrientes. Debido a la recesión industrial desde los 80 se formaron en el borde costero “baldíos portuarios” en fábricas desmanteladas, y fueron abandonados o se encuentran subocupados depósitos y puertos (Bennato, 2007). Hay empresas de recepción y despacho de soja, carbón, combustible, madera y algodón funda-

7,92% de los hogares, porcentaje superior a la media provincial.
3 Raúl Mendoza, Secretario de Gobierno, Municipalidad de Barranqueras

4 La fuerte interdependencia de Barranqueras con Resistencia se evidencia en los altos porcentajes de viajes diarios desde el centro y desde la periferia sur de la ciudad (Borges; 2004).

mentalmente. Se radican allí YPF, ESSO, Shell, cerealeras como ACA y Cargill, Abel Bello, AOT-SA-Vicentín, la Asociación de Productores Alternativos del Chaco y areneras como Puerto Antequera, Arenera del Litoral, ALVI o Carlos Piñol. El gobierno provincial puso en marcha en 2012⁵ un complejo industrial estrechamente vinculada al puerto (en donde se han instalado una fábrica de paneles para construcción, una metalúrgica, una papelería y otros emprendimientos alimenticios) y en 2013 se inauguró el primer parque Industrial privado de la provincia del Chaco, a metros del Puerto de Barranqueras (serían 13 las empresas que se encuentran en proceso de ejecución en el predio industrial).⁶

San Lorenzo es un municipio que surgió vinculado a las actividades rurales y que creció alrededor de las industrias. Dentro de los predios portuarios, el uso intensivo con actividades productivas y el tejido urbano sin un control adecuado de los usos del suelo derivó en la alta vulnerabilidad ambiental y en el conflicto entre usos residenciales, productivos y recreativos del conjunto urbano, en la saturación de la red vial, en la ocupación de áreas no aptas para la localización de actividades y en una fragmentación socio-espacial a la que contribuyen las barreras urbanas de las vías férreas. Barranqueras se asentó sobre el valle de inundación del Río Paraná y un sistema de humedales. A esta complejidad se le superpuso una trama urbana que ignoró dicha característica, que tuvo su mayor crecimiento asociado a su puerto, pero que a partir de los años 70 prácticamente dejó de operar, motivo por el cual debido a la pérdida de dinamismo se desempeña como ciudad dormitorio de Resistencia.

5 <http://www.prensa.chaco.gov.ar/?pag=noticia&nid=29881>

6 <http://www.momarandu.com/amanoticias.php?a=1&b=0&c=132513>

REFLEXIONES FINALES

A partir del análisis de las localidades y en su inserción provincial, se pueden identificar una serie de tensiones, un contrapunto de intereses y de beneficios de los procesos y proyectos que se han implementado a lo largo de la historia, que se pueden sintetizar en las siguientes tensiones socio-territoriales:

- Tensiones entre dinámicas productivas locales y globales. En ambas localidades y muy destacadamente en el caso de San Lorenzo, se verifica una dualidad entre actividades vinculadas a las demandas globales, ejercidas por grandes empresas, y las actividades locales. Las actividades globales son muy mecanizadas, robotizadas, y las actividades locales más artesanales. Si bien las actividades globales generan grandes ganancias, éstas no se invierten en las localidades. El empleo que brindan es cuantitativamente similar, pero los cuerpos gerenciales residen en localidades distantes. Las actividades locales suelen ser complementarias de las de las grandes empresas⁷. Por otro lado, las actividades que atienden a demandas globales y están vinculadas a las producciones agrícolas suelen ser más inestables en función de coyunturas particulares⁸.

- Tensiones entre actores locales y globales presentes en el territorio. Las empresas instalan sus plantas productivas y sus puertos en función de ventajas de localización, por la vía fluvial y las conexiones terrestres, condiciones ambientales, de legislación o de costos laborales. Y en este sentido “como capital globalmente comandado

7 Entrevista al Subsecretario de Desarrollo Local y Turismo, San Lorenzo.

8 La disminución de la cosecha por cuestiones climáticas que ha llevado en el caso extremo a suprimir la actividad de plantas alguna temporada Tal el caso de Cargill en el año 2013 debido a la mala cosecha de soja.

no tiene fidelidad al lugar, éste es continuamente extorsionado” (Santos, 1999, p.258). Frente a ellos los actores locales se posicionan apoyando en accionar de esos actores y otros denuncian los riesgos ambientales y sociales.

- Tensiones en la provisión de infraestructura y en la dotación de servicios. Las inversiones oscilan en satisfacer peticiones demandas de distintos actores. Las empresas demandan, en ambos casos, el mantenimiento del dragado y las mejoras en los accesos a las localidades y sus puertos. Hay inversiones de Nación (dragado), de provincia y conjuntas (rutas de las vialidades o accesos a localidades) y algunas municipales de asfaltados o redes. No obstante parecen nunca estar satisfechas las demandas y muy lejos la cobertura de servicios (falta de cloacas, de regulación de inundaciones, etc.).

- Tensiones en el uso de la ribera y de la trama urbana. En San Lorenzo se verifica un intensivo de la ribera por los puertos instalados y sus plantas de procesamiento y almacenamiento. Esto a su vez sucede con las demandas de expansión como así también por la necesidad de contar con playas de estacionamiento para camiones. En Barranqueras las tensiones son menores.

- Tensiones en relación al ambiente derivadas de los procesos productivos incluyendo el transporte. Conflictos por contaminación del aire e hidrológicos derivados de la circulación de camiones por la trama urbana (en San Lorenzo) o del intenso tráfico del río. Otros por las actividades internas de las plantas, por la volatibilidad de ciertos productos químicos o por la liberación y quemado de combustibles.

- Tensiones en el poder y en la capacidad de gestión del territorio. Los municipios tienen poca ca-

pacidad de gestión y de regulación frente a las empresas. En el caso de Barranqueras, el Estado Provincial aparece con mayor presencia tanto en la gestión del puerto como en la creación de condiciones para la radicación de actividades productivas. En relación al uso del suelo en ambos casos hay escaso control y convalidación de acciones previas. En materia legislativa también se han identificado tensiones por la decisión de la provincia de Santa Fe de vetar la Ley de Silos.

La *conquista se materializó* mediante la fundación de ciudades para ejercer el dominio territorial e ir allanando obstáculos para el despliegue del modelo extractivo. Desde entonces se verifica un proceso de diferenciación territorial tanto a escala nacional como en las escalas locales. El avance de la colonización fue otra de las estrategias de control y de ocupación del territorio. Los ferrocarriles concentrados en la región pampeana otro tanto, para la extracción de recursos en la etapa agroexportadora. De ello se pueden observar áreas más pobladas frente a otras muy poco densas, áreas con concentración de infraestructura frente a otras apenas cubiertas, áreas dinámicas y otras fuertemente dependientes del empleo público, localidades con servicios o equipamientos diferenciales. Acumulación en territorios y vacíos en otros. Situación que no puede dejar de vincularse con las acciones de actores y del Estado habilitando territorios, Las disparidades también se ven en la fragmentación urbana en las localidades. En ambas localidades el conflicto socio-territorial se presenta producto de las acciones desarrolladas en materia de usos del suelo, del desarrollo de las actividades, de la precariedad habitacional y de la vulnerabilidad social y ambiental.

BIBLIOGRAFÍA

- Alonso F. [et.al.] (2011). Línea de tiempo en la ocupación del espacio santafesino, Buenos Aires. Consejo Federal de Inversiones.
- Alvarado J.M.[et.al.] (2011). Línea de tiempo en la ocupación del espacio chaqueño, Buenos Aires. Consejo Federal de Inversiones.
- Andrade Echeverría, M (2010). De la serpiente tecnológica a la mariposa de las secuoyas: el proyecto OCP y la ecología política de un conflicto, Abya - Yala, Quito. Ecuador FLACSO.
- Bennato, A. (2007). Los espacios públicos y el frente fluvial del Paraná en Área Metropolitana del Gran Resistencia. El caso de la ciudad de Barranqueras. IPUR-BAT, Salta Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional del Nordeste.
- Borges, J.C. (2004). Formas de Movilidad y Accesibilidad en el AMGR. Informe Final, SECYT – Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional del Nordeste
- Dominguez Roca, L. J. y Blanco J.O (2010). “Formación de localidades en el Litoral argentino y Uruguay (siglos XVI-XIX)”.Sidney Gonçalves V. As Cidades do Prata. Geografia Histórica da Formação Territorial e Urbana da Bacia do Rio da Prata. Rio Grande do Sul, Brasil. Universidade Federal de Pelotas, Instituto de Ciencias Humanas, Pelotas.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas, 2010.
- Maeder Ernesto y Gutiérrez Ramón (1995) Atlas Histórico del Nordeste Argentino. Argentina Instituto de Investigaciones Geohistóricas, CONICET, UNNE.
- Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) (2010). Informe Nacional sobre Desarrollo Humano. Desarrollo humano en Argentina, trayectos y desafíos. Argentina. PNUD
- Raffestin, C. (1993). Por uma geografia do poder. São Paulo,Ed. Atica.
- RIGOTTI, A.M. (2007). “Plan de ordenamiento territorial de la costa del área metropolitana del Gran Rosario – Cordón Norte”. Presentado ante el Consejo Federal de Inversiones.
- SANTOS, M. (1999). “O território e o saber local: algumas categorias de análise”, Cadernos IPPUR, Rio de Janeiro, ano XIII, ago-dez, N° 2: 15-26.
- Santos, M. (1996). A natureza do espaço. Técnica, tempo, razão e emoção. São Paulo.HUCITEC.
- Schweitzer, M. Carena, M. et al (2013).. Estrategias, Escalas

y Actores en la Producción del Territorio. Corredores de transporte: La Hidrovía Paraná-Paraguay. Buenos Aires. Cuentahílos.

- Fichas provinciales, Secretaría de Política Económica y Planificación del Desarrollo, Ministerio de Economía y Finanzas Públicas (recuperado en septiembre 2013) del link http://www.mecon.gov.ar/peconomica/basehome/fichas_provinciales.htm
- Vapñarsky, C.A. (1998) "El concepto de localidad: definición, estudios de caso y fundamentos teórico-metodológicos para el Censo Nacional de Población y Vivienda de 1991", Censo Nacional de Población y Vivienda 1991, Serie D, N° 4. Buenos Aires, Instituto Nacional de Estadística y Censos.

Entrevistas citadas /realizadas entre diciembre de 2011 y mayo de 2013

- Gustavo Peirano. Subsecretario de Transporte de Santa Fe
- Luis Finoli. Subsecretario de Empleo de San Lorenzo
- Julio Caramuto. Subsecretario de Desarrollo Local y Turismo de San Lorenzo
- Sergio Romero. Director General de Arquitectura, Planeamiento y Urbanismo de Barranqueras
- Roberto Benítez. Interventor del Puerto de Barranqueras