

DISPUTAS EN EL TERRITORIO RIBEREÑO DE SANTA FE.
ESTUDIO DEL CONFLICTO TERRITORIAL POR LA INFRAESTRUCTURA EN LA VUELTA
DEL PARAGUAYO.

- Lic. Acebal Anahí,
IHUCSO LITORIAL (UNL- CONICET)
Mail: anahiacebal@gmail.com
-Mag. Álvarez Álvaro,
IGEHCs (UNICEN - CONICET)
Mail: alvaroa22@yahoo.com.ar

Resumen:

El estudio del impacto territorial de las grandes obras de infraestructura obliga a una mirada que supere la dimensión local de los conflictos para incorporar las lógicas y las dinámicas globales imperantes en la actual fase de acumulación capitalista, que algunos autores y autoras caracterizan como de *“acumulación por desposesión”* (Harvey, 2005). El territorio es cada vez más producto de las dinámicas globales de los flujos de intercambio (Santos, 2000) en un contexto de generalización del neo-extractivismo (Composto, 2012; Svampa, 2011) como modelo de inserción de las economías de la región en el mercado internacional, y como proceso condicionante y estructurador de las relaciones sociales y las subjetividades.

El objetivo central de este trabajo de investigación es el análisis de la disputa territorial desarrollada en el barrio la Vuelta del Paraguayo, de la ciudad de Santa Fe, como consecuencia de la confrontación de lógicas distintas de uso del espacio geográfico (Acselrad, 2006).

Metodológicamente se incorpora en el análisis una dimensión global mediante el estudio de fuentes primarias y secundarias que permiten caracterizar las formas hegemónicas de reproducción del capital y apropiación de los territorios y una dimensión local donde a partir del trabajo de campo y la experiencia de una de las autoras de este trabajo se reconstruirá y analizará la lucha y organización de las y los habitantes del barrio.

En este contexto en los cuerpos se plasman las luchas y las resistencias cuando la disputa es por los espacio de producción y reproducción material de la vida. El cuerpo permite analizar (nos) al entenderlo como un territorio en disputa, donde la hegemonía del sistema económico y políticos intenta disciplinarlo (Segato, 2015). Sin embargo, en el cuerpo se reflejan también las resistencias contrahegemónicas, las otras formas de ver y construir el mundo, otro mundo.

Palabras claves: Infraestructura, extractivismo, territorio, conflicto, Santa Fe.

1- Introducción:

En las últimas décadas el modo de producción capitalista experimenta signos de un colapso metabólico que se expresa entre otros factores en una profunda crisis climática global, con erosión y pérdida de diversidad biológica, la contaminación de las aguas o en la violencia contra los pueblos (Porto Goç Alves, 2016). La dinámica metabólica está subordinada a una acumulación sin límites, a la expansión total y a la reducción de los tiempos y los ciclos del capital. En este proceso será la naturaleza y serán los grupos y clases sociales con valores y lógicas distintas a las hegemónicas quienes intentarán marcar límites al despojo y a la violencia capitalista, racista y patriarcal propia de estos tiempos de crisis de la civilización (Vega Cantor, 2009).

Como consecuencia de los procesos de reestructuración de la económica global, se asiste a una reconfiguración de la relación/tensión entre el Estado (en sus diferentes niveles), la sociedad (en sus diferentes clases, identidades, etc.), la economía y el territorio, generando nuevas dinámicas de extracción, producción, circulación y consumo, así como nuevas formas de fragmentación social y territorial. En este contexto las discusiones sobre la noción de “desarrollo” pero sobre todo de los modelos aplicados en los países de la región se transforman en un eje central de análisis desde las ciencias sociales.

El estudio de estos paradigmas de inserción de las economías de la región en la economía internacional implica abordar las relaciones de poder presentes en la producción del territorio. Mabel Manzanal (2014) plantea que el estudio de los modelos de desarrollo y las temáticas vinculadas a ellos están determinadas, explícita o implícitamente, por relaciones de poder y de dominación. *“Relaciones asimétricas, relaciones de desigualdad entre los actores participantes (a partir del control diferencial de ciertos recursos -económicos, de información, ideológicos, científicos-tecnológicos) que implican capacidades diferenciales para instituir el desarrollo. Transformar, producir e imponer acciones y voluntades (sea bajo resistencia o no, bajo conflicto o no) está en la génesis misma del desarrollo. Ahí las relaciones de poder aparecen y se expresan tanto en el campo de la cultura, en el ámbito del deber ser (de los valores, de las normas) como en el de la estructura social, el del ser, lo que realmente es (asociado con el poder, con la estructura social)”* (Manzanal, 2014: 20).

Esas relaciones de poder y esas tensiones entre las actrices y los actores sociales se evidencian explícitamente en aquellos territorios considerados estratégicos en relación a los actuales patrones productivos y de intercambio dado que las actividades tradicionales y las formas de utilización de espacio entran en tensión con nuevas formas que aspiran a convertirse en hegemónicas en el marco de la globalización neoliberal (Acsehrad, 2006).

Si bien la globalización no es un fenómeno nuevo, desde las últimas décadas del siglo XX se fue constituyendo un sistema técnico-científico-informacional¹ (Santos,

¹ “El medio geográfico en vías de constitución —o de reconstitución— tiene una sustancia científico-teenológica-informacional. No es ni un medio natural ni un medio técnico. La ciencia, la tecnología y la información forman la base misma de todas las formas de utilización y de funcionamiento del espacio, incluso de aquellas que participan en la creación de los nuevos procesos vitales y de la producción de nuevas especies, animales y vegetales. Se trata, por consiguiente, de la cientifización y la teenitización del paisaje. Y también de la informatización o, mejor aún, de la informationalización del espacio. La información se encuentra tan presente en las cosas que es imprescindible para la acción realizada sobre todas ellas. Los espacios así recalificados responden sobre todo a los

1993, 2000) en las áreas de energía, telecomunicaciones y transporte, que ha articulado todo el planeta en una extensa red de flujos (Castells, 1996; Barreda, 2005). En América del Sur ese proceso se aceleró luego de la recomposición de la crisis económica regional a comienzos del nuevo siglo con programas tendientes a la integración física de la región.

Andrés Barreda enfatiza en este sentido que el capitalismo se hipermaterializa construyendo redes de redes que posibilitan la ampliación de los circuitos espaciales: *“A lo largo del siglo XX, vemos pues que el capital ha ido tejiendo redes de redes, y no sólo esas redes informativas, de las que se nos habla, como la red de cables de fibra óptica de la empresa Global Crossing (redes físicas de fibra óptica) o las redes de satélites que rodean en tres capas el planeta. Es un tejido físico de redes, que no tienen nada que ver con toda la fantasía que se ha montado con la desmaterialización de la economía: la terciarización de toda una economía que se vuelve de servicios y que se desmaterializa, y luego se empiezan a montar una serie de fantasías hegelianas. El capitalismo se está haciendo todo menos inmaterial. Todo lo contrario: tenemos un capitalismo hipermaterializado que teje redes de redes de redes.*

Y estas redes han llevado a dos hechos fundamentales: uno, como el mundo está integrando todas las redes como si fuera un organismo vivo (donde se entretrejen la red nerviosa, la red hormonal, la circulatoria, etc.), las redes tienden a centralizarse, del mismo modo que el tejido sanguíneo tiene una vena cava o una arteria central y el sistema nervioso tiene la médula espinal, igual estas redes tienden a organizarse en corredores: ejes centrales que coordinan las grandes regiones del mundo” (2005: 8).

Sin embargo, estas redes globales que en América del Sur encontraron su desarrollo en el marco de la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), entre otros proyectos de infraestructura nacionales y transnacionales, se asientan sobre determinados puntos del territorio, espacios de acumulación considerados estratégicos, lugares donde la tensión, la disputa y el conflicto social y ambiental encuentran mayor desarrollo.

En América del Sur los gobiernos autodenominados neodesarrollistas, pero también los de corte neoliberal, han promovido junto a las empresas transnacionales y las instituciones financieras internacionales, modelos de *“desarrollo”* que se podrían caracterizar como neo- extractivistas dado que orientan la economía hacia actividades de explotación de la naturaleza para la obtención de recursos no procesados y dirigidos de forma prioritaria a la exportación (commodities). Dicha tendencia ha impactado asimétricamente sobre los territorios locales, considerando no solo la situación previa a su implantación sino las respuestas de los actores territoriales a los estímulos (económicos, financieros, fiscales, tecnológicos, etc.) o a la falta de ellos. En otras palabras hay un marco general de transformaciones pero el mismo no es homogéneo ni tampoco estático sino que despierta una relación dinámica local/global, generando un aumento de las desigualdades entre regiones y aún a nivel intrarregional (Giallorenzzi, 2015).

intereses de los actores hegemónicos de la economía y de la sociedad y son de esta forma incorporados con toda autoridad a las corrientes de globalización (...) Este medio técnico, científico e informacional está presente por todas partes, pero sus dimensiones varían según los continentes, los países, las regiones, las superficies continuas, las zonas más o menos vastas, los simples puntos.” (Santos, 1993: 4).

Milton Santos va a marcar la diferencia entre una concepción de territorio como “abrigo”, como espacio de reproducción material y cultural de las comunidades; y el territorio como “recurso”, como un factor esencial en la reproducción del capital. De esta manera los capitales transnacionales que buscan reducir costos y extraer recursos estratégicos, van a priorizar la libre extracción y circulación de las mercancías. *“El propio patrón geográfico es definido por la circulación, ya que ésta, más numerosa, más densa, más extensa, detenta el comando de los cambios de valor en el espacio”*. (Santos, 1996: 214)

Ese desarrollo asimétrico, sin embargo, también puede ser identificado en las posibilidades de uso del espacio geográfico, en las ponderaciones realizadas por el Estado a través de las políticas públicas, en la asignación de recursos, en las obras de infraestructura prioritarias, en el ejercicio de la violencia sobre los territorios y sobre los cuerpos, entre muchos otros indicadores. En ese contexto, los territorios ubicados en la ribera del Paraná Santafesino, espacio considerado estratégico por la expansión de la frontera agropecuaria y el desarrollo de una infraestructura de transporte acorde a esa expansión, se ven modificados al igual que las actividades económicas y las formas de habitar, a lo largo de las últimas décadas.

2- Lo global en lo local y en lo local las resistencias:

Recuperando nuevamente los aportes de Milton Santos (2000) se define al territorio como el espacio socialmente construido, atendiendo a que esa construcción territorial responde a la tensión entre diferentes actores/actrices sociales que actúan en diversas escalas. En ese sentido Santos distingue tres tipos o niveles de solidaridad. El sistema mundo aparece como una primera totalidad que es posible de abordar a partir del desarrollo de las redes globales. Una segunda totalidad es el territorio del Estado, una formación socio espacial concreta, resultante de un contrato y limitada por fronteras, debilitadas por la dinámica de los flujos y el entramado de las redes. El lugar es la tercera totalidad, donde fragmentos de la red adquieren una dimensión única y socialmente concreta.

“La interdependencia de los acontecimientos se realiza en varios niveles. Sin embargo, dos de esos niveles son los más relevantes, por lo menos desde el punto de vista geográfico: el nivel del mundo y el nivel del lugar. Consideremos que el devenir, es decir, los acontecimientos, son consecuencia de la existencia de los hombres sobre la tierra, actuando para realizar el mundo. Allí donde escribimos hombres léase también Estados, empresas, instituciones de toda naturaleza, entidades que son junto con los individuos, capaces de acción. Recordemos que acción y acontecimiento son movimientos imbricados” (2000: 138).

El nivel global y el nivel local del devenir son conjuntamente esenciales para el entendimiento del Mundo y el Lugar para Santos, pero remarca que el devenir local se refiere (en última instancia) al devenir mundial.

En este sentido también David Harvey (2005), recuperando a Lenin y a Rosa Luxemburgo, va a hacer hincapié en 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 periféricos. Harvey (2014) reafirma como una de las 17 contradicciones fundamentales del capitalismo al desarrollo geográfico desigual en la producción del espacio.

- La acumulación por desposesión:

Harvey (2005) reactualiza la idea de acumulación originaria del capital para explicar el sistema mundo capitalista contemporáneo. Ese proceso de apropiación violenta de territorios comunales, que Marx analiza en su etapa originaria, el capitalismo lo repite ante las sucesivas crisis de sobre acumulación y es uno de los resortes principales para su subsistencia y ampliación. Para Harvey, como para Luxemburgo, el despojo y la expansión geográfica del capitalismo son omnipresentes, es una de las condiciones de su subsistencia.

A través de la metáfora del ajuste espacio – temporal Harvey (2005) aduce que la sobreacumulación en un determinado territorio, generalmente del capitalismo central aunque no exclusivamente, supone un excedente de trabajo y capital (expresada 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.

El “ajuste” espacio – temporal es el mecanismo de solución a las crisis capitalistas mediante el aplazamiento temporal y la expansión geográfica. La producción del espacio, la organización de nuevas dimensiones territoriales de trabajo, la apertura de nuevos y más baratos complejos de recursos, de nuevos espacios dinámicos de acumulación de capital y de penetración de relaciones sociales y arreglos institucionales capitalistas (legislación, contratos, propiedad privada) en formaciones sociales preexistentes, brindan diversos modos de absorber los excedentes de capital y trabajo (Harvey, 2004)

La expansión de un complejo entramado de infraestructura sobre los territorios es un componente fundamental de la acumulación por desposesión, 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 abrevie en lo local pero de manera selectiva, focalizando los espacios más dinámicos, “luminosos” (Santos, 1993; Silveira, 2011) para la acumulación del capital.

- Espacios luminosos:

La importancia de la fluidez y de la relativa desaparición de las distancias a partir del desarrollo de la técnica en las áreas de transporte y comunicaciones sobre todo han permitido crear en la homogeneización del espacio. Pero, de hecho, el espacio se diversifica y a la división tradicional en regiones se añaden otras. (Santos, 1993).

“Paralelamente, se crean horizontalidades y verticalidades. Las primeras son el asiento de todo lo cotidiano, es decir, de lo cotidiano de todos, individuos, colectividades, firmas, instituciones. Y están cimentadas por la similitud de las acciones —actividades agrícolas modernas, algunas actividades urbanas— o por su asociación y complementariedad, vida urbana, relaciones campo-ciudad. Las verticalidades reagrupan, más bien, áreas o puntos al servicio de los actores hegemónicos, a menudo

lejanos. Son los vectores de la integración jerárquica regulada y, además, necesaria en todos los lugares de producción globalizada y control a distancia". (Santos, 1993: 74)

La disociación geográfica entre producción, circulación y consumo refuerza la separación entre el actor/actriz y la escala de realización de la acción. *"Se trata con frecuencia del mundo transportado a los lugares por las firmas transnacionales. El espacio geográfico, no importa a que escala, reagrupa horizontalidades y verticalidades"* (Santos, 1993: 74).

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. Silveira resume esto de la siguiente manera:

"La concretización de diversos grados de racionalidad en el espacio surge como un acto de imperio y, al mismo tiempo, ofrece una trama de densidades distintas. 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. Es la densidad normativa (Silveira, 1997) que caracteriza a las porciones del territorio donde la ley del mercado y las demás normas globales actúan más profundamente, erosionando las normas locales" (2011: 7)

Existe en la actualidad casi una omnipresencia de la razón global en la producción del territorio suramericano, sin embargo en aquellos puntos donde las técnicas, las informaciones y las normas de la globalización son más presentes, las densidades del medio técnico- científico informacional son más altas (Silveira, 2011). La ampliación de los espacios de extracción, producción y circulación de mercancías, como también y de manera esencial del dinero y la información (Santos, 2004), fue generando en las últimas décadas una expansión de la razón global con un medio técnico- científico informacional que permite una mayor fluidez de los territorios hacia el mercado global. Milton Santos advierte sobre las consecuencias de ese proceso de mundialización sobre los territorios desde fines de los años 80:

"Cuando las necesidades del proceso productivo llegan a todos los lugares, de manera directa e indirecta, se crean paralelamente selectividades y jerarquías de utilización con la competencia activa o pasiva entre los diversos agentes. En consecuencia, se plantea una reorganización de las funciones entre las diferentes fracciones del territorio. Cada punto del espacio adquiere entonces importancia, efectiva o potencial, que se desprende de sus propias virtualidades, naturales o sociales, preexistentes o adquiridas según intervenciones selectivas. Al mundializarse la producción, las posibilidades de cada lugar se afirman y se diferencian a nivel mundial. Dada la creciente internacionalización del capital y el ascenso de las empresas

multinacionales, se observará una tendencia a la fijación mundial - y no nacional - de los costes de producción y a un equilibrio de las tasas de beneficios gracias a la movilidad internacional del capital (E. Mandel, 1978, pp. 187-188), al mismo tiempo que la búsqueda de lugares más rentables será una constante” (1996: 27)

En este sentido la región del Paraná Medio, pero más específicamente la ciudad de Santa Fe, se transforma en una zona de vital importancia para los actuales patrones productivos y de intercambio, porque su readaptación logística y de infraestructura resuelve una conectividad global posibilitando ahorrar tiempos y costos de circulación a partir de la articulación de la Hidrovía Paraguay – Paraná con el corredor bioceánico central. La zona portuaria de Santa Fe se trasforma en un punto luminoso a partir de la pretensión de los actores económicos locales, nacionales y transnacionales de reconvertirla en una Zona de Actividad Logística, proceso que no se da exento de tensiones, pujas de interés y resistencias.

El siguiente mapa ilustra esa posición estratégica de Santa Fe como zona articuladora de flujos Norte Sur, por la Hidrovía Paraguay- Paraná y Este – Oeste con los principales Puertos del Atlántico y el Pacífico. Sobre todo a partir de la edificación del corredor Porto Alegre – Santa Fe- Coquimbo, parte del eje MERCOSUR –Chile de IIRSA, si se efectiviza la construcción del Paso de Agua Negra en San Juan.

Mapa 1: Santa Fe en el Eje Interoceánico Central



Fuente: Roberto Converti, 2004

3- Disputas por y en el territorio.

La realización de una nueva conexión interprovincial en lo que se denomina área metropolitana de Santa Fe y Paraná es considerado un eje importante en la planificación de las ciudades y provincias implicadas. De hecho, el Plan Estratégico Provincial Santa Fe Visión 2030 menciona “proyectos de infraestructura vinculados con

la región metropolitana Santa Fe-Paraná y hace especial referencia a la conexión vial mediante la ampliación de la autovía de la Ruta Nacional 168 y la construcción de una nueva vinculación vial entre las dos provincias” (Informe ATEC; 19/10/2015: 6). Lo que contempla también obras complementarias para los accesos urbanos de la nueva conexión y la posibilidad incluso de una conexión ferroviaria entre ambas provincias (ibídem). En consonancia, el Plan Urbano de la ciudad de Santa Fe incluye un Programa Escala Metropolitana de integración territorial proyectos para la “consolidación de corredores urbano-territoriales”. Éstos involucran mejoras de la conexión vial, la “integración del conglomerado Gran Santa Fe” como así también la interacción con la ciudad de Paraná (Plan Urbano Santa Fe Ciudad 2007-2008)

Asimismo, en los informes de la Consulta encargada de realizar, durante 2015, la evaluación técnica del nuevo enlace Santa Fe – Paraná – ATEC S.A -, además de considerar como antecedentes estos proyectos gubernamentales, se expresa que las planificaciones realizadas a escala provincial y municipal son “concurrente con la **Iniciativa para la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)** en su Eje de Integración y Desarrollo (EID) MERCOSUR – CHILE, que prevé la construcción de un nuevo enlace físico entre Paraná y Santa Fe y la reconstrucción y ampliación del de la RN 168”, siendo “concurrente con el EID Hidrovía Paraná- Paraguay en sentido Norte-Sur” (Informe ATEC; 19/10/2015: 7).²

La nueva conexión vial entre Santa Fe y Paraná se proyecta asociada al emplazamiento del nuevo puerto de la primera ciudad mencionada. La relocalización del puerto, considerada por el gobierno municipal como una obra de gran “incidencia geopolítica en el marco del reposicionamiento territorial de la ciudad y toda la región”, busca la consolidación de una “plataforma logística en la que se complementará las acciones específicas con distintas modalidades de transporte, distribución de cargas y actividades conexas asociadas a la producción y el comercio internacional”. Como complemento a dicha obra, el municipio de Santa Fe diseñó un “Plan Director Vial y Ferroviario” que articula todos los sistemas y subsistemas de transporte desde una mirada metropolitana, en donde se incluyen obras estratégicas de infraestructura y conexiones viales y ferroviarias como la construcción del puente a Paraná y el proyecto de ampliación de la Ruta Provincial N° 1 (Gobierno de la ciudad de Santa Fe; 2011)

En consonancia con los programas de gobierno local, provincial, nacional y regional, en 2007 el Consejo de Entidades Empresarias y de la Producción de la provincia de Santa Fe emite sus aportes para la formulación de un Plan Estratégico para la Región, particularmente para el desarrollo económico de la provincia de Santa Fe. Dentro de los mismos, se plantean un conjunto de “áreas y temas críticos para la competitividad futura”, frente a los cuales el Consejo expone una serie de proyectos de inversión y de fortalecimiento institucional que considera necesario atender en el marco del proceso de planificación estratégica (Consejo de Entidades Empresarias y de la Producción de la provincia de Santa Fe; 2007). Dentro de estos temas críticos, se encuentran las inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones, las cuales se entienden que mejorarán “la productividad, la estructura de costos de las empresas y

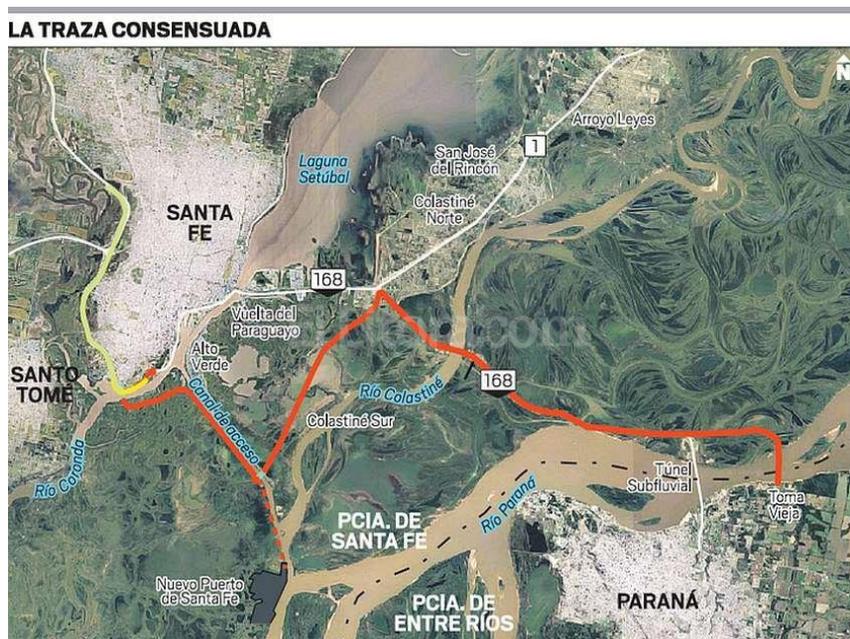
² Y a escala nacional, sostiene que “la principal referencia de planificación física es el **Plan Estratégico Territorial impulsado por el Ministerio de Planificación desde el año 2004**. El PET avanza sobre una imagen del territorio futuro deseable para Argentina, y define los roles esperados por parte de las distintas regiones. Aborda también las políticas nacionales de desarrollo urbano y de infraestructura” (Informe ATEC; 19/10/2015: 7)

el bienestar de la población”. Por tanto, se proyecta como necesario contar con un sistema de infraestructura de transporte de cargas que apunten “a consolidar y fortalecer el proceso de integración regional con el MERCOSUR, Zicosur (Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur), Chile y Bolivia”, como así también a “fomentar el desarrollo económico regional y territorial sobre la base de ejes y corredores multimodales – apuntan a disminuir las relaciones espacio-tiempo y costo - que constituyan una red de transporte integrada con elevados niveles de articulación” (ibídem: 46). En este sentido, los proyectos sobre la Hidrovía Paraguay – Paraná, la Reconversión del Puerto de Santa Fe y la infraestructura para conexión vial entre Santa Fe y Paraná resultan claves.

El Puerto de Santa Fe es el último puerto de ultramar apto para operaciones con buques oceánicos de la Hidrovía Paraguay - Paraná. Su ubicación es óptima para unir los modos de transportes terrestre y fluvial oceánico, 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 Hidrovía. Ahora bien, si el transporte fluvial tiene ventajas de costo, mantenimiento, capacidad de carga, entre otras, por sobre el ferroviario y el carretero, el primero necesita complementarse con estos modos para llegar a destino (Consejo de Entidades Empresarias y de la Producción de la provincia de Santa Fe; 2007: 66).

El lugar elegido en 2006 para el nuevo emplazamiento del Puerto de la ciudad – denominado punto “G” – por el Ente Portuario de Santa Fe, fue fuertemente discutido. Principalmente porque las características del río en este lugar plantea serios inconvenientes hidráulicos, que implicarían un dragado permanente (CEAP; 2012); pero también por las denuncias realizadas por medios de comunicación local – particularmente el Diario UNO – y organizaciones locales por la compra de tierras a bajo precio en 2003 por parte empresarios locales - como Caputto y Vitori, ambos dueños del Diario El Litoral – en donde tres años después se determina la reubicación del nuevo Puerto (Diario UNO; 08/07/2007; CEAP; 2012). A su vez, el sitio es cuestionado puesto que trae inconvenientes ya que la realización de las obras complementarias de acceso vial y ferroviario tendrían un fuerte impacto ambiental e hídrico al emplazarse en una “zona de islas” (CEAP; 2012: 13). Precisamente, en las discusiones que se inician, entre representantes del gobierno y del empresariado local, a partir de la selección de las trazas viables por parte de la Consultora encargada del estudio de factibilidad de la nueva conexión vial entre Santa Fe y Paraná es entorno a la traza complementaria al nuevo emplazamiento del puerto.

Mapa 2: Traza consensuada.



Fuente Diario El Litoral (2017)

Desde 2009, se pueden observar reuniones entre el gobierno de la Provincia de Santa Fe y Entre Ríos y los ejecutivos de las ciudades capitales respectivas para la concreción de dicha conexión vial. Sin embargo es el 2015, cuando se emprende los estudios sobre la factibilidad de diferentes propuestas de trazas que implicarán disputas territoriales por el lugar proyectado para el emplazamiento de las mismas.

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, Hidráulico³, Transporte y Vial. Se resumen las razones por las cuales algunas de ellas se consideran descartables, llegándose a un conjunto de 6 alternativas para ser evaluadas con mayor detalle (Informe ATEC S. A.; 29/07/2015:3).

El proyecto tuvo como objetivo “la elección de una nueva traza que permita cruzar el río Paraná”, de manera tal que el transporte automotor regional de cargas, sin restricciones por volumen, tipo de carga o por condiciones geométricas, “pueda eludir

³ Que incluye la especial situación de los cauces, los caudales involucrados, la variabilidad en el tiempo de las costas y los cauces navegables, definen la posibilidad o no de cada emplazamiento.

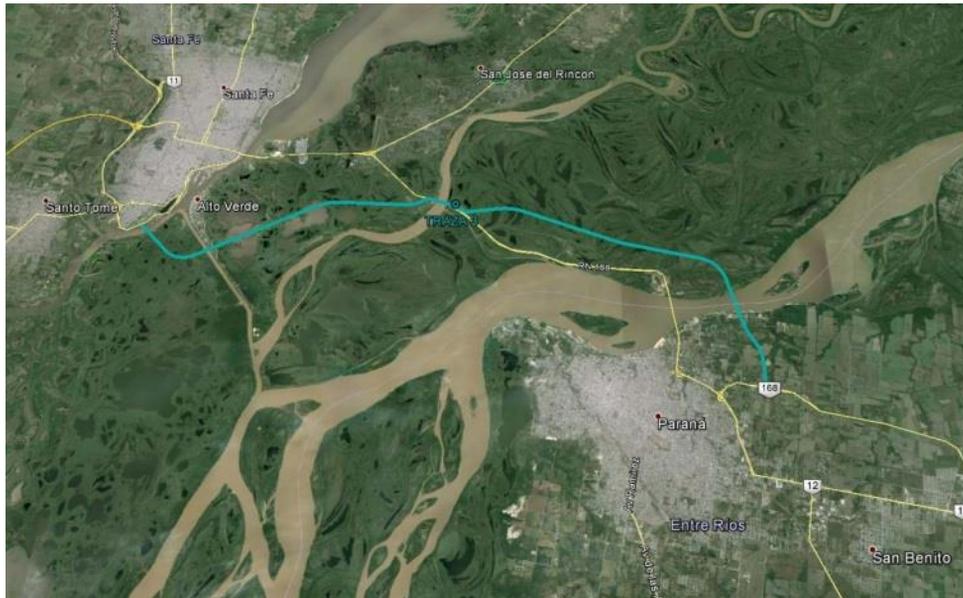
o minimizar las interferencias con los sectores urbanos del área metropolitana conformada por las ciudades de Santa Fe y Paraná vinculadas por la RN Nº 168”. Así, la Conexión Física, que se considera tiene un potencial estratégico para el desarrollo regional y del MERCOSUR, será una vinculación para el tránsito Internacional e Interprovincial, con características de autovía, entre los nodos que vinculan las principales Rutas Nacionales y Provinciales existentes a ambos lados del Río Paraná, en las cercanías de las ciudades de Santa Fe y Paraná (Informe ATEC S. A.; 29/07/2015: 3).

En octubre de 2015, la consultora ATEC S.A presenta el informe sobre la evaluación técnico 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).

A lo largo de los informes se puede observar en reiteradas oportunidades que la consultora hace referencia a que “el área de planeamiento de la ciudad de Santa Fe tiene preferencias por una nueva vinculación lineal o más directa entre Santa Fe y Paraná como la Traza 3”, pero que esta traza “tiene potencialidad si el objetivo sólo fuera (o primariamente fuera) reforzar la conexión de áreas metropolitanas”; y puesto que “la Conexión Física bajo estudio, si bien pretende mejorar esta relación, tiene un interés más profundo en el desarrollo de una conexión regional y bioceánica”, son otras las trazas que se encuentran mejor rankeadas (Informe ATEC S. A.; 29/07/2015:27). Este punto es importante porque en base a dicha traza se establece el eje de la disputa territorial por el emplazamiento de la obra entre quienes habitan el lugar y distintas fracciones del capital.

La “traza 3” parte en la Avenida Circunvalación de la costa sur de la ciudad de Santa Fe, y avanza sobre el Barrio Alto Verde en la parte suroeste del distrito costero, atraviesa caminos vecinales y rurales en la isla hasta cruzar la RN168 a la altura de Colastiné Sur, antes de cruzar el río Paraná. En Entre Ríos atraviesa la jurisdicción del municipio de Paraná, alcanzando la costa a lindera al camping “Toma Vieja”, y continuando en dirección sureste hasta el empalme con el acceso Norte de la Ruta Nacional 168.

Mapa 3: Traza 3, ubicación general.



Fuente: ATEC S.A 19-10-2015

Según el informe de la Consulta, es la traza más corta - 29,3 km de extensión- pero también “la que tiene mayor incidencia en el área urbana de ambas costas”, puesto que puede “implicar 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).

El territorio por el que atraviesa en Santa Fe es denominado en el Plan Urbano de dicha ciudad como “zona de isla” o “distrito costero”, sobre la cual se proyecta su promoción para el rescatar los valores ambientales y paisajísticos” (Plan Urbano Santa Fe Ciudad 2007-2008, pp. 18).

Este territorio que incluye hoy a los barrios de La Vuelta del Paraguay, Alto Verde, Baja Distéfano La Guardia, Colastiné Sur y Norte, entre otros, encuentra su génesis en la vinculación con las actividades de producción y reproducción que, entre 1886 y 1912, se desplegaron en el centro ferropuerto integrado por el Ferrocarril Santa Fe y el Puerto Colastiné⁴. Asimismo, en este ámbito, se fue consolidando un área de producción e intercambio de cultivos frutihortícolas destinada al consumo local, que perduró incluso hasta luego de finalizada la actividad del Puerto Colastiné ocasionada por la inauguración del nuevo puerto de ultramar en la ciudad de Santa Fe en 1911. En este centro, ubicado al este del ejido municipal de la ciudad de Santa Fe y dentro del valle aluvial del Río Paraná, se desarrollaron territorialidades sociales que arraigaron formas de habitar ligadas a las condiciones geográficas por lo que el trabajo y subsistencia de gran parte de sus habitantes se afirma en estrecho vínculo con el río (Acebal y Crovella; 2017).

⁴ Durante este período, dicho centro fue la vía de salida para gran parte de la producción agrícola proveniente de las “colonias” ubicadas en el centro de la provincia y de productos del quebracho colorado extraído de una vasta zona que comprende parte de la provincia de Santa Fe, Chaco y Santiago del Estero

Desde principios del siglo pasado, se fueron consolidando estos barrios residenciales que, en algunos casos, a partir de la década de 1980, padecieron un intenso movimiento del mercado inmobiliario generando vastas áreas destinadas a la radicación de “casas de fin de semana”, campings, barrios cerrados, enclave ciudad universitaria, complejo de hipermercado-shopping y, entrado ya el siglo XXI, el aumento de viviendas de residencia permanente (Rausch, 2009. En Acebal y Crovella; 2017). En otras palabras, se encuentran emplazados en una zona que ha sido objeto de intervenciones que implicaron una creciente valorización de los terrenos, transformando al lugar en espacios clave para la valorización de capital (Zentner; 2016).

Es así que el territorio ribereño se encuentra atravesado por conflictos ligados a la tenencia de la tierra y a inundaciones recurrente, los cuales se relacionan íntimamente con modos de producción y apropiación del espacio. Concretamente, en el marco de un proyecto continental de interconexión física entre la ciudad de Santa Fe y Paraná se pueden observar las disputas por la forma de habitar este territorio y el uso del espacio geográfico (Álvarez; 2018).

Es en este marco que luego de presentados los informes realizados las trazas seleccionadas por ATEC S.A, comienza a cuestionarse desde el gobierno municipal de Santa Fe la decisión de Vialidad Nacional sobre selección de las mismas para la realización del proyecto ejecutivo de la obra. Así Corral, el intendente de la ciudad, sostiene que las tres trazas seleccionadas no contempla al Plan Urbano de Santa Fe, violan las leyes provinciales y nacionales de protección de zona de islas, no aprovechan la infraestructura existe – concretamente la ruta nacional 168 –, poseen un fuerte impacto hídrico y ambiental, no consideran la relocalización del nuevo Puerto de Santa Fe⁵ ni la Planta de Tratamiento de Líquidos Cloacales y ni evade la consigna del pliego de “Futura conexión Santa Fe-Paraná”, (Santa Fe Ciudad 21.09.2015). Objeta así las trazas seleccionadas a pesar de que los informes de la Consulta dan cuenta de lo contrario.

Este reclamo es acompañado por la Mesa de Entidades productivas que expresa su disconformidad a la desestimación de la traza 3, la cual fue impulsada por el gobierno municipal, el gobierno provincial – incluido el Ente Portuario - y diversas instituciones productivas de la ciudad – como la Bolsa de Comercio, Sociedad Rural, la Unión Industrial, el Centro Comercial, la Asociación de Dirigentes de Empresa, la Cámara Argentina de la Construcción y la Cámara de Comercio Exterior de Santa Fe – (UNO Santa Fe; 22/09/2015).

Es así que con el acompañamiento de las entidades productivas de la ciudad y del gobierno Provincial, el intendente Corral presentó recurso administrativo ante Vialidad Nacional, solicitando la impugnación de la decisión de seleccionar las tres trazas evaluadas por la Consultora (Santa Fe Ciudad; 24/09/2015). A partir de este recurso presentado, se creó una Comisión de Apoyo a la Unidad Técnica conformada por Vialidad Nacional, el gobierno municipal de Santa Fe⁶ y Paraná y de las Provincias de Santa Fe y Entre Ríos, creada para “supervisar la elaboración del proyecto de conexión

⁵ Obra que si bien es considerada estratégica para el desarrollo productivo de la región, su licitación fue declarada cinco veces desierta .

⁶ Integrada por el director de Gestión de Riesgos de la ciudad, Eduardo Aguirre Madariaga – actualmente uncionario nacional - , y el secretario de Obras Públicas y Recursos Hídricos del municipio, Roberto Porta

física entre Santa Fe y Paraná”. El gobierno municipal así invierte los objetivos del análisis de la conexión vial, priorizando “una alternativa al Túnel Subfluvial y que se mejore la infraestructura del área metropolitana”, y colocando en segundo lugar “la conexión de la Mesopotamia con el resto de la Región Centro para el Corredor Bioceánico Central” (Santa Fe Ciudad; 08/10/2015).

De esta manera, empezamos a observar como entran en tensión los intereses de las diferentes fracciones de capitales locales y transnacionales. Las tensiones entre las horizontalidades y verticalidades (Santos 1993, 2000) a partir del desarrollo del propio capital.⁷

Desde el cambio de gobierno en la Argentina y la decisión de Mauricio Macri, junto al gobierno golpista de Michel Temer en Brasil, de suspender su participación en la UNASUR en abril de este año, las reuniones entre Vialidad Nacional, el Ministerio de Transporte de la Nación y los intendentes de ambas ciudades fueron en aumento. Las mismas trajeron aparejadas el acuerdo para la realización de la Traza 3, la proyección de las obras complementarias, el corrimiento en la negociación de los gobiernos provinciales y el anuncio recurrente de las licitaciones de las obras que hasta el día de hoy no se ha concretado. Asimismo, son recurrentes las reuniones entre el ejecutivo municipal de la ciudad de Santa Fe y representantes de la industria, el comercio, la producción y de los sectores académico (UNL, UTN, UC Santa Fe y Parque Tecnológico del Litoral Centro), en donde se pone de manifiesto el desarrollo de serie de obras de infraestructura como el Aeropuerto Metropolitano Santa Fe – Paraná, el proyecto de traslado del Puerto, mejoras en el Aeropuerto de Sauce Viejo y la construcción de conexiones viales para unir a través de nuevos puentes Santa Fe con Paraná y Santo Tomé. Obras que en su mayoría se encuentran dentro de la cartera de Proyectos del IIRSA en pos de la construcción de una conexión multimodal de la ciudad de Santa Fe, a pesar de que jerarquizan los interés locales en detrimento de la Iniciativa, puesto que los estudios técnicos establecen que el emplazamiento que priorizan los sectores políticos y económicos de la ciudad traerían aparejados inconvenientes para la aceleración y libre circulación de mercancías (ATEC S.A; 2015).

4- Las resistencias como espacio de re -existencia.

Es en el territorio ribereño de ciudad de Santa Fe, en donde se estima se emplazará la traza 3, donde se materializan las disputas por los usos del espacio. Precisamente, la obra de conexión vial atraviesa “Isla Sirgadero”, dentro de donde se ubica la La Vuelta del Paraguayo, Alto Verde y Colastiné Sur. Esta isla se encuentra registrada como parcela común en el Servicio de Catastro e Información Territorial de la provincia de Santa Fe, con dieciocho propietarios legales. Los mismos llevaron adelante un juicio de “división del condominio”, puesto que cada uno es propietario de un porcentaje del total de la propiedad que se encuentra indivisa. Inversora Bolívar S.A- quien forma

⁷ Incluso, este acuerdo entre Nación y Municipio de la ciudad de Santa Fe, trae aparejado disputas de los gobiernos locales. Medios de comunicación de la ciudad de Paraná, se denuncia que este acuerdo favorece en mayor medida a la ciudad de Santa Fe puesto que de las inversiones destinadas a la concreción de la obra solo el 10 % (de 1000 millones) está proyectado en el territorio entrerriano. Así como también, se sostiene que la traza seleccionada es aquella que tuvo una mala valoración respecto al impacto hidráulico, ambiental, vial y de costos. (Sin Mordaza Paraná – 17/05/2017)

parte del Grupo IRSA - era quien tenía el mayor porcentaje de dichas tierras - (Proyecto Revuelta; 2012. Zentner; 2016).

Paralelamente a que el capital se reorganiza en el espacio por ejemplo, adquiriendo uno de los empresarios locales que poseen el dominio de las tierras sobre dónde se relocalizaría el nuevo Puerto, Caputto, en 2015 el dominio legal sobre la Isla Silgadero que poseía Inversora Bolívar en 2015, múltiples resistencias se van también organizando, y logran frenar dicho proceso de división de condominio, al presentarse 23 familias de la Vuelta del Paraguay al proceso legal con la figura de “terceros involucrados” en 2013.

La disputa por la propiedad de la tierra en la Isla el Silgadero, en general, y en La Vuelta del Paraguay, en particular, se encuentra estrechamente relacionada con la construcción de la necesidad de relocalizar una “zona de riesgo”, concretamente donde habitan las personas de La Vuelta, parte de Alto Verde y Colastiné Sur. Desde que asume la gestión municipal el partido radical (perteneciente hasta 2015 al Frente Cívico y Social y luego al PRO), se consolida y profundiza el marco institucional de la Gestión de Riesgo. En 2008, se sanciona la Ordenanza N° 11.512 que establece y define el “sistema municipal de gestión de riesgos” como “eje integrador que orienta las ideas y prácticas con relación a la prevención, mitigación, preparación, respuesta, rehabilitación y reconstrucción ante emergencias y desastres” (HCM; VT. 14/08/2008). Con la creación de dicha dependencia, la cual integra el gabinete de la intendencia y atraviesa transversalmente todas las secretarías de gobierno, se instrumentó un elemento clave para la toma de decisiones en lo referido a la planificación de la ciudad y el uso del suelo. Precisamente, en el momento en que La Vuelta del Paraguay, parte de Alto Verde y Colastiné Sur son determinados “zona de riesgo e inhabitable”, comienzan las discusiones sobre la conexión vial que llevan a que hoy en día la misma se proyecte sobre donde dichos barrios se ubican.

Concretamente, a fines del 2015, año en que Caputto compra las tierras de Isla Silgadero, el municipio desestima las trazas seleccionadas por ATEC S.A y presiona por incorporar la traza 3 que se proyecta sobre estas tierras mencionadas, se desarrolla una crecida extraordinaria del Río Paraná⁸. La misma, devenida en inundación, afectó a gran parte de la población que habita el territorio ribereño de la ciudad y de localidades aledañas - como San José del Rincón y Arroyo Leyes -. La gran mayoría de los habitantes de la Vuelta del Paraguay debieron evacuarse como así también parte de Colastiné Sur, barrios de la ciudad de Rincón y la Comuna de Arroyo Leyes e incluso la obra de defensa de Colastiné Sur estuvo amenazada.

Este momento de inundación fue vivido con diversas situaciones y modos de violencia. En el caso de la Vuelta del Paraguay, se impone una forma de organización del espacio y del momento de la evacuación - la cual ya venía imponiéndose desde 2009 - que pretende romper con la organización histórica de dicho momento. Se establece unilateralmente por parte del municipio un nuevo lugar de evacuación que donde históricamente los habitantes del barrio lo hacían, el mismo contó con módulos habitacionales, un cerco perimetral que impide la libre circulación de las personas por el lugar y se encuentra custodiado por la Guardia de Seguridad Institucional del Municipio. Sin embargo, los módulos resultaron insuficientes para alojar a la población

⁸ Con un pico de 6,58 a la altura del Puerto de la ciudad, la crecida duró 6 meses.

afectada. Por este motivo, se improvisó un nuevo lugar de evacuación, con la misma tecnología constructiva de 2013 y 2014, en el sector en donde históricamente lo hacían (Acebal y Crovella; 2017). A su vez, debido primero a la falta de materiales para construir módulos para todos los que debieron abandonar sus viviendas, y posteriormente por no acordar con la forma de evacuación emprendida por el municipio, algunas personas se autoevacuaron en el lugar y con la dinámica con que lo hacían tradicionalmente (Proyecto Revuelta; 29/12/2016). La existencia de tres lugares de evacuación (denominados como la “zona de Méjico”, la “zona de la 168” y la “zona de los autoevacuados”) sumado a quienes se quedaron en sus viviendas, generó rupturas entre las personas que se encontraban en los distintos lugares, imposibilitando, en reiteradas oportunidades, pensar acciones conjuntas resultó una constante.

Durante esta inundación, el discurso de inhabilitación del barrio se materializó. El intendente de la ciudad, José Corral (UCR– Cambiemos), anunció a través de los medios de comunicación la realización de un plan de viviendas para que las familias vivan en “cota segura” en un sector (indeterminado) de la isla (El Litoral; 29/04/2016). Este discurso aparece acompañado de la naturalización de la noción de las inundaciones como resultado de un “evento natural que no puede evitarse”, de una carga de responsabilidades de lo que acontece puesta en quienes deciden “vivir en un lugar en donde saben que se inundan” y de la presentación de una única alternativa posible: la reubicación. La erradicación se pretende hacer carne en un proyecto de urbanización y de vivienda, que se propone expulsar a la población de su lugar e imponer otra forma de organización del espacio (Acebal y Crovella; 2017)

Estas imposiciones sobre la vida de quienes habitan el territorio ribereño santafecino también ha posibilitado reconfigurar la resistencia. Así La Vuelta del Paraguayo, Colastiné Sur, Alto Verde, Colastiné Norte, Rincón y Arroyos Leyes se comienzan a pensar como parte de un mismo territorio, atravesado por las mismas disputas, con la posibilidad de crear nuevos posibles anclados en el territorio y territorialidades que construyen cotidianamente.

Así durante el 2016, la Coordinadora de La Costa – organización que nuclea a Proyecto Revuelta de La Vuelta del Paraguayo, Arroyito Seco de Alto Verde, La Vecinal de Colastiné Sur, La Cultural de la Costa de Colastiné Norte, Arenas de Rincón y el Partido Vecinos de Arroyo Leyes – comenzó a funcionar como un espacio que en donde articular y organizarse en el territorio ribereño a partir de dos grandes ejes: las inundaciones y las obras de infraestructuras, particularmente la conexión vial entre Santa Fe y Paraná.

5- Conclusiones:

En un contexto de hiper movilidad de los flujos, donde los modelos de inserción de las economías locales en la economía internacional están signados por el extractivismo, la circulación es fundamental en la caracterización de los territorios. Existen espacios de mayor fluidez y espacios de menor circulación, menos dinámicos, caracterizados generalmente por actividades con menos vinculación con los modelos hegemónicos. Sin embargo, en el territorio suelen coexistir ambas dinámicas (y en algunos casos múltiples dinámicas) y el espacio geográfico se conforma como un

espacio de disputa, de tensiones entre actores y actrices sociales que buscan controlar y defender su formas de habitar.

En ese sentido es posible plasmar cuatro conclusiones principales a este trabajo, que son avances preliminares también en una serie de propuestas colectivas en desarrollo y diálogo entre la investigación académica y el saber de las organizaciones populares de Santa Fe recientemente:

1- En el territorio ribereño de la ciudad de Santa Fe el conflicto se desarrolla de manera ascendente en los últimos años y se debe sobre todo a la posición estratégica de la ciudad para los actuales patrones de intercambio. Santa Fe tiene el último puerto con capacidad de navegación ultramarina (con posibilidades de optimización a partir de la posible reconversión y relocalización) y posee una vasta red de infraestructura de transporte vial y ferroviario, real y potencial, que permite la articulación multimodal Este – Oeste, Norte – Sur, esencial en el desarrollo de corredores bioceánicos.

2- Existen tensiones evidentes por los modelos de articulación de transporte a seguir, dado que los actores y actrices con mayor influencia en la “*producción del territorio*” (Manzanal, 2014) tienen visiones contrapuestas sobre el rol estratégico de la ciudad y las actividades económicas prioritarias. En ese sentido, el gobierno de la ciudad parece hacer primar los intereses sectoriales locales, por sobre las aspiraciones transnacionales de posicionar a Santa Fe como un polo logístico exportador de relevancia.

3- En relación a lo anterior es posible identificar un fuerte lobby en beneficio de los intereses del empresariado local, priorizando el desarrollo urbano metropolitano en desmedro de las necesidades de las poblaciones que históricamente habitaron los territorios actualmente en disputa por el avance de las grandes obras de infraestructura.

4- Se ha desarrollado hasta el momento una política de hostigamiento y presión sobre las comunidades afectadas con el propósito de instalar la relocalización como única alternativa posible ante las repetidas inundaciones y ante el inevitable avance de mega obras de infraestructura de transporte. Sin embargo, frente la violencia y la persecución que denuncian las comunidades emerge la organización colectiva como forma de resistencia. Frente al creciente negocio inmobiliario se contraponen la defensa colectiva del territorio. Frente a las mega-obras de infraestructura se reclaman obras prioritarias para la vida en los barrios. Frente a la falta de políticas públicas se desarrollan políticas comunitarias (como el Bachillerato Popular de Proyecto Revuelta).

La re-existencia de los pueblos exige la edificación de un territorio desmercantilizado, libre del despojo de la acumulación capitalista. Un territorio que dialogue con las diferentes formas de “buen vivir” de los pueblos, atento a las necesidades sociales más que a la reproducción de los intereses de los grupos concentrados. Ese “territorio nuevo”, pese a la crueldad de estos tiempos, es un espacio en permanente construcción.

Bibliografía:

- Acebal Anahí y Crovella Fernán (2017); *“Pensar lo posible... entre la instrumentalización de las inundaciones y las formas del habitar en sectores ribereños”*. Jornadas Interdisciplinarias sobre conflictos y problemáticas sociales. Universidad Nacional del Nordeste. Resistencia.

- Álvarez, Álvaro (2018); *“Las vías del despojo y los caminos de las resistencias. Pedagogías en disputa”*. En Diálogos de saberes y pedagogía feminista Claudia Korol (Comp.). Editorial América Libre.
- Ascelrad, Henri, (2004); *“Conflictos ambientais no Brasil”*, Fundação Heinrich Boll, Río de Janeiro.
- 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”*.
- Barreda, Andrés, (2005); *“Geopolítica, recursos estratégicos y multinacionales”*, México, documento digital disponible en: <http://www.revistapueblos.org/old/spip.php?article311>
- Castells, Manuel, (1996); *“La era de la información”*. Vol.1: La sociedad red, Alianza, Madrid.
- Centro de Estudios y Acción Popular (CEAP), (2 DE NOVIEMBRE DE 2012); *“Interrogantes en relación a la obra del nuevo puerto de Santa Fe”* Santa Fe. Documento digital disponible en: <http://ceaccionpopular.blogspot.com/>
- Composto Claudia y Navarro Mina Lorena, (2014); *“Claves de lectura para comprender el despojo y las luchas por los bienes comunes naturales en América Latina”* en Composto Claudia y Navarro Mina Lorena, comp. Territorios en Disputa, Bajo Tierra Ediciones, México DF.
- Consejo de Entidades Empresarias y de la Producción de la provincia de Santa Fe (2007). *“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”*.
- Converti Roberto, (2004); *“Santa Fe, Argentina. Una estratégica cidade-porto”* Revista Arquitectos. Documento digital disponible en: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/05.054/525>
- Diario El Litoral (2008 a la actualidad) Disponible en: <https://www.ellitoral.com/>
- Diario UNO Santa Fe (2008 a la actualidad). Disponible en: <https://www.unosantafe.com.ar/>
- Giallorenzi Ricardo, (2015); *“Territorio, desarrollo y producción en tiempos de globalización. De la diversidad al monocultivo y del minifundio a la concentración. El impacto sobre la fruticultura en San Pedro 1988-2010”* documento digital disponible: http://www.cehsegreti.org.ar/historia-social-5/mesas%20ponencias/MESA%2010/GIALOREZZI_10.pdf
- Gobierno de la Ciudad de Santa Fe, (Octubre de 2011); *“La gestión del cambio 2007-2011”*. Documento digital disponible en: http://santafeciudad.gov.ar/gobierno/campanas_publicaciones/gestion_cambio.html
- Gobierno de la Ciudad de Santa Fe (2008) *“Plan Urbano Santa Fe Ciudad 2007-2008”*
- Gobierno de la Ciudad de Santa Fe (2008 a la actualidad) Prensa. Disponible en: <http://www.santafeciudad.gov.ar/noticias.html>
- Harvey David, (2014); *“Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo”* Prácticas Constituyentes. Instituto de Altos Estudios Nacionales de Ecuador. Quito.

- Harvey David, (2005); *“El nuevo imperialismo: acumulación por desposesión”*, en Panitch L. y Layes C. (eds.): El nuevo desafío imperial. Socialist Register, CLACSO, Buenos Aires.
- Manzanal Mabel, (2014); *“Desarrollo. Unas perspectiva crítica desde el análisis del poder y del territorio”* Revista Realidad Económica, Nº 283. IADE, Buenos Aires.
- Porto Gonçalves Carlos Walter, (2016); *“A Dimensão Geopolítica da Crise”* GEOgraphia - Ano. 18 - Nº37. Documento digital disponible en: <http://www.geographia.uff.br/index.php/geographia/article/viewFile/997/620>
- Proyecto Revuelta (De 2009 a la actualidad). Disponible en: <http://santafeciudadinundada.blogspot.com.ar> y www.proyectorevuelta.com
- Santos Milton, (2000); *“La Naturaleza del Espacio”*, Editorial Ariel, Barcelona.
- Santos Milton, (1993); *“Los espacios de la globalización”* en Anales de Geografía de la Universidad Complutense, Ed. Comp., Madrid. Documento digital disponible en: <https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/viewFile/AGUC9393110069A/31671>
- Segato Rita, (2015); *“La guerra contra las mujeres”*, Editorial Traficante de Sueños. Madrid.
- Silveira María Laura, (2016); *“Constitución de los circuitos de la economía urbana en la globalización”* en Revista Universitaria de Geografía, Nº 25. ISSN 0326-8373.
- Silveira, María Laura, (2011); *“Territorio y ciudadanía: reflexiones en tiempo de globalización”* UNI-PLURI/VERSIDAD Vol. 11 Nº3 Medellín
- Svampa Maristella, (2011); *“Modelos de desarrollo, cuestión ambiental y giro eco-territorial”* en Alimonda Héctor (coordinador) La naturaleza colonizada. Ecología política y minería en América Latina. CLACSO. Buenos Aires.
- Vega Cantor Renán, (2009); *“Crisis civilizatoria”*, Revista Herramienta. Documento digital disponible en: <https://www.herramienta.com.ar/articulo.php?id=1052>
- Zentner, Tamara (2016). *“La construcción del territorio. Experiencias, producción y apropiación del espacio de los sectores populares en Santa Fe”*. Tesina de Grado. Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe.