

DOCTORADO EN ESTUDIOS SOCIALES  
FACULTAD DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIAL  
UNIVERSIDAD NACIONAL DEL LITORAL



TESIS DOCTORAL

Anahí Acebal

## Disputas en y por el territorio isleño del municipio de Santa Fe.

El conflicto en torno a las mega obras  
de infraestructura extractivista y la  
infraestructura para la vida (2007-2019).

DIRECTOR  
Álvaro Álvarez

CODIRECTORA  
Hugo Daniel Ramos

Santa Fe,  
febrero de 2023

## **Agradecimientos**

A Álvaro y Hugo, mis directores, por orientar y acompañar -más que dirigir- mis pasos. Por la escucha atenta, la predisposición, la palabra y el aliento necesario. Por marcar los errores de forma amorosa. Por el compromiso con la tarea asumida. Por el proceso de enseñanza aprendizaje que transitamos este tiempo.

A Luciano Alonso, mi codirector de beca, por la confianza, la predisposición y los consejos.

A Ana María Fernández, mi directora de beca, por las lecturas sugeridas. Por ese encuentro que me orientó.

A mi papá y su recuerdo siempre presente.

A mi mamá por las horas que se pasó prendiendo velas por esta tesis como forma propia de darme fuerzas.

A Nati que sigue corriendo mi límite de lo posible, incluso después de la muerte. Por los libros que llegaron de la mano de Pastilla en el momento justo.

A María Daniela Montagnini porque me transmitió su pasión por los ríos, porque me ayudó a comprender su dinámica. Por su forma pedagógica y apasionada de acercarme al Río Paraná. Por las horas de charlas telefónicas. Por acercarme a informantes claves y por ayudarme a mejorar mi propia cartografía. Lo aquí presentado no podría haber sido sin su compañía y el trabajo compartido.

A Mario Gardiol. Por explicarme con mucha paciencia en varias oportunidades la formación de las islas y su mensura. Por acercarme bibliografía y mapas que fueron muy importante para mi trabajo.

A mis compañerxs de la oficina del IHuCSO y del Doctorado desde 2017. En especial a Angie, Jose, Sacha, Flor, Pame, Sol, Marina, Pilar con quienes compartí mis dudas, angustias y alegrías. Quienes me ayudaron a escribir cuando no podía, a resolver un trámite que me sobrepasaba, a imprimir cuando la impresora no andaba y que me leyeron cuando se los pedí. Por hacer que en un espacio repleto de competencia e indiferencia tenga lugares seguros de compañía y escucha. A Caro, muy en particular, mi gran amiga en este proceso que me cobijo siempre, que hizo de su casa la mía cada vez que lo necesité.

A Leila. Por los dramas que nos hicimos juntas y por las tantas veces que me ayudó a desdramatizar. Por los mensajes cotidianos de fuerzas para escribir y por los reportes diarios de cómo íbamos. Por no hacerme sentir sola frente a una computadora. Pudimos absurda.

A Jimena y Milagros, mis compañeras de la cátedra de Taller Trabajo Final de Carrera de la Licenciatura en Ciencia Política, que siempre estuvieron predispuestas a acompañar y alentar este proceso. Y porque en estos más de 5 años de trabajo aprendí mucho de ellas sobre cómo construir un problema de investigación y eso indudablemente está presente en esta tesis. En ellas también agradezco a cada estudiante que cursó el taller, porque su proceso de construcción de aquello que querían investigar realimento constantemente el mío.

A Pablo Bordón por la mirada comprometida, por mostrarme otras formas en las que era posible dar cuenta de las disputas en y por el territorio isleño. Por muchas de las fotos de las portadas y por las tardes de recorrido isleño con la cámara en mano.

A todxs mis amiguxs por la compañía, la escucha, el aliento y por habilitarme el despeje necesario para seguir. A Emi y Camilo, por el amor en sus múltiples formas. Al grupo de la Costa (o de Rincón) por hacer una comunidad indispensable para la vida en el lugar que elegí vivir. A Flor Lema por los años de convivencia en el modo tesis y el aguante infinito. A Taba porque acompañó en diferentes momentos la cotidiana.

Al Kiti, mi amigo, por momentos hermano -con las contradicciones que las relaciones filiales generan- por las estructuras materiales y simbólicas que construyó y construye para sostenerme siempre.

A Fernán, mi gran compañero de militancia/investigación. Por las lecturas, los trabajos y las charlas compartidas todos estos años que ayudaron a pensar mis pensamientos.

A mis compañerxs de Revuelta porque este trabajo no es más que la sistematización de nuestras reflexiones, acciones y experiencia. Por mantenerme viva la esperanza de que otro mundo puede ser posible.

A Irma, Turco, Marcela, Betty, Chuno, Gra, Gringa, Agus, el Negro, Caro, Cari, Noeli, Emilce, Eugenia, Esven, Cele, Indi por la palabra y la confianza. Y en ellxs a quienes forman parte de la Coordinadora de la Costa, de Arroyito Seco, de Revuelta, de la Vecinal de Colastiné Sur y Alto Verde, por la convicción de resistir y re-existir

## **Abreviaturas**

ADE – Asociación de Dirigentes de Empresas.

ASSA - Aguas Santafesinas.

BCSF -Bolsa de Comercio Santa Fe.

BID – Banco Iberoamericano de Desarrollo.

BM – Banco Mundial.

CAF - Corporación Andina de Fomento.

COSIPLAN – Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento.

EAPSF – Ente de Administración del Puerto de Santa Fe.

ECAM – Ente de Coordinación del Área Metropolitana.

EID – Ejes de Integración y Desarrollo de la IIRSA.

FCyS – Frente Cívico y Social.

FMI – Fondo Monetario Internacional.

FONPLATA - Fondo Financiero para el desarrollo de la Cuenca del Plata

HPP – Hidrovía Paraguay – Paraná.

IIRSA – Iniciativa de Integración en Infraestructura Regional Sudamericana.

ROU – Reglamento de Ordenamiento Urbano.

RN N°. 168 – Ruta Nacional N° 168.

RP N°. 1 – Ruta Provincial N°1

PS - Partido Socialista.

UCR – Unión Cívica Radical.

UNL – Universidad Nacional del Litoral

## Índice.

Introducción .....	Página 5.
Capítulo 1. Sobre la construcción de nuestro problema de investigación: los antecedentes de la investigación.....	Página 14.
Capítulo 2. Sobre la construcción de nuestro problema de investigación: .....	47
2. 1. Contexto conceptual. ¿Con qué lentes miramos el problema de investigación? .....	Página 48
2. 2. Sobre cómo llevamos adelante nuestra investigación. ....	Página 59
Capítulo 3. Infraestructuras, inundaciones y la producción de la vida: claves para pensar en la producción sociohistórica y espacial del territorio isleño del municipio de Santa Fe.....	Página 79
Capítulo 4. Miradas desde arriba al ordenamiento del territorio isleño. Un puerto y un puente para potenciar el lugar de Santa Fe en la Hidrovía Paraguay-Paraná y el Corredor Bioceánico Porto Alegre–Coquimbo.....	Página 114
Capítulo 5. Miradas desde abajo al ordenamiento del territorio isleño. Obras de infraestructura para la vida.....	Página. 161
Reflexiones finales. ....	Página. 220
Bibliografía: .....	Página 232
Anexo: .....	Página 281



## INTRODUCCIÓN



## **Introducción.**

El territorio isleño del municipio de Santa Fe se ubica en el valle aluvial del Río Paraná. Los barrios que allí se emplazan encuentran 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 Colastiné y desde 1910 en el Puerto de Santa Fe. Su génesis se encuentra, además, en la producción e intercambio de cultivos frutihortícolas destinada al consumo local y actividades de recolección de paja, caza y pesca (Rodil; 1994; Rausch; 2011). Por lo tanto, en el territorio isleño se desarrollaron formas de habitar históricas ligadas a las condiciones geográficas del lugar y en estrecha vinculación con el río.

La construcción, a través de dragado y refulado<sup>1</sup>, de grandes obras de infraestructuras en este valle aluvial -como, precisamente, el Ferrocarril Santa Fe, el Puerto de Colastiné y de Santa Fe- provocaron transformaciones espaciales sobre las islas e impactos en el curso natural de las aguas (Ceirano et al; 2020, Paoli; 2011, 2014). Esto se vio acrecentado con la ejecución desde mediados de 1930 de la Ruta Nacional N°. 168 (en adelante RN N°.168) que conecta la planta urbana con las islas. Y, desde fines del siglo pasado, con la realización de mega mercados, la ciudad universitaria, el barrio Fonavi, el Pozo y diversos complejos turísticos y recreativos. A medida que se fueron desarrollando estas intervenciones se han generado cambios en los usos del suelo que devinieron en una creciente valorización de los terrenos. Así desde la década de 1990, podemos observar que el territorio isleño del municipio se ha transformado en un espacio clave para la valorización del capital (Zentner; 2016, Betuzzi; 2017, Visintini; 2017).

El impacto de dichas obras sobre las islas y los cursos de aguas -y los cambios de uso del suelo asociados a ello-, acrecentó los momentos en que las crecidas periódicas del Río Paraná se transformaron, en términos de Roze (2003), en inundaciones<sup>2</sup> (Ceirano et al; 2020, Paoli; 2011, 2014). Por lo que es recurrente que la crecida de dicho río afecte a la población de los barrios isleños. A raíz de ello, en algunos casos, ésta debe abandonar

---

<sup>1</sup> El refulado es el proceso de extraer arena del lecho de cualquier curso de agua e impulsarla, con la ayuda de unas bombas, a otro sitio que se pretende rellenar.

<sup>2</sup> Siguiendo a Roze, nombramos “inundación” “al momento en que se hace presente una construcción social del fenómeno: cuando este es percibido y operacionalizado por una parte de la sociedad” (2003: 16). Para ello deben conjugarse al menos cuatro situaciones: 1) un fenómeno natural, aguas que salen de un curso histórico definido o desbordan límites fijados durante un largo período ocupando áreas hasta entonces secas; 2) que en el área que ocupan las aguas exista población históricamente asentada o resultado de su actividad; 3) que esa población se asuma afectada, es decir, que esta nueva situación comprometa su seguridad y/o sus bienes y 4) que adquiera dimensión social, la cual se da cuando los sujetos afectados están comprometidos en la dinámica de algún conjunto social (2003: 15).

temporalmente sus viviendas y evacuarse en centros dispuestos por la municipalidad o en refugios autoconstruidos; autogestionar caminos sanitarios para llegar a sus hogares y lugares de trabajos, caminar varios kilómetros para acceder al transporte público o recurrir a otros medios de movilidad y realizar el mantenimiento de las obras de defensas para evitar filtraciones (Crovella y Acebal; 2018).

Con el transcurrir de las sucesivas inundaciones en el municipio desde inicio de siglo XXI -principalmente a partir del 2003<sup>3</sup>- el Estado municipal fue consolidando un conjunto de saberes que orientaron las acciones referidas al ordenamiento del suelo, a través de un marco teórico e institucional centrado en la “gestión del riesgo hídrico” (Crovella; 2011; 2016a, Crovella y Acebal; 2014, Núñez, Crovella, Bordas; 2014, Acebal; 2015). Con este nuevo marco, se plantearon otros cambios en los usos del suelo que establecieron “zonas seguras y habitables” y las “zonas de riesgo”, por tanto “inhabitables”. Así, los barrios isleños como La Vuelta del Paraguay, Colastiné Sur, parte de Alto Verde y su paraje La Boca comenzaron a definirse como “zona de riesgo” por ubicarse en el valle aluvial del río Paraná.

Esta categorización municipal fue acompañada de mayores intervenciones gubernamentales en los momentos de evacuación por inundación y de intentos de relocalización de la población como forma de resolver el problema de las inundaciones. Al mismo tiempo, estas intervenciones supusieron la negativa y omisión por parte de los gobiernos municipal y provincial de las propuestas realizadas por organizaciones sociales e instituciones vecinales de estos barrios para poder convivir con el río y acceder a servicios que mejoren la calidad de vida -como el agua potable, mejoramientos de caminos, realización de drenajes, consolidación de obras de defensas y alumbrado público- (Crovella y Acebal; 2018).

Paralelamente, desde que adquiere la denominación de zona de riesgo, las islas Sirgadero, Las Cañas y Pesquerías -en las cuales estos barrios se emplazan- fueron objeto de compra y venta a bajo costo por parte de empresarios del rubro de la construcción y del desarrollo inmobiliario (Proyecto Revuelta; 2012, Zentner; 2016) y de proyectos

---

<sup>3</sup> El 29 de abril de 2003 se produjo una inundación de los barrios del oeste de la ciudad de Santa Fe por la crecida del río Salado. Si bien este presentaba niveles de caudal extraordinarios, lo que impulsó el ingreso del agua a la ciudad fueron las obras de infraestructura del Puente Autopista Rosario – Santa Fe y del terraplén de la Avenida Circunvalación Oeste. El primer elemento carecía de luz suficiente para el escurrimiento de la crecida, lo que generó un efecto de embalse aguas arriba. En el caso del segundo, se trató de un sistema de defensas incompleto que permitió que el agua penetre de manera masiva y precipitada, actuando luego como una especie de dique que represó y acumuló el agua sobre las áreas de relieve más bajo. Esta inundación significó la mayor “catástrofe hídrica” de la ciudad al quedar un tercio de la ciudad anegada, implicar la muerte de más de 130 personas, constituirse más de 200 centros de evacuación que alojaban a aproximadamente a 80000 personas y generar incontables daños materiales (Crovella, 2011).



municipales turísticos y recreativos. Asimismo, desde 2006 se transformaron en el lugar en donde los Estados municipal, provincial y nacional proyectaron mega obras de infraestructuras asociadas a la relocalización y refuncionalización del Puerto de Santa Fe. Concretamente, entre 2015 y 2018 se define que la traza de la nueva conexión vial entre los municipios de Santa Fe y Paraná (provincia de Entre Ríos), la cual es definida como una condición de posibilidad para la relocalización del Puerto, atraviere las islas mencionadas.

Estas mega obras de infraestructuras tienen la particularidad de se enmarcan en la iniciativa de Integración en Infraestructura Regional Sudamericana (en adelante IIRSA), específicamente en dos de sus ejes: la Hidrovía Paraguay – Paraná (en adelante HPP) y el Corredor Bioceánico Central Porto Alegre – Coquimbo (Álvarez, 2019; Álvarez y Acebal; 2021, Acebal; 2022a).

Partimos de la conjetura inicial de que las inundaciones recurrentes y los intentos de relocalización de la población son las dimensiones más visibles del problema. Pero que, sumergidas bajo el agua, existen disputas por el uso del espacio geográfico isleño del municipio de Santa Fe en torno a las obras de infraestructuras proyectadas en el lugar. Esto exige levantar la mirada de la escala estrictamente local, es decir, re-escalar el problema.

Por lo tanto, esta tesis doctoral se propone *analizar las disputas en y por el territorio isleño del municipio de Santa Fe y los procesos de apropiación del mismo desarrollados entre 2007 – 2019, en función de las propuestas de ordenamiento del Estado municipal y provincial, de los sectores empresariales y de las poblaciones isleñas*. Con este objetivo general lo que nos interesa abordar es ¿cuáles son las propuestas de ordenamiento del territorio desde arriba (verticalidades en términos de Santos; 1993) y desde abajo (horizontalidades, ibidem) que entran en tensión?, ¿cuáles son los modos de vida que se disputan? Y en términos más amplios, ¿de qué manera estas disputas territoriales expresan formas antagónicas de habitar en América Latina en un sistema capitalista, colonial y patriarcal?

Para ello, nos planteamos, como objetivos específicos, *reconocer y analizar las políticas estatales municipales y provinciales propuestas e impulsadas sobre el territorio isleño en el período* (objetivo específico 1), *identificar e indagar los sectores económicos e intereses que forman parte de la disputa* (objetivo específico 2) y *examinar y caracterizar el ordenamiento propuesto desde la producción y reproducción de la vida en el lugar* (objetivo específico 3).



Partiendo de considerar al conflicto como elemento constitutivo de las relaciones sociales, asumimos la apuesta de poner atención en las luchas, tal como sostiene Gutiérrez (2013; 2015; 2017), para reflexionar sobre el orden social y sus violencias. En esta búsqueda recuperamos un conjunto de conceptos que entendemos nos permiten abordar el problema en su complejidad y contradictorio desenvolvimiento. Así para estudiar las disputas territoriales recurrimos a aquellas nociones que nos permiten pensar en las distintas lógicas y procesos de apropiación y construcción territorial. De esta manera, tratamos de dar cuenta del diálogo y tensión entre ordenamiento territorial propuesta desde el ámbito de las horizontalidades y verticalidades (en términos de Santos; 1993), específicamente en torno a la infraestructura extractivista (Álvarez; 2019) y lo que denominamos *infraestructura para la vida*.

Como estrategia metodológica para llevar adelante esta investigación nos propusimos el estudio de caso instrumental (Stake; 1999, Merlinsky; 2008). De esta manera, abordamos las diversas y complejas relaciones que constituyen al problema, poniendo atención en los múltiples niveles en los que se expresa: local y provincial, pero también nacional, regional y global (García; 2006; Fernández, Álvarez, Salbaza y Alomar; 2020). Este estudio de caso nos exigió el trabajo con múltiples técnicas de abordajes. Por lo tanto, emprendimos un trabajo multimétodo en el cual convergen diferentes evidencias a partir de la realización de entrevistas semiestructuradas en profundidad individuales y grupales a informantes claves y del análisis documental. En tal sentido, nuestras fuentes de información son diversas: entrevistas, observaciones no participantes y participantes, documentos oficiales, materiales producidos por organizaciones sociales, fuentes judiciales, cartografía, material periodístico de diarios locales e informes técnicos. Las técnicas de análisis de las mismas son el análisis de contenido de las entrevistas y documental de las otras fuentes de información. En el capítulo 2.2 se detalla en profundidad la metodología.

A los fines analíticos, decidimos realizar el recorte espacial del territorio isleño en la jurisdicción de Santa Fe. Y específicamente, para estudiar el ordenamiento desde el ámbito de las horizontalidades, nos enfocamos en tres barrios: Colastiné Sur, la Vuelta del Paraguay y Alto Verde que incluye al pasaje La Boca. Este recorte se debe a que consideramos que es allí en donde se materializa de forma más evidente el conflicto. Por un lado, por atravesar estos barrios el proyecto del nuevo enlace vial entre Santa Fe-Paraná, obra que, como veremos en el desarrollo del trabajo, resulta indispensable para la concreción de la relocalización y refuncionalización del Puerto de Santa Fe. Y por otro,

porque en estos barrios las organizaciones e instituciones vecinales realizan propuestas alternativas al ordenamiento territorial hegemónico.

El recorte temporal del trabajo es entre 2007 y 2019 porque consideramos que en este período se dieron cambios significativos en la escala local que nos permitieron avanzar en la comprensión del problema. El cambio de gestión municipal y provincial -la cual continúa a lo largo de estos años mencionados-, trajo aparejado, como mencionamos previamente, cambios en los reglamentos de uso del suelo, de gestión de los momentos de inundación, la valorización turística del río y de las actividades recreativas vinculadas al mismo y el fuerte impulso de mega obras de infraestructuras asociadas a la relocalización y refuncionalización del Puerto de Santa Fe. Específicamente el nuevo enlace vial entre Santa Fe y Paraná -condición de posibilidad para emprender dicha relocalización del Puerto- se intentó licitar entre 2017 y 2018 y se desestimó, por motivos macroeconómicos, para fines de 2018.

La elección y relevancia de este caso se fundamenta en que, en primer lugar, en los últimos años el territorio isleño del municipio de Santa Fe fue (y es) objeto de vastos proyectos de reconversión de obras infraestructuras asociadas, como venimos mencionando, al Puerto y la logística portuaria asociada. Estos proyectos que fundamentalmente aumentarían la rentabilidad de los sectores empresariales locales e internacionales, intensifican los conflictos sociales y ambientales por lógicas distintas de uso del espacio geográfico (Álvarez; 2019).

En segundo lugar, entendemos que analizar estos conflictos desplegados por este territorio isleño nos permite reflexionar sobre una problemática más amplia por el uso del suelo y la extracción de los bienes comunes que atraviesa a toda América Latina. Este continente afronta un proceso de re-primarización desde fines del siglo pasado que responde a las necesidades del mercado internacional -específicamente empresas transnacionales y de las economías de los Estados Unidos, Europa y China- (Puello Socarras; 2015, Álvarez; 2019).

La lógica de apropiación/extracción (en términos de Gudynas; 2016) que trae aparejado este proceso extractivista exige de un reordenamiento territorial. La IIRSA es, desde los años 2000, una de las propuestas más importantes de dicho reordenamiento para conectar los centros de extracción y producción de commodities con los mercados internacionales. Si bien surge a partir de un diagnóstico realizado por el Banco Iberoamericano de Desarrollo (en adelante BID) sobre el déficit de la infraestructura regional que tiene como centralidad los intereses de Estados Unidos -como Estado

hegemónico- sobre América Latina, desde 2015 esta iniciativa es compatible con el proyecto del Estado Chino denominado como “Nueva Ruta de la Seda” (Ceceña et al 2007, Betancourt; 2014, Betancourt et al; 2015, Álvarez; 2019; 2021, Herrera Santana; 2019, Feliz y Melón; 2020).

La IIRSA plantea un reordenamiento territorial a partir de Ejes de Integración y Desarrollo (EID) que se materializan en una “cartera de proyectos”. Esta tiene como objetivo suprimir todo obstáculo que impida la libre circulación de mercancía a partir de acciones técnicas y normativas que posibiliten el desarrollo de infraestructuras regionales (Álvarez; 2019). Justamente, como dijimos al inicio, las infraestructuras proyectadas sobre el territorio isleño del municipio de Santa Fe son parte de esta cartera.

En tal sentido, como sostiene Pérez Orozco (2014), podemos observar que la valorización del capital se mundializa. Pero que, sin embargo, las estrategias de supervivencia, de producción y reproducción de la vida, se asientan en lo local. Así las transformaciones socioespaciales impulsadas por la necesidad del modo de apropiación/extracción actual entran en conflicto con las formas de organización socioespacial de las comunidades sobre las que se proyectan las infraestructuras extractivistas.

En todo este contexto, entendemos que analizar los conflictos en y por el territorio isleño del municipio de Santa Fe, nos posibilita reflexionar sobre las disputas territoriales en América Latina como materialización de formas antagónicas de habitar en el sistema capitalista, colonial y patriarcal actual.

Por último, la elección del estudio de este caso también está dada en una motivación personal, política y epistemológica. Desde 2009 soy parte de Proyecto Revuelta, una organización social que construye su proyecto político en la Vuelta del Paraguayo, uno de los barrios isleños mencionados. Es así que esta tesis se llevó adelante con la convicción colectiva de que, como sostiene Fals Borda (2009) no puede ser dissociada la acción de la investigación; con la convicción de que para poder actuar sobre el mundo necesitamos pensarlo pero que, recuperando la filosofía freiriana, la “cabeza piensa donde los pies pisan”, por lo que el conocimiento se construye en un diálogo reflexivo e interpretador en y de la experiencia. Así, este trabajo es un esfuerzo por sistematizar el conocimiento colectivo construido y por repensar la propia experiencia.

El trabajo de esta tesis doctoral se desarrolla a través de cinco capítulos. En el Capítulo 1 presentamos los antecedentes que son centrales para la construcción del problema de investigación. Por un lado, situamos a nuestro trabajo en un conjunto de estudios que han

construido un marco de análisis multiescalar y complejo (en términos de García; 2006) para reflexionar sobre los conflictos territoriales en América Latina en el marco del extractivismo como modo de apropiación (en términos de Gudynas; 2016). Por otro lado, recuperamos un conjunto de trabajos locales que se enfocan en distintas dimensiones que entendemos son parte de las disputas en y por el territorio isleño del municipio de Santa Fe: las inundaciones, el desarrollo de obras de infraestructuras y el orden territorial que se construye desde la vida en el lugar.

En diálogo con esto, en el Capítulo 2 presentamos dos subapartados. En el primero recuperamos aquellas conceptualizaciones que nos permitieron hacernos interrogantes durante todo el proceso de la investigación y que se constituyeron en nuestro supuestos teóricos-epistemológicos para observar la realidad social y problematizar nuestro caso de estudio. En este subapartado procuramos abrir la noción de disputa territorial y explicitar las nociones que nos permitieron observar esas diferentes lógicas de construcción y apropiación de los territorios que entran en tensión.

En el segundo, nos detenemos en el cómo de nuestra investigación. En este subapartado, explicitaremos nuestra estrategia metodológica, nuestras fuentes de información y los motivos del recorte espacial y temporal de nuestro caso de estudio. También reflexionamos sobre el lugar de esta investigadora a la hora de acceder a las fuentes de información.

En el Capítulo 3 realizamos un trabajo de contextualización en cual nos propusimos reconstruir el proceso constitutivo y constituyente de las disputas territoriales que observamos. De esta manera, situamos la producción socio histórica y espacial del territorio isleño del municipio de Santa Fe en relación con las infraestructuras, las inundaciones y el desarrollo de la vida en el lugar. Para emprender este ejercicio recuperamos una periodización -con algunas modificaciones- que propone Gioria (2009) para estudiar la construcción del espacio geográfico del municipio.

En el Capítulo 4 y 5 realizamos el análisis de las formas antagónicas de habitar que se materializan en el territorio isleño santafesino. Para dar cuenta de las disputas desplegadas por diferentes procesos de apropiación de dicho territorio, presentamos el desarrollo dialéctico, conflictivo y contradictorio de los diferentes proyectos de ordenamiento territorial de las verticalidades y horizontalidades en relación a las obras de infraestructuras en el lugar.

A los fines de hacer más aprehensible el conflicto y dar cuenta de las múltiples temporalidades y territorialidades que confluyen y construyen este territorio, dividimos



este análisis en dos capítulos que organizamos en tres momentos como estrategia para abordar los diferentes componentes, temporalidades, dimensiones y actores del conflicto. Así, en el Capítulo 4 nos enfocamos en el ordenamiento territorial emprendido desde las verticalidades a partir de la proyección de obras asociadas a la refuncionalización y relocalización del Puerto de Santa Fe en el marco de la readaptación de infraestructura y logística de la HPP y el Corredor Bioceánico Central Porto Alegre Coquimbo.

En el Capítulo 5, damos cuenta del ordenamiento construido desde las horizontalidades, desde la producción y reproducción de la vida y la organización comunitaria que disputa el ordenamiento hegemónico de las verticalidades. De este modo, analizamos los proyectos de infraestructuras construidos por las organizaciones sociales e instituciones vecinales de los barrios la Vuelta del Paraguayo, Colastiné Sur, Alto Verde y su paraje La Boca, los que proponen otra forma de habitar este territorio centrados en mejorar la vida en el lugar.

Por último, presentamos las reflexiones finales a las que arribamos con este trabajo, las cuales entendemos son provisorias y se constituyen en la puerta de entrada a nuevos interrogantes.

## CAPÍTULO 1

# Sobre la construcción de nuestro problema de investigación: los antecedentes de la investigación



## **Capítulo 1. Sobre la construcción de nuestro problema de investigación: Los antecedentes de la investigación.**

Para dar cuenta de la complejidad de las disputas territoriales en América Latina, consideramos que es necesario caracterizarlas por su multiescalaridad (García; 2006, Fernández et al; 2020). En otras palabras, por el involucramiento de múltiples actores con territorialidades (en términos de Gonçalves; 2001) diversas -de sujetos<sup>4</sup> locales, regionales, estatales y globales- en un lugar (en términos de Santos; 1993 y Silveira; 2016). Así insertamos nuestra problemática de estudio en este conjunto de producciones teóricas -enmarcadas en su mayoría en los estudios decoloniales y de la ecología política- que se han enfocado en la construcción de un marco de análisis que posibilita pensar los conflictos por los territorios y la extracción de los bienes comunes de la naturaleza en América Latina de forma multiescalar y compleja (en términos de García; 2006) en el marco de un sistema mundial en el que se amalgama el capitalismo, el colonialismo y el patriarcado (Hernández Morales; 2020)<sup>5</sup>.

En este sentido, en este apartado, recuperaremos una serie de trabajos que compartiendo esta perspectiva nos aportan a problematizar la manera en que las disputas territoriales en América Latina se relacionan con un tipo de modo de apropiación (Gudynas; 2016) –el extractivismo-, con una determinada concepción hegemónica de la naturaleza como mero recurso natural y con propuestas de reordenamiento territorial viabilizados por los Estados en respuestas a las necesidades de empresas transnacionales. Como así también a los conflictos que estas formas generan al entrar en tensión con otras maneras de construir los territorios, con la vida humana y no humana -la naturaleza entendida como bienes comunes- en los lugares.

No desconocemos que existe discusiones en este campo de estudio, y particularmente entre algunxs autorxs que aquí presentaremos, en relación a la manera de caracterizar el modelo de producción/extracción o de apropiación (Acosta; 2011, Machado Araoz; 2012, 2014, 2015, Svampa; 2012, Gudynas; 2016), incluso si se piensa como parte de un sistema capitalista (Harvey; 2005) o también colonial (Gudynas; 2004, 2009, Machado Araoz 2011, 2012, 2014, 2015, Betancourt; 2014, Betancourt y López; 2021) y patriarcal (Porto Gonçalves; 2001, 2008, 2017, Composto y Navarro; 2014a, Gutiérrez y Salazar; 2015,

---

<sup>4</sup> A lo largo de la tesis procuramos apelar a un lenguaje no sexista. Por eso, utilizando la X pretendemos incorporar las diversas identidades genéricas.)

<sup>5</sup> Creemos importante marcar que por los objetivos de esta tesis, los antecedentes aquí recuperados se orientan en mayor medida a definir el carácter capitalista del sistema (y su formato actual) y en segundo término el colonia, quedando así un poco relegados los antecedentes vinculados a su carácter patriarcal. Sin embargo, no queremos dejar de enunciar que este se trata de un sistema de múltiples opresiones (Hernández Morales; 2020).

Navarro; 2015; 2019, Ayala Carrillo et al; 2017, Gutiérrez; 2017, Gutiérrez et al; 2017, Federici; 2018); o si las luchas contra los avances de este modo de producción sobre los territorios centran los horizontes políticos en lo estatal o no (Zibechi; 2008, Ortega Reyna y Pimmer; 2010, Gutiérrez; 2017, Gutiérrez et al; 2017, Ouviaña y Thwaistes Rey; 2019). Decidimos recuperar los antecedentes en vistas a pensar en una serie de problemas que entendemos nos permiten problematizar nuestro objeto de estudio e ir construyendo el lente con el cual lo miramos.

Al mismo tiempo, esta tesis se inserta en un conjunto de debates locales que hacen hincapié en lo que entendemos que son los observables de las disputas territoriales que pretendemos analizar, que son parte del problema de estudio y que hacen al conflicto en y por el territorio isleño. Por ello recuperamos trabajos que proponen diferentes maneras de estudiar y comprender, por un lado, a las inundaciones, por otro, al desarrollo de infraestructuras en el municipio de Santa Fe. Y, por último, rescatamos aquellos trabajos que abonan a reflexionar el orden territorial que se construye desde la producción de la vida en el lugar.

Estos antecedentes son relevante para la apuesta de esta tesis de poner en diálogos las construcciones que se dan en el ámbito de lo cotidiano, de la reproducción de la vida -las horizontalidades (en términos de Santos; 1993)- y las tensiones o acuerdos con el ámbito de la gestión de las inundaciones y la proyección de las infraestructuras urbanas -verticalidades (ibidem)- en el marco de los proyectos de megas obras de infraestructuras enmarcadas en el Corredor Bioceánico Porto Alegre-Coquimbo y la HPP.

### **Disputas territoriales en América Latina como materialización de formas antagónicas de habitar en el sistema capitalista, colonial y patriarcal actual**

Desde la imposición del neoliberalismo como forma de organización política, económica y social en el último cuarto del siglo XX (Puello Socaras; 2015) -por medio de diferentes formas de violencia política-, América Latina afronta un proceso de re-primarización económica. Este proceso, que responde a las necesidades del mercado internacional -principalmente de las empresas transnacionales y de Estados Unidos, China y Europa-, lleva a los principales grupos económicos a capitalizar las *ventajas comparativas* (en términos de García; 2016) de los territorios. Un conjunto de estudios nos permite observar el desarrollo de un modo de apropiación (Gudynas; 2016) que le da mayor visibilidad y peso a la dimensión territorial de las problemáticas regionales tanto en el ámbito social y cultural como económico y ambiental. El espacio geográfico asume,



entonces, las tensiones que emergen de disputas materializadas por formas antagónicas de habitar el territorio (Porto Gonçalves; 2001, 2008, 2017, Acselrad 2003 y 2006, Ceceña; 2004a, 2004b, 2004c, 2008, Harvey; 2005, Fernandes Macano; 2005, Fernández Equiza; 2007, 2013, Betancourt; 2014, Betancourt et al; 2015, Navarro; 2015, 2019, Porto Gonçalves et al; 2016, Almendra; 2017, Merlinsky; 2017, Haesbaert; 2018, Giaretto; 2018, Álvarez; 2019, Betancourt y López; 2021).

Composto y Navarro (2014b) sostuvieron que las contradicciones del sistema se han profundizado aceleradamente. Esto se expresa en una expansión sin precedentes de la violencia capitalista sobre la vida humana y no humana -los ríos, los bosques, la tierra, los acuíferos, etc.-. Tal como sostuvo Leff, “la reproducción ampliada y sin límites ha sido el móvil y motor de la apropiación territorial” (2014:324). En este sentido, las disputas por el territorio son la expresión de una renovada oleada de políticas extractivas en el marco de una crisis general del capitalismo que busca ser paliada mediante el despliegue de una forma de acumulación basada principalmente en el despojo de lo común (Harvey; 2005, Composto y Navarro; 2014b, Giaretto y Poth; 2015, Gutiérrez y Salazar; 2015, Machado Araoz; 2011, 2015, Navarro; 2015, 2019, Almendra; 2017, Ayala Carrillo et al; 2017, Gutiérrez; 2017, Gutiérrez et al; 2017, Federici; 2018).

Esta modalidad de acumulación, denominada precisamente por Harvey (2004; 2005) como acumulación por desposesión, tiene entre sus antecedentes analíticos lo planteado previamente por Rosa Luxemburgo (1967). La autora sostuvo que las lógicas y las dinámicas globales de acumulación del capital históricamente han avanzado por medio del despojo y privatización sobre los territorios que no estaban aún subsumidos a ellas, convirtiendo en mercancía la propia vida humana -recuperando a Federici (2013) podemos sostener que con especial énfasis la de las mujeres y cuerpos feminizados- y no humana. La autora de esta manera dio cuenta del carácter permanente de lo que Marx (2004) conceptualizó como acumulación originaria.

Machado Araoz caracteriza esta lógica de apropiación/extracción -conceptualizada por algunos autores como extractivismo (Gudynas; 2004, 2009, 2016, Acosta; 2011, Machado Araoz; 2012, 2014, 2015, Svampa; 2012)- como un “patrón de relacionamiento” instituido como pilar estructural del mundo moderno. El capitalismo “nace de y se expande con y a través” de él. Y es en y por la división internacional, que la geometría del poder inherente a la dinámica de acumulación /dominación capital y colonial se impuso en la geografía (2015: 15).

A través de la metáfora del ajuste espacio – temporal, Harvey (2005) sostuvo que la

sobreacumulación en un determinado territorio supone un excedente de trabajo y capital, que se expresa como sobreabundancia de mercancías en el mercado local y excedente de capital - dinero que carece de oportunidades de inversión rentable. Estos excedentes buscan ser absorbidos a través de: por un lado, los desplazamientos temporales con inversiones de capital en proyectos de largo plazo o gastos sociales (tales como educación e investigación), los cuales difieren hacia el futuro la entrada en circulación de los excedentes de capital actuales; por otro lado, con desplazamientos espaciales a través de la apertura de nuevos mercados, nuevas capacidades productivas y nuevas posibilidades de recursos y de trabajo en otros lugares. O a través de alguna combinación de los dos anteriores, lo que se materializa principalmente en infraestructura<sup>6</sup>, la que Álvarez (2019) definió como extractivista.

Si bien este despojo y la expansión geográfica del capitalismo son resortes principales para su subsistencia y ampliación a lo largo del tiempo, actualmente ha adquirido una renovación. Esto producto del agotamiento de bienes naturales no renovables, el desarrollo de la técnica en la extracción de hidrocarburos no convencionales, la progresiva transformación de los bienes naturales renovables básicos para la reproducción de la vida –tales como el agua dulce, la fertilidad del suelo, los bosques y selvas, etcétera– en potencialmente no renovables, la conversión de los bienes naturales en commodities que son explotados por grandes corporaciones económicas. También por la expansión de las superficies de monocultivo, la radicación de industrias altamente contaminantes, la privatización/patentamiento de la diversidad biológica por parte de grandes laboratorios y el diseño de mega obras de infraestructura que aseguren la “conectividad” de los territorios, la disponibilidad de agua y energía a los inversores y la plena movilidad de lo que se extrae (Gudynas; 2009, Machao Araoz; 2011, 2015, Composto y Navarro; 2014b, Leff; 2014).

Este proceso, caracterizado por la “lógica depredadora” del capitalismo que mercantiliza todo lo existente, se despliega en el marco de lo que Vega Cantor (2009) caracterizó como Crisis Civilizatoria. Pretendiendo eludir los límites naturales y considerando que la naturaleza es solo una externalidad que no tiene costo, la expansión mundial del capitalismo ha subsumido los paisajes del planeta a la lógica de valorización

---

<sup>6</sup>Este tercer modo permite analizar “el papel que juega el capital fijo independiente inmovilizado en el ambiente construido” (Giaretto y Poth; 2015:4) ya que éste genera las infraestructuras físicas necesarias para la producción y el consumo. Así se pueden identificar emplazamientos industriales, infraestructura que facilita la movilidad de commodities y recursos naturales, así como las obras de urbanización, sistemas de transporte y comunicaciones, de provisión de servicios básicos como agua y cloacas, hasta viviendas, hospitales y escuelas (ibidem).

del capital. Y que, al destruir los ecosistemas, pone en riesgo la vida.

En este contexto, Pérez Orozco (2014) sostuvo que la vida (humana y no humana) se encuentra bajo amenaza puesto que esta se transforma en un medio para el fin del beneficio privado. Hay dimensiones de la vida y vidas enteras sobrantes, que no pueden ser asumidas en las esferas de valorización del capital. Que no son rentables –o que lo son más destruidas que sostenidas-. Como en el capitalismo la vida está bajo amenaza, existe una tensión irresoluble entre la acumulación del capital y la sostenibilidad de la vida: se “pone a los mercados capitalistas en el epicentro a la par que se socializa los riesgos del capital y se privatiza los riesgos de la vida” (2014: 103).

La autora afirmó que aquello que Harvey (2005) denominó acumulación por desposesión es parte de la agudización del conflicto capital -vida<sup>7</sup>. La invasión de nuevos territorios por parte de la lógica de acumulación ha puesto bajo su órbita más recursos y más dimensiones de la existencia. Ello trae aparejado “la apropiación y privatización de los comunes y la destrucción de las economías de subsistencia” y “mercantilización de la vida (íntima y/o biológica), que implica la penetración de la lógica de acumulación en nuevas facetas de lo que somos” (2014: 118).

En esta línea, Federici (2018) dio cuenta de la existencia de un fuerte intento de subordinar todas y cada una de las formas de vida y conocimiento a las lógicas del mercado, en donde casi no se tiene acceso a mares, árboles, animales si no es a través del nexo económico. Navarro (2019) empleó la categoría de *despojo múltiple* para dar cuenta de esta permanente separación forzada de las personas de sus ámbitos de vida y medios de existencia.

Estas estrategias de valorización del capital, según Pérez Orozco, se mundializan. Al mismo tiempo, que las estrategias de supervivencia, la resolución de la vida, se asientan en lo local. Así afirmó que “la supervivencia es local, pero con conexiones globales” (2014:149) y que la responsabilidad de garantizar la supervivencia -y de sostener en sí mismo la vida- es responsabilidad asumida por las mujeres y se circunscribe al ámbito “privado-doméstico”. Por tanto, autoras como Federici (2013, 2015, 2018, en Díaz Lozano y Feliz; 2016), Gutiérrez (2013, 2015, 2017) y Navarro (2019) dieron cuenta de que el capitalismo en tanto sistema económico y social está asociado necesariamente al sexismo y racismo, en una amalgama entre el capitalismo, el colonialismo y el

---

<sup>7</sup>Aunque no se limita dicha agudización solo a esto, sino que es de suma importancia pensar también en el proceso de financiarización de la economía que ha hecho que el ciclo de valorización financiera se imponga al resto de ciclos del capital y el proceso de feminización del trabajo, entre otros (Pérez Orozco: 2014)

patriarcado.

Gutiérrez et al sostuvieron que bajo el predominio expansivo del capital la vida es sólo un medio y no un fin. Por lo tanto, la naturaleza y la especie humana se consideran no con valor en sí mismas sino únicamente como medios de valorización del propio capital. Así, “los seres humanos somos convertidos únicamente en portadores de fuerza de trabajo y las creaciones naturales en recursos aprovechables para la valorización” (2017: 387), imponiendo de esta manera un modo de existencia que le es funcional a la acumulación capitalista.

### **La naturaleza como recurso natural disponible para su valorización en los procesos productivos.**

Fernández Equiza (2013) observó que la demanda internacional de materias primas genera en América Latina el avance de actividades extractivas que imponen una dinámica muchas veces contradictorias con los usos preexistentes de los territorios. Para dicha autora el desarrollo y progreso económico se asocia a la inserción internacional de estos países a través de la exportación de commodities para la obtención de divisas. Pero en esta búsqueda de mayores ganancias -desde una lógica puramente mercantil- se pierde la biodiversidad, se contamina, degrada y se destruyen ecosistemas, profundizando la concentración económica, las desigualdades sociales y el empobrecimiento de la población.

En este sentido, Gudynas (2004, 2009, 2016) consideró que, como parte de este sistema de dominación capitalista y colonial, la noción del desarrollo puso el acento en el crecimiento económico como generador de progreso social y político. Se expropia la naturaleza y la vida bajo la consigna del desarrollo económico. El autor afirmó que esta es una visión antropocéntrica, en donde la naturaleza está al servicio del hombre, como “una canasta de recursos” que no es independiente a los procesos productivos. A pesar de que existen posturas de conservación de la naturaleza -como el desarrollo sostenible-, estas refuerzan el uso instrumental de la naturaleza y del progreso al considerar un valor económico el ecosistema: “el ambiente como condición para el desarrollo económico” (Gudynas; 2004:42). Así, como sostuvo Porto Gonçalves (2001), la noción de desarrollo trae aparejada una determinada apropiación de la naturaleza que la disocia del hombre y se representa en una determinada organización socioespacial.

Leff propuso pensar la separación entre naturaleza y sociedad en correspondencia con el dualismo en el que se forjó la ciencia moderna. En este sentido, Ceceña et al (2007)



consideran que la objetivación de la naturaleza –como objeto de conocimiento y de explotación (Machado Aráoz,2009; 2010)- conduce a su racionalización, a su apropiación racional. Por tanto, recuperando la perspectiva foucaultiana, Leff sostuvo que “el conocimiento (instrumental) invade la existencia humana, racionaliza el pensamiento, remodela los cuerpos y configura instituciones” (2014: 176). Este conocimiento sustentado en una racionalidad económica, se ha centrado en las falsas virtudes del mercado y la capacidad empresarial para guiar y alcanzar el desarrollo sostenible (2002). Así, una vez que la naturaleza adopta el carácter de objeto puede ser ordenada funcionalmente (Ceceña et al; 2007).

En otras palabras, este modo de entender la naturaleza y relacionarse con ella, en tanto expresión de un sistema capitalista, colonial y patriarcal, lleva a que el espacio geográfico se transforme y re -ordene en función de las nuevas mercancías, de las nuevas tecnologías y los nuevos negocios. Esa lógica que ve a la naturaleza como ‘recurso’ -y otras veces también como ‘barrera’- permite que se proyecte por ejemplo grandes corredores de infraestructura en todo América Latina -como la IIRSA- que readecuen el continente en perspectiva de las necesidades de las empresas transnacionales respecto a la selección y circulación de las materias primas y los llamados recursos estratégicos (Ceceña et al; 2007).

Por ello, Betancourt (2021) propuso abrir el entramado de relaciones de poder que se tejen a nivel local-global para observar los conflictos sociales y ambientales como conflictos territoriales. Aludiendo al concepto de *colonialidad territorial*, comprendió que esta “devastación/ dominación/ explotación social, económica, política, ambiental y cultural” implica “matriz o patrón de subalternización” de las personas y los territorios, de la vida humana y no humana, de manera diferenciada. Así se ven más afectadxs aquellxs que “bajo distintas estrategias y dispositivos se han considerado incivilizados/ salvajes/ atrasados/ subdesarrollados/ improductivos” (2021: 146) y la propia naturaleza es vista como un recurso a explotar.

### **Los territorios en disputa**

Santos (1996) consideró que las épocas se distinguen por los sistemas técnicos (formas de hacer) puesto que estos involucran formas de producir energía, bienes y servicios, formas de relacionar a las personas entre sí, formas de información, de discurso. En esta clave analiza la globalización. La unicidad de la técnica -a partir de las nuevas tecnologías de la información-, la unicidad de tiempo -gracias a la instantaneidad de la información-

y la unicidad del motor de la vida social y económico -referida a “plusvalía mundial por vía de la producción y unificada por intermedio del sistema bancario” (Arroyo; 1999:3)- afirma que son la base de este fenómeno y, en consecuencia, de las transformaciones del espacio geográfico.

Por ello consideró que la globalización, en tanto mundialización del espacio geográfico, se caracteriza, entre otras cosas por: la tendencia a la formación de un medio técnico, científico e informacional; la transformación de los territorios nacionales en espacios nacionales de la economía internacional; la exacerbación de las especializaciones productivas a nivel del espacio; la concentración de la producción en unidades menores con aumento de la relación entre producto y superficie; la aceleración de todas las formas de circulación y su creciente papel en la regulación de las actividades localizadas con el refuerzo de la división territorial y de la división social del trabajo, la dependencia de esta última respecto a las formas espaciales y a las normas sociales (jurídicas y otras) en todos los escalones; la productividad espacial en función de todas las posibilidades de localización; el fraccionamiento horizontal y vertical de los territorios; el papel de la ordenación en la constitución de las regiones y el de los procesos de regulación; la tensión creciente entre localidad y totalidad a medida que avanza el proceso de globalización.

Estos cambios se asocian, entre otras cuestiones, a que existe en esta época una preeminencia de la circulación de mercancía por sobre su producción. Esto se refleja en la producción del espacio, siendo la circulación la que, en palabras de Santos, “define el patrón geográfico” (1996:214). Así, tal como sostuvo Arroyo, se busca “suprimir todo obstáculo que dificulte la libre circulación de las mercancías, de las informaciones y del dinero a partir de acciones técnicas y normativas que refuerzan el proceso de transnacionalización del territorio” (1999:7). Las grandes compañías financieras, de comercio internacional, de telecomunicaciones, de transportes, sostiene la autora, se organizan en forma de red a escala mundial, atravesando países y lugares con diferentes grados de intensidad y de articulación. En este sentido, 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 han permitido crear en la homogeneización del espacio.

Sin embargo, existen un conjunto de trabajos, entre ellos los propios de Santos y Arroyo, que nos permiten pensar en las relaciones de poder que se construyen y destruyen, se apropian y expropian (Marín; 1996) en el espacio y los territorios, las cuales, al no ser unívocas, impiden la pretendida homogeneización. Es así que si sólo observamos las

pretensiones de un determinado ordenamiento desde los proyectos urbanos e infraestructurales que se comandan desde las empresas y los Estados no podremos dar cuenta del proceso conflictivo y solidario (Santos; 2000) que va dando un cierto orden al territorio en un momento determinado.

Muchos de estos trabajos recuperaron los aportes de Foucault sobre la concepción relacional del poder que pone foco en las luchas y disputas que se despliegan al ser la conducta y la vida cotidiana de la población objeto y destinatario del poder (1978; 1988, 2007). Y los de Lefebvre (2013) quién afirmó que es en el espacio donde se producen y se reproducen las relaciones sociales de producción capitalistas, por lo que resulta necesario analizar la producción del mismo y no las de las *cosas* en él.

Partiendo de la noción de territorio como espacio socialmente construido (Santos; 2000), Mançano Fernandes (2005) sostuvo que los territorios se conforman a partir de múltiples relaciones y actores. Son esas relaciones las que transforman de forma solidaria y conflictiva el espacio geográfico en territorio. Así la transformación del espacio en territorio se da por medio de la conflictividad entre fuerzas políticas que procuran crear y controlar sus territorios, por lo que el territorio es espacio de vida y de muerte, de libertad y de resistencia.

Profundizando en estas relaciones, Porto Gonçalvez (2001; 2003;2008) dio cuenta de que el ejercicio de poder sobre el espacio geográfico está vinculado a las diferentes formas de apropiación del mismo. La dimensión espacial debe ser pensada en su materialidad históricamente construida. Como una relación social, el espacio geográfico es también una relación entre sociedad y naturaleza. En el mismo sentido, para Manzanal (2014) la producción del territorio tiene efectos diferenciales sobre la población que lo habita. Es por esto que la infraestructura, por ejemplo, va a generar efectos diferenciales sobre los distintos grupos sociales.

Al analizar este proceso de producción del territorio Santos (2000) afirmó que el espacio es formado por un conjunto indisociable solidario y también contradictorio de sistemas de objetos -espacio de la materialidad- y sistemas de acciones -de los sujetos, acciones racionales o no, que crean un espacio-, que son históricamente cambiantes. Ese sistema de acciones y objetos (flujos y fijos) es cada vez más artificial y responde a necesidades ajenas y distantes de las que apenas se conoce su localización. Las acciones son cada vez más extrañas a los fines de la comunidad y el lugar, lo que obliga a una diferenciación entre la escala de realización de las acciones y las escalas de su comando.

Así, Silveira (2007) planteó que, en el siglo XXI, a la luz de la globalización, el

territorio debería ser analizado con nuevos objetos, acciones y normas que redefinen los lugares y la formación socioespaciales y, por ende, la capacidad de acción de lxs sujetxs. La autora sostiene que se atraviesa un proceso de reconvención del medio técnico, lo que lo ha transformado en medio técnico-científico-informacional traccionado por actores globales que buscan optimizar la logística y la circulación ampliando los circuitos espaciales de producción.

### **Las empresas y los Estados en la definición de un determinado orden territorial.**

Porto Gonçalves, Hocsman y Arach, recuperando la conceptualización de Gonzáles Casanova, consideraron que la configuración actual del capitalismo se encuentra en una fase de tipo corporativo, “con una multiplicidad de ‘actores’ (propietarios y gestores gubernamentales del capital)” donde el capital financiero “comanda los dispositivos expropiatorios que se implementan”. Estos dispositivos expropiatorios hacen referencia a los instrumentos que lo legalizan, a las políticas que los implementan o fortalecen y a las fuerzas represivas estatales o paraestatales que los aseguran (Porto Gonçalves et al; 2016: 12).

Así, las empresas transnacionales proponen una configuración del mundo adaptado a las necesidades de rentabilidad de los grandes capitales. Ornellas (2008) sostuvo que estas se caracterizan por desarrollar diferentes relaciones con las comunidades donde se instalan, creando una imagen de la empresa que beneficia a la comunidad y que es receptiva de las necesidades y reclamos de esta. Al mismo tiempo, se entabla una relación de fuerzas multilateral donde empresas ocupan el vértice del poder, así negocian y confrontan, cooperan o presionan a los Estados con los que se relacionan, imponiendo siempre su agenda en la transformación de los marcos regulatorios de la acción del capital extranjero. Así como también afirma que la relación entre organismos internacionales como el Fondo Monetario Internacional (en adelante el FMI) y el Banco Mundial (en adelante BM) y las grandes corporaciones es de total armonía. Los primeros, bajo la construcción de un discurso en apariencias de la neutralidad internacional y el bienestar generalizado, se encargan de sistematizar y dar una forma supranacional a la agenda de las empresas transnacionales. Al mismo tiempo esbozan los intentos de construir mecanismos supranacionales de gobierno que sustituyan ciertas soberanías estatales.

En este sentido, los aportes de Ceceña (2004c), Gudynas (2004, 2009), Composto y Navarro (2014b), Machado Araoz (2011, 2012, 2014, 2015), Almendra (2017), Giaretto (2018), Navarro (2019), Betancourt (2021) nos permiten reflexionar sobre la

multiplicidad de estrategias que las empresas transnacionales y los Estados –en sus diferentes niveles de gobierno– realizan para superar los obstáculos que se le presentan frente al reordenamiento territorial que necesitan hacer y que en muchos casos encuentra fuerte oposiciones sociales.

Composto y Navarro (2014b) clasificaron a estas diversas estrategias, que denominaron también como *dispositivos expropiatorios*, de la siguiente manera: 1) legalidad institucional -gestación por parte del Estado de un nuevo andamiaje jurídico y administrativo que otorgue respaldo y coherencia institucional a las transformaciones económicas, sociales y políticas requeridas para la valorización del capital-; 2) consenso y legitimidad -mediante una referencia directa al paradigma del “progreso”, el “desarrollo” y la “modernización” como valores positivos que encarna la actividad extractiva, mediante el crecimiento económico que se promete como resultado directo de su instalación-; 3) cooptación y captura -en referencia al desarrollo de programas asistenciales focalizados y acciones de responsabilidad social empresaria que lleva adelante el Estado y las empresas transnacionales como forma de apaciguar las demandas sociales locales y generar apoyos para gobiernos y megaproyectos extractivos-; 4) disciplinamiento y normalización -este despojo no solo tiene lugar sobre los bienes materiales, sino sobre los deseos y necesidades que construyen los sujeto, estas estrategias moldean formas de vida-; 5) criminalización -de la protesta a modo de instalar la creencia de la peligrosidad de sus protagonistas, con el objetivo de restarles apoyos sociales y de preparar el clima ideológico para que la potencial actuación de las fuerzas policíacas o militares no sea socialmente cuestionada-; 6) represión; 7) militarización y conainsurgencia sobre los territorios en disputa y sus poblaciones (ibidem).

Estas estrategias pueden ser pensadas como un continuum donde la violencia -material y simbólica, visible y no visible (en términos de Izaguirre; 1998)- se acrecienta cada vez más. Las autoras sostienen que, en los dos primeros casos, se mantienen dentro del marco institucional a través del instrumental jurídico y las políticas públicas, en donde el Estado se presenta como un árbitro neutral garante del bien común. La tercera y cuarta estrategia apuntan a debilitar y aislar su capacidad de acción, generando “diques de contención” contra la movilización social, moldeando deseos, necesidades y/o lealtades de distinto tipo. Las últimas tres representan un progresivo corrimiento del Estado hacia una “posición de guerra contra el enemigo interno” (2014: 58).

De esta manera, lxs autorxs mencionadx observan al Estado como garante y facilitador de la acumulación del capital y que en sus diferentes formas institucionales e

ideológicas subyace la idea de progreso, modernización y desarrollo -la racionalidad de la modernidad (Leff; 2014, Machado Araoz; 2015)-. En este sentido, Cataia (2017) afirma que, si bien las propuestas hegemónicas de reorganización de los territorios responden a necesidades ajenas a las comunidades, para que se efectivice se necesita que el Estado se comporte como un mediador con el ámbito local y articulador de los intereses empresariales. Esto se debe a que el Estado es quien tiene la capacidad de legalizar un determinado ordenamiento territorial.

En vista a ello, resulta relevante recuperar los aportes de Núñez (2012) quien se propuso problematizar la idea de política que se piensa como producto y resultado, pretendiendo hacer observable las relaciones sociales que se destruyen y construyen detrás y con las políticas, así como las resistencias y disputas que la configuran. Por ello, insiste en la necesidad de pensar a la política como un proceso permanente de construcción, destrucción y reconstrucción de relaciones sociales. Por tanto, autorxs como Núñez y Roze (2003; 2011, 2016) no agotaron su análisis en observar los atributos de las políticas, sino que la consideran parte de la lucha social.

En esta línea, pusieron el foco de atención en hacer observable cómo las dinámicas de intervención estatal, en Argentina en las últimas cuatro décadas, han favorecido a la constitución de sectores sociales como “objeto de la atención”. De esta manera, dieron cuenta de cómo esto implica la imposición de lazos heterónomos, que estigmatizan a amplias fracciones de población a través de planes focalizados y meritocráticos, destruyendo la base de relaciones sociales solidarias. A medida que se reproduce la miseria y aumenta la acumulación de la riqueza, se configuran políticas públicas que, bajo planes, programas y proyectos, conforman verdaderos dispositivos biopolíticos (en términos de Foucault; 2006) que legitiman acciones de ingeniería social y operan en la relación de la población con su lugar de vida (Núñez y Roze, 2011, Núñez; 2012, Roze; 2003, Roze; 2016).

Por su parte, Betancourt et al (2015) realizaron un análisis de la formulación y puesta en marcha de políticas públicas de desarrollo en el Amazonía Andina de Colombia y Bolivia. A partir de la búsqueda de entender la compleja y múltiple escalaridad de un mismo proceso global, la del capitalismo y el sistema moderno-colonial, recuperaron los aportes de Quijano y enmarcan sus aportes en la corriente de pensamiento decolonial. Desde esta perspectiva es que sostienen que las políticas públicas de desarrollo tienen intrínseco un “patrón de conflictividad” (Tramontani, 2003 en Betancourt et al; 2015) ya que dan continuidad a la relación colonial de dominación sobre otras territorialidades.

Estas políticas vienen acompañadas de la pérdida de soberanía alimentaria, la profundización de una dinámica de desposesión o despojo de tierras y recursos y, al tiempo genera nuevas formas de dependencia y dominación.

Recuperando el concepto de “desarrollo extractivista” de Svampa (2012), consideraron a este desarrollo como aquel que ha privilegiado el carácter de acumulación de capital con base en la explotación de recursos naturales que se articula a través de proyectos de infraestructura vial, energética y de comunicaciones -como la IIRSA- y que se caracteriza por: extracción a gran escala, alto impacto del medioambiente, su orientación a la exportación, y la imposición de su lógica a las territorialidades (en términos de Porto Gonçalves; 2001) del lugar. Así la producción normativa en términos de políticas públicas de desarrollo ha estado orientada por esa visión hegemónica sobre los territorios y las territorialidades, por lo cual ha privilegiado la territorialización del Estado y el capital.

Precisamente, Gutiérrez (2017) sostuvo que la política estatal privilegia la acumulación de capital y que por lo tanto la «toma de decisiones» gubernamental se realiza a través de conjuntos de procedimientos estatales que sistemáticamente inhiben la deliberación colectiva —concentrando el monopolio de la voz en expertos— y se asientan en figuras «autorizadas» la posibilidad de decisión sobre asuntos de interés colectivo. Esto quita la capacidad de decidir a las personas que habitan determinados territorios.

En este sentido, Firdman, Genari y Lencioni (2018) afirmaron que las políticas públicas -en tanto instrumentos de gobierno que clasifican individuos y poblaciones colectivizando formas de acción y formas de expresión- orientadas al ordenamiento y planeamiento urbano y regional son “instituciones” para el control de los territorios y lxs sujetxs que los habitan. Recuperando un conjunto de estudios sobre políticas territoriales observan que es el territorio el que se convierte en el concepto operativo referido a las directrices de planificación. En este sentido, Haesbaert (2018) afirma que, así como el territorio es considerado importante como categoría de análisis para comprender la realidad, es un concepto también utilizado como instrumento político, como un dispositivo estratégico tanto en la afirmación hegemónica de innumerables políticas públicas como en la resistencia de varios grupos sociales subalternos en sus luchas "por territorio". De esta manera, Fridman et al (2018) partiendo de la apuesta de que los conceptos deber ser categorías de análisis, pero también de prácticas (incorporados a la acción de la lucha misma) entienden que al estudiar las políticas territoriales es necesario comprender cómo distintos actores y actrices colaboran y disputan por las



reivindicaciones sobre el espacio, reconfigurándolo constantemente.

## **La IIRSA**

La IIRSA es uno de los ejemplos más importantes en Sudamérica de una propuesta de este reordenamiento territorial vertical que surge de las necesidades de las empresas transnacionales en consonancia con los Estados de los distintos países sudamericanos. La misma se orienta a la reconversión de los macrosistemas técnicos en áreas prioritarias para la inserción de América Latina en la economía internacional en relación a la creciente importancia de la circulación bioceánica -la necesidad de salida de la mercancía tanto por el océano Atlántico como el Pacífico-, de la multimodalidad en el transporte y de la planificación supranacional de las infraestructuras. Diferentes trabajos consideran que, desde una visión logística, esta iniciativa tiene la perspectiva de explotar las “potencialidades territoriales” para conectar los centros extractores y productores de commodities -principalmente agroindustriales y minerales- con los mercados internacionales -desde 2015 con especial énfasis en el asiático en el marco de la “Nueva Ruta de la Seda”<sup>8</sup>- (Ceceña et al 2007, Betancourt; 2014, Betancourt et al; 2015, Álvarez; 2019; 2021, Herrera Santana; 2019, Feliz y Melón; 2020).

Siguiendo a Álvarez (2019 y 2021), esta iniciativa surge en el 2000 a partir de un diagnóstico, realizado del BID, de déficit de infraestructura regional sudamericana y alejamiento de las principales rutas comerciales. Y propone un reordenamiento del espacio geográfico y de los flujos regionales a partir de la configuración de 10 Ejes de Integración y Desarrollo (EID), que abarcan regiones con una gran actividad industrial y otras en donde se localizan grandes yacimientos de hidrocarburos, minerales metálicos y gran biodiversidad (Ceceña et 2007). La reorganización propuesta por lo EID se materializa en una Cartera de Proyectos que tienen como propósito suprimir todo obstáculo que dificulte la libre circulación de las mercaderías a partir de las acciones técnicas y normativas que posibiliten una visión de la infraestructura que trascienda las fronteras de los Estados (Álvarez; 2021).

Los distintos trabajos que se abocan a estudiar dicha iniciativa en términos más generales o el desenvolvimiento de algunos de sus EID coinciden en señalar que desde

---

<sup>8</sup>Si bien la IIRSA fue diseñada siguiendo los lineamientos del BID donde EEUU tiene una presencia determinante, sus ejes centrales y las obras desarrolladas y en desarrollo no son incompatibles con los intereses de China, los cuales propician la bioceanidad de los corredores y la salida por el Pacífico en el marco de la denominada Nueva Ruta de la Seda. En este sentido, muchas de las obras centrales proyectadas por IIRSA fueron financiadas por China, a través del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura y otras instituciones financieras asiáticas, o son las empresas chinas las que muestran mayor interés en su construcción (Álvarez; 2021)

principio de siglo la IIRSA es el principal proyecto de integración sudamericana y que se caracteriza por ser subordinada a los mercados y al empresariado de las grandes potencias económicas, principalmente de Estados Unidos y China (Herrera Santana; 2019, Álvarez; 2020, 2021). Al mismo tiempo, propone una integración subordinada del resto de los países suramericanos a Brasil; país para el cual la IIRSA se transformó en una herramienta sumamente estratégica<sup>9</sup> para la conexión de su producción industrial, agroindustrial y minera con los mercados asiáticos y para la reducción del déficit energético de la industria brasileña al proyectarse infraestructura que conecta las fuentes de energías con los principales centros brasileños de acumulación del capital (Feliz y Melón; 2020, Álvarez; 2021).

Es importante marcar que, si bien la planificación de infraestructura, regulaciones y normativas se homogeneizan a escala regional y superan las fronteras de los Estados nacionales, asumiendo un rol prioritario instituciones financieras como el BID, los Estados son centrales en este proceso como garante de la reproducción del capital al cumplir un rol primordial en la legitimación y el financiamiento de las obras (Betancourt et al; 2015, Álvarez; 2019, 2021, Feliz y Melón; 2020).

Lxs autores coinciden también en señalar que los denominados EID se constituyen en lo que Betancourt (2014), siguiendo a Escobar y Quijano, ha denominado como *dispositivos espaciales del capitalismo moderno/colonial*. Bajo los preceptos del desarrollo -que responden a una cierta concepción de la naturaleza que hemos analizado con anterioridad-, las transformaciones socio-espaciales que impulsa la IIRSA entran en conflicto con las formas de organización socio-espacial de los pueblos y comunidades que habitan las regiones en proceso de integración (Betancourt; 2014, Betancourt et al; 2015, Álvarez; 2019; 2021, Herrera Santana; 2019, Feliz y Melón; 2020).

Por último, resulta importante recuperar los aportes de Herrera Santana respecto a pensar este tipo de producción de esta *infraestructura extractivista* (en términos de Álvarez; 2019) como un *poder infraestructural* que se caracteriza por permitir la articulación logística de aquello que en un principio se encuentra fragmentado y por la apropiación territorial de diversos capitales de lugares con alto valor estratégico para su producción. Esto en pos de una lógica que denomina como *geopolítica de la*

---

<sup>9</sup>Tal fue la relevancia de la IIRSA para Brasil que empresas constructoras de capitales brasileños obtuvieron la licitación de muchas obras que se enmarcan en la iniciativa y el Banco Nacional del Desarrollo Económico y Social (BNDES) financió gran parte de las que fueron estratégicas para el país. Por este motivo, algunos autores consideran que la IIRSA es parte de la estrategia subimperial de Brasil y que es el soporte físico de la expansión territorial de las transnacionales brasileñas (Feliz y Melón; 2020, Álvarez; 2021)

*fragmentación*, que “consiste en una producción diferenciada, desigual y fragmentada de un espacio estratégico que únicamente cobra sentido en la forma de la totalidad” (2019: 43).

### **Otras formas de ordenar el territorio: las resistencias a los avances extractivistas sobre la vida y los bienes comunes de la naturaleza.**

A partir de lo hasta aquí planteado y sin perder de vista que el territorio se encuentra atravesado por relaciones de poder, es importante marcar que emergen conflictos cuando el ordenamiento que se propone por fuera del lugar entra en tensión con la construcción de un ordenamiento territorial allí existente. Es por ello que Federici (2013b) sostiene que los avances de nuevos cercamientos sobre el aire, el agua, las tierras, los bienes digitales y servicios comunales, los derechos adquiridos, etc. -lo que denomina bienes comunes- visibilizan relaciones y construcciones comunales que no tenían relevancia hasta que fueron amenazadas de privatizarse. Por tanto, si las políticas de despojo son parte de una lógica continua e inherente a la acumulación del capital a lo largo de la historia, también lo son las luchas y resistencias sociales en torno a ello.

Así, frente a la mencionada renovada y brutal ofensiva extractivista existen distintas expresiones del antagonismo social que se organizan para defender sus mundos de vida. Que luchan contra ello y en pos de crear nuevas formas no predatorias de relación entre los seres humanos y la naturaleza. Por ello existe un conjunto de trabajos que exploraron sobre las diversas resistencias y re-existencias (en términos de Gonçalves; 2017) que emergen frente a la pretendida mercantilización de todas las esferas de la vida (Porto Gonçalves; 2001, 2017, Ceceña; 2004a, 2004b, Seoane; 2006, Leff; 2014, Zibechi; 2008, 2015, Seoane y Taddei; 2010, Composto y Navarro; 2014a, Gudynas; 2011, Svampa; 2012, Seoane et al; 2013, Gutiérrez; 2013, 2015, 2017, Feliz; 2015, Navarro; 2015, Porto Gonçalves y Hocsman; 2016, Almendra; 2017, Federici; 2018, Seoane et al; 2018, Navarro; 2019, Betancourt et al; 2021).

Como afirma Gutiérrez (2017), si bien cada lucha dibuja y constituye un evento singular, al mismo tiempo presentan elementos comunes con otras experiencias. Así, estas luchas desarrolladas en América Latina poseen sus particularidades -son singulares los lugares, los territorios, las personas que los habitan y los sujetos políticos que se construyen en ellos-. Pero como observaron Porto Gonçalves y Hocsman (2016) se mancomunan en que se enfrentan a equivalentes programas y proyectos económicos que procuran convertir territorios y espacios de vida en colecciones de recursos valorizables

en el mercado global o en enclaves estratégicos para asegurar la circulación de flujos de mercancías y factores de producción.

Por ello, Giaretto (2018) sostuvo que las luchas -por ejemplo, desplegadas en el sur de Argentina- por la tierra y la vivienda, las socioambientales y por derechos territoriales indígenas, que en un principio se presentaban como fragmentadas y dispersas, resultaron ser parte de una misma totalidad, compleja y contradictoria en el marco de la avanzada del capital sobre quienes luchan desde el territorio desplegando acciones políticas de resistencia. Estudiando diferentes experiencias urbanas, principalmente las situadas en México, Navarro (2015) afirmó que diversas experiencias colectivas emergieron para resistir al despojo capitalista y también para recrear formas comunitarias de autodeterminación social para garantizar la reproducción de la vida.

En este sentido, Porto Gonçalves y Hocsman (2016) consideraron que estas luchas pueden ser vistas desde una perspectiva marxista como la lucha de clases en su dimensión territorial; desde la ecología política como movimientos que ponen de relieve las configuraciones de poder en la apropiación de la naturaleza y en la distribución de sus beneficios y sus costos; y desde una perspectiva decolonial como movimientos que erosionan los fundamentos epistemológicos y ontológicos del orden colonial.

Algunxs autores coincidieron en señalar que estas luchas y las organizaciones y movimientos que surgen de ella se caracterizan por presentar una nueva racionalidad ambiental, ser emprendidas por grupos de personas y organizaciones heterogéneas, por las medidas de lucha confrontativas, por el lugar que ocupan en ellas las mujeres y porque no hay solo un sentido opositor, sino que también propositivo. Así las múltiples experiencias de resistencia en los territorios de disputa contra proyectos extractivos nos permiten observar las tensiones de territorialidades en las que se enfrentan modelos antagónicos de organización de lo social. En palabras de Betancourt (2014), los saberes-haceres hegemónicos entran en conflicto con los saberes-haceres arraigados a los lugares en donde otras territorialidades se han construido.

Composto y Navarro (2014a) consideraron que estos antagonismos se materializan precisamente en la construcción de una nueva racionalidad ambiental que pone en cuestión la racionalidad occidental, moderna y capitalista, que abre nuevas posibilidades de construir formas de vida basadas en la solidaridad y sostenibilidad. Para Leff (2005; 2014) las luchas contra proyectos extractivos, son luchas por la identidad, la autonomía y el territorio, por tanto, estas construyen una nueva política del lugar y de la diferencia.

Lo que subyace a la exigencia del reconocimiento de los derechos a la supervivencia,

a la diversidad cultural y a la calidad de vida de los pueblos, es una política del ser diferente. Es el derecho a la singularidad y a la autonomía frente al forzamiento de la universalidad -al pensamiento único y homogeneizante- impuesta por una globalización. Al mismo tiempo que es una política del devenir y la transformación, que valoriza el significado de la utopía como el derecho de cada individuo y cada comunidad para forjar su propio futuro. En este sentido, el autor considera que la construcción de una nueva racionalidad ambiental se está forjando en muchos movimientos emergentes, que expresan nuevos principios para la valorización del ambiente y para la reapropiación de la naturaleza arraigados en sus territorios.

Como afirma Seoane (2006, 2013, 2018), la confrontación con la racionalidad económica productivista ha implicado una crítica al concepto de “recursos naturales” y la nominación de la naturaleza como “bienes comunes”. Los conflictos contra la apropiación privada de los mismos y sus consecuencias sobre la vida en el planeta promovieron la emergencia de un conjunto de conflictos, entramados organizativos y articulaciones sociales, formas de lucha y programáticas vinculadas a su defensa, por tanto, de los territorios y de la propia vida. Así el autor dio cuenta de cómo de las luchas contra la explotación minera se pasó a la defensa de la biodiversidad, de la confrontación con la expansión del agronegocio a la recreación de formas alternativas de producción agrícola y la defensa de bosques y selvas, de las resistencias a la privatización de los servicios de agua al movimiento contra las represas y defensa de las reservas acuíferas.

Ahora bien, también el autor reparó en que esta defensa de los bienes comunes en ocasiones se ve confrontada con otras acciones colectivas de defensa de los emprendimientos cuestionados que son protagonizadas por lxs propixs trabajadorxs ocupadxs en ellos, estimuladas por la expectativa de un beneficio del empleo o de “desarrollo regional” prometido por las corporaciones empresariales (2006:101).

Ceceña (2004b) consideró que, así como los ámbitos de desposesión se multiplicaron atravesando todas las esferas de la vida, los procesos de dominación y resistencia encierran una diversidad de dimensiones conflictivas -el género, la cultura, el color, el territorio, la clase, el conocimiento y las costumbres- siendo difícil pensar en una dimensión privilegiada del conflicto. Es por ello que las luchas son protagonizadas por sujetxs heterogénexs. Para Svampa (2012) la articulación entre actores diferentes (movimientos indígenas campesinos, movimientos socioambientales, socioterritoriales, organizaciones ambientalistas, intelectuales y expertos, colectivos culturales), se traduce en un diálogo de saberes caracterizado tanto por la elaboración de un saber experto (o

técnico) independiente de los discursos dominantes, así como por la valorización de los saberes locales, muchos de ellos de raíces campesino indígenas.

En relación a las formas de lucha, Seoane (2006) consideró importante destacar la generalización de medidas confrontativas, que se expresan también en la difusión regional de ciertas modalidades como los cortes de ruta, las ocupaciones de tierras y viviendas, en largas marchas que atraviesan durante días los espacios regionales y nacionales, en las puebladas y levantamientos urbanos. Estas formas de lucha, analizaron Seoane et al (2010), Ouviaña (2008), Svampa (2012) y Seoane et al (2013, 2018), combina la acción directa (bloques, manifestaciones, acciones de contenido lúdico), con la acción institucional (presentaciones judiciales, audiencias públicas, demanda de consultas, propuestas de leyes). En estas experiencias son actores centrales y con un rol importante lxs jóvenxs y las mujeres. En relación a esto último, Federici (2018, en Díaz Lozado y Feliz; 2016), Gutiérrez (2017), Navarro (2015, 2019), sostuvieron que la emergencia de organizaciones y espacios comunitarios que se ocupan de asuntos como la comida, la tierra, el agua, la salud o la cultura en su mayoría se encuentran organizados y motorizados por mujeres. Así, Longo (2012), Composto y Navarro (2014) y Feliz y Díaz Lozado (2017) dieron cuenta de que las mujeres ocupan un lugar central como articuladoras de las redes barriales y movimientos territoriales.

A su vez, Ceceña (2004a, 2004b), Seoane (2006), Seoane et al (2006), Ouviaña (2008), Composto y Navarro (2014) y Seoane et al (2013, 2018) observaron que otra caracterización de estas luchas es la búsqueda de construcción de relaciones horizontales, lo que se traduce en formas organizativas que promulgan la democracia directa. La práctica y la discursividad de estas luchas y movimientos sociales revalorizan los mecanismos de participación y decisión directos o semidirectos que orientan tanto los modelos organizativos asamblearios y a demandas y cuestionamientos al régimen de democracia representativa. De la mano con esto, Seoane (2006, 2018) plantea que existe una tendencia a la reapropiación comunitaria del espacio de vida. Esto hace referencia tanto a las formas de lucha y organización como a la expansión de las experiencias de autogestión productiva, de resolución colectiva de necesidades sociales (por ejemplo, educación y la salud) y de formas autónomas de gestión de los asuntos públicos. Esto se sustenta, para Feliz (2015), en otra economía política - no la del capital - que promueve cooperación como oposición a la competencia, la democracia económica frente a la autocracia del capital, la autogestión frente al trabajo alienado, la gestión popular de la vida frente a la gestión privatizada y mercantilizada.

En este sentido, Gutiérrez y Salazar Lohman (2015) consideraron a la reproducción de la vida como eje central para pensar los problemas de lo social. Esto puesto que la lucha social contra lo que se impone como “progreso” y “desarrollo” es un esfuerzo cotidiano por sostener material y simbólicamente la reproducción social de la vida. Así quienes luchan, “lo hacen con mucha frecuencia, a partir de la generalización de múltiples acciones y saberes cooperativos que anidan en las más íntimas e inmediatas relaciones de producción de la existencia cotidiana” (Gutiérrez; 2017:34) Por lo tanto, las luchas por los bienes comunes poseen un “entramado comunitario” que se caracteriza por tener un carácter colectivo, la centralidad de aspectos inmediatos a la reproducción social y relaciones de cooperación -no exentas de tensión-. Como así también se caracterizan porque el nudo de las confrontaciones es por la prerrogativa de decidir lo que inmediatamente afecta a la población que habita ciertos territorios (Gutiérrez; 2017, Navarro; 2015).

En relación al carácter propositivo de las luchas, Porto Gonçalves (2017) acuñó la noción de re-existencia para dar cuenta no solo el sentido “opositor” (resistencia) de los grupos sociales “en condición de subalternidad” sino también su capacidad de dar forma al territorio a partir de otros horizontes epistémicos (existencia). Esta caracterización de las luchas emprendidas contra las políticas extractivistas fue también retomada por Gutiérrez al plantear que estas luchas se plantean una “capacidad de veto” (de decir no) al mismo tiempo que se reinventan y reconfiguran modos de hacer en la búsqueda de “reapropiación de la riqueza común” (2017:115) que se ve amenazada.

A esta lucha por proteger las condiciones para la reproducción colectiva que se ven amenazadas o despojadas, Gutiérrez la denominó como producción de lo común. Lo que hace referencia a prácticas comunitarias como la reactualización de saberes colectivos interiorizados y reproducidos por quienes se asocian para fines del presente. Esta acción colectiva de producción (por tanto, de apropiación y reapropiación) “de lo que hay y de lo que es hecho, de lo que existe y de lo que es creado, de lo que es ofrecido y generado por la propia Pachamama y, también, de lo que a partir de ello ha sido producido, construido y logrado por la articulación y el esfuerzo común de hombres y mujeres situados histórica y geográficamente” (2017:73). Así las lógicas múltiples y heterogéneas de producir lo común se despliegan para el cuidado y conservación de los recursos materiales colectivos, de las condiciones materiales para la vida. En este proceso de producción de lo común se lucha por algo que es material (el agua, la tierra, la vida) y que garantiza la existencia.

Precisamente, Zibechi (2008, 2015) dio cuenta de que lo importante de todas estas experiencias no está en los “bienes comunes” en sí sino en los trabajos comunitarios que existen en torno a éstos. Desde un hacer colectivo, insistió el autor, se crea una subjetividad, una organización y una serie de acuerdos que permiten consolidar relaciones sociales autónomas que desafían a la dominación. En este sentido, es que Linsalata y Salazar (2015) plantearon como necesario observar posibilidades de emancipación social que se anidan en el hacer cotidiano de mujeres y hombres que, en distintos lugares, luchan por conservar, cuidar, amplificar o reapropiarse de las condiciones materiales y simbólicas necesarias para garantizar la reproducción digna de sus vidas.

Por último, es importante plantear que la transnacionalización de las corporaciones empresariales y las estrategias y procesos orientados a la mercantilización de los bienes comunes, como así también la heterogeneidad de lxs sujetxs que participan de las luchas y la convergencia de formas organizativas, ha dado lugar a que las experiencias forjadas a nivel local hayan tendido a construir rápidamente vínculos que traspasan las fronteras nacionales, dando lugar a lo que Seoane et al (2018) denominan como un nuevo internacionalismo de las luchas.

## **2. Sobre cómo ha sido abordada la temática en Santa Fe.**

En lo que respecta al desarrollo del tema de estudio en el municipio de Santa Fe, consideramos de suma importancia recuperar la manera en que fue estudiado en el ámbito local, reconociendo que el mismo cruza tres grandes problemáticas: las inundaciones, las infraestructuras y la producción de la vida en el lugar. Existe una gran cantidad de trabajos que abordan estos temas en el municipio, desde diferentes perspectivas teóricas epistemológicas.

Para presentar los trabajos referidos a la *temática de inundaciones*, recuperamos la sistematización sobre tales estudios realizada por Crovella (2016a). En un primer momento, Vallejos et al (2014) sostuvieron que con la conformación de la Facultad de Ingeniería en Ciencias Hídricas de la Universidad Nacional de Litoral (UNL)<sup>10</sup> desde el año 1970 y del Instituto Nacional del Agua<sup>11</sup> en 1973 se fue constituyendo un tratamiento de las inundaciones que da lugar a lo que denominan como “un modelo disciplinar” que incorpora una manera académica de concebir y abordar el problema. Precisamente estos

---

<sup>10</sup>Denominada como Departamento de Hidrología General y Aplicada hasta 1985

<sup>11</sup>Denominado Instituto Nacional de Ciencia y Tecnologías Hídricas hasta 2001.



centros de estudios emergen por procesos internacionales y nacionales que buscaban avanzar en el conocimiento científico y tecnológico sobre la cuestión del agua y su manejo en tanto recurso. Al mismo tiempo que como búsqueda de una solución al problema local de las inundaciones, el cual se tematiza como tal a partir de la inundación del Río Salado en 1973.

De esta manera, se comienza el tratamiento de las inundaciones en términos de la hidrología de ríos de llanura (Crovella; 2016a). Por lo tanto se encuentran trabajos que se abocaron al estudio de la modelación de cursos de los flujos hidrológicos, las características de la cuenca del río Paraná en su tramo medio, el régimen hidrológico y de crecidas, caudales máximos históricos y sus impactos, las características generales de la cuenca del río Salado, el régimen de precipitaciones y de crecidas, la conservación y mantenimiento de las obras de defensa, acciones y programas de mitigación de efectos de inundaciones y los que se centran particularmente en la catástrofe del año 2003 distinguiendo una descripción técnica de las causas naturales y antrópicas y de los daños ocasionados (Amsler et al; 2020a, Amsler et al; 2020b, Bertoni; 2004, Iriondo 2011, Gardiol et al; 2006, 2010, Montagnini; 2012, Montagnini et al 2015, Ramonell; 2011, Paoli; 2004, 2010).

Crovella (2016a) afirmó que en el campo de las ciencias sociales el problema de las inundaciones encuentra un tratamiento académico luego de la mayor catástrofe hídrica de la ciudad en el año 2003. Los trabajos que comenzaron a abordar esta problemática lo hacen, en mayor medida, desde el paradigma de la gestión de riesgo (Natenzon; 2003, 2015, Natenzon y Viand; 2005, Haidar; 2007, Gómez; 2007, Hezer y Arrillaga; 2009; Gramaglia y Visintini; 2011, Beltramino; 2013; 2015, 2016, 2018, 2021, Viand; 2014, Viand y Briones; 2015, Viand y González; 2012, Visentini; 2017, Beltramino y Filippone; 2017, Visentini y Castro Díaz; 2018, Castro et al; 2021).

Recuperando a Crovella (2016a) observamos que si bien existen un conjunto de estudios que comparten esta perspectiva teórica entre ellos hay diferentes matices. Por un lado, encontramos aquellos trabajos que se agrupan en el Programa de Investigaciones en Recursos Naturales y Ambiente (PIRNA) del Instituto de Geografía de la Universidad de Buenos Aires (Natenzon; 2003, 2015, Natenzon y Viand; 2005, Viand; 2014, Viand y Briones; 2015, Viand y González; 2012). Este realiza desde finales de la década de 1980, investigaciones en torno a pensar la producción de condiciones de riesgo de desastre como consecuencia de la etapa actual de la globalización capitalista. Crovella (2016a) sostuvo que para el caso de Santa Fe, las primeras publicaciones se aproximaron a una evaluación

de impactos, vulnerabilidades y adaptaciones de dicha catástrofe; y que, posteriormente, se profundiza en la explicación de los factores que la desencadenaron -interpretándose como resultado de una situación de riesgo previa construida histórica y cotidianamente por la sociedad- y en la identificación y caracterización de los aspectos referidos a la vulnerabilidad social e institucional preexistentes y concurrentes. Al mismo tiempo que se enfocaron en los alcances y limitaciones de la relación entre gestión del riesgo y la planificación urbana, tomando como caso de estudio las acciones implementadas durante y luego del año 2003 en los ámbitos de gobierno provincial y municipal de Santa Fe.

Por otro lado, recuperamos los trabajos ligados al proyecto de investigación denominado “Monitoreo de la vulnerabilidad del Aglomerado Gran Santa Fe” -PICTO 2004 Santa Fe - ANPCyT (Hezer y Arrillaga; 2009). Estos, siguiendo a Crovella (2016a), buscaron explicitar las causales del desastre sufrido en el año 2003 y avanzar en la construcción de indicadores que permitan observar la evolución del riesgo y la vulnerabilidad del territorio. Recuperando el trabajo de la Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres en América Latina (La Red), realizaron una evaluación cualitativa y cuantitativa del aumento de los riesgos y vulnerabilidades crecientes en la población, encontrando sus causas en “los procesos rápidos de urbanización”, particularmente en la urbanización de zona bajas supuestamente “defendidas” y degradadas ambientalmente. A partir de cuatro conceptos vertebrales -amenaza, riesgo, desastre y vulnerabilidad-, emprendieron un estudio de la construcción social del riesgo centrándose en la situación previa a la producción del desastre y en el estudio del impacto del mismo.

Desde esta perspectiva teórica también se encuentran trabajos que amplían el análisis. Así el trabajo de Gómez (2007) construyó, utilizando como fuente de información principal el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas de 2001, un mapeo de la localización de la pobreza estructural de la ciudad de Santa Fe a partir del cual confirma una concurrencia con las áreas afectadas por la inundación, lo que da cuenta de ambas vulnerabilidades. Por otro lado, el trabajo de Haidar (2007), aunque reparando en lo que considera como ciertas limitaciones del marco teórico del riesgo <sup>12</sup>, recuperó esta perspectiva para concluir que la población afectada se encontraba asentada en terrenos bajos e inundables expuesta a la amenaza hidrometeorológica producto de la

---

<sup>12</sup> Por su carácter por momentos economicista y por la identificación del aumento de la vulnerabilidad y el desastre con la exclusión y pobreza, lo que lleva a suponer que es la población pobre la creadora de las condiciones que producen los desastres desencadenados por fenómenos naturales.

“invisibilidad del riesgo” y, por tanto, de la ausencia de una política pública de gestión que contenga medidas de prevención y mitigación.

Por su parte, Beltramino (2013; 2015, 2016, 2017) abonó con sus investigaciones al estudio de la construcción social del riesgo ligado a la percepción de las inundaciones de 1982/83, 2003 y 2007. De esta manera atendió a la comprensión de la forma en que se representa, para los individuos y la sociedad, el acontecer de los desastres naturales y hace hincapié en el entramado cultural y los patrones típicos de interpretación y clasificación de los grupos sociales en un momento y contexto histórico dado. Entendiendo al riesgo desde un enfoque cultural, la investigadora lo consideró como una construcción social característica de una sociedad particular en un momento dado, lo que lleva a centrar su análisis en los aspectos subjetivos vinculados a la construcción social e interpretación de los desastres naturales por lo que se focaliza en los discursos de los actores sociales.

En su tesis doctoral (Beltramino; 2021) concretamente se abocó a analizar la construcción social del riesgo de inundaciones en la ciudad de Santa Fe en el periodo 2003-2007 a partir de su problematización como asunto público; al mismo tiempo que buscó comprender la influencia de los significados emergentes sobre el problema en los dispositivos institucionales de gestión del riesgo implementados en la ciudad durante dicho periodo. Así observa que la arena post desastre de 2003 fue un espacio de disputas en donde se produjo una configuración contenciosa de actores con demandas, miradas y posicionamientos diferentes que disputaron la versión oficial del fenómeno. Para Beltramino esto permitió interpretar las inundaciones como un problema político, y no como un fenómeno natural, lo que fue una oportunidad para el tratamiento del problema y para la capitalización de los recursos movilizados por los diferentes actores interesados. Asimismo, dio lugar a la introducción de la gestión de riesgo dentro del gobierno municipal. Sin embargo, remarcó la persistencia de sesgos en la gestión principalmente por el acaparamiento de la atención sobre los riesgos hídricos y el despliegue de diferentes estrategias para gestionar el problema de acuerdo a las características sociales de esa población en riesgo.

Desde otro enfoque, el trabajo de Visentini (2017) se abocó específicamente al estudio del riesgo en el albardón costero -jurisdiccionalmente correspondiente a Santa Fe, San José del Rincón y Arroyo Leyes- del valle aluvial del río Paraná. Se propuso indagar en los procesos sociales y estructurales que producen el riesgo, poniendo atención a las políticas urbanas, las normativas y las técnicas hidráulicas. Desde esta perspectiva, el trabajo se orientó a comprender cómo el proceso de expansión urbana sobre la costa

santafesina produce nuevos y diferenciales riesgos y maneras diferentes de incorporar las condiciones naturales del lugar de acuerdo al nivel de vulnerabilidad de cada grupo social. Con este lente, analiza las dinámicas desarrolladas por el sector inmobiliario, el Estado y la sociedad civil en la ocupación de la costa. Y concluyó en que la implementación de técnicas hidráulicas (construcción de las defensas y dispositivos técnicos asociados: bombas, desagües) para proteger a la población de las inundaciones y disminuir sus efectos adversos, provocaron la valorización inmobiliaria de la zona. La autora sostuvo que las crecientes demandas de servicios e infraestructura que requiere un patrón de asentamiento cada vez más concentrado, producen consecuencias en un ambiente con peligrosidad hídrica, que redundan en la amplificación desigual de las condiciones de riesgo de desastre.

Focalizado sobre la misma área de estudio y en diálogo con estos aportes de Visentini, se encuentra el trabajo de Castro et al (2021). Lxs autores analizaron las condiciones de riesgo ambiental de siete distritos comunales de la Costa (San José de Rincón, Arroyo Leyes, Santa Rosa de Calchines, Cayastá, Helvecia, Saladero Cabal y Colonia Macías) desde una estrategia teórica que recupera los planteos de la Escuela de la Vulnerabilidad<sup>13</sup> (Blaikie, 1996; Lavell, 2005 en Castro et al; 2021) y de la Teoría Social de Riesgo<sup>14</sup> (Beck, 2000 en Castro et al; 2021). Así entendieron al riesgo ambiental como una construcción social que resulta de la articulación de dos componentes: las amenazas, que representan un peligro potencial para las personas y sus actividades, y las condiciones de vulnerabilidad -socio-demográficas, económico productivas, políticas institucionales y culturales educativas- de la población. Lxs autores observaron cuatro tipos principales de amenazas hidrometeorológicas en el área: inundaciones por desbordes (asociadas a los pulsos cíclicos de crecidas de los ríos de la cuenta del Paraná), las inundaciones por anegamiento (vinculadas a la presencia de lluvias extremas y/o frecuentes en el área y las

---

<sup>13</sup> Se denomina así a “las ideas y aportes del grupo de investigadores ligados a la Disaster Research Unit de la Universidad de Bradford (Inglaterra), entre los que se encuentran Ben Wisner, Ken Westgate y Phil O’Keefe. El argumento esencial de esta propuesta es que los desastres son el resultado de procesos económicos y sociales globales, regionales y locales, que crean condiciones de existencia humana insostenibles frente a los eventos naturales extremos (Lavell, 2005). En definitiva, plantean que el problema de los desastres es el problema de la vulnerabilidad humana. De esta manera, sustituyen el concepto de adaptación, base de los enfoques funcionalistas, por el de vulnerabilidad, en referencia a «los distintos niveles de exposición que presentan las diferentes clases sociales al riesgo» (Ribas Palom y Saurí Pujol, 2006:288)” (Castro et al; 2021: 18).

<sup>14</sup>Esta comienza a gestar en la década de 1980 con los aportes de Beck y Giddens quienes consideran que “uno de los rasgos definitorios de las sociedades contemporáneas o posmodernas: «casi todo el mundo está indefenso ante las amenazas de la naturaleza tal como ha sido recreada por la industria (...), [se trata de] una metamorfosis del peligro (...) difícil [de] delinear o controlar» (Beck, 2002:213)” (Castro et al; 2021: 21 y 22). Se plantea que el riesgo es un fenómeno híbrido, en donde cada vez es más difusa la frontera entre riesgos «naturales» y riesgos «tecnológicos». Así, Castro et al (2021) sostienen que con estos aportes se consolida la idea de que los riesgos ambientales son una construcción social y de carácter global

dificultades de percolación y/o escurrimiento), la conjugación de inundaciones por desbordes y anegamiento y la erosión de márgenes en sectores puntuales. Y en relación a la vulnerabilidad, identificaron una serie de procesos demográficos, económicos y políticos que estarían transformando el perfil del riesgo ambiental en el área y aumentan la vulnerabilidad. Concretamente, el significativo aumento de la población principalmente en Rincón y Arroyo Leyes, los cambios en el aprovechamiento productivo del área y las gestiones gubernamentales orientadas a la creación y consolidación de defensas.

Desde otro marco teórico-epistemológico, que problematiza la perspectiva de la gestión de riesgo como forma de abordar las inundaciones en Santa Fe, encontramos una serie de trabajos que nos permiten observar las distintas formas de habitar el territorio que entran en tensión, la manera en que las políticas, los intereses económicos y la producción y reproducción de las condiciones materiales y sociales de existencia producen de manera conflictiva el ordenamiento del municipio. Así resultan antecedentes a rescatar los trabajos producidos en el marco de los proyectos de investigación “Apropiación/expropiación de territorialidades sociales” (PICT 2010-2414, subsidiado por el FONCyT/ANPCyT), “Producción del espacio. Apropiación y expropiación de territorialidades sociales en ciudades argentinas, última década” (subsidiado por la Universidad Nacional de Mar del Plata) y “Prácticas espaciales desobedientes, de posesión y resistencia. Análisis comparativo de procesos de apropiación/expropiación de la territorialidad social en ciudades argentinas” (PICT 2013-2053, subsidiado por el FONCyT/ANPCyT)

Estos trabajos afirmaron que a partir de las sucesivas inundaciones -pluviales y fluviales- fueron emergiendo un conjunto de saberes que trajeron aparejados distintos discursos de verdad que orientaron las acciones referidas al ordenamiento de Santa Fe. Particularmente, a partir de la inundación del año 2003 se desencadenó un proceso que normaliza a las inundaciones bajo la concepción de “hecho natural, recurrente e inevitable”, y consolidó un discurso hegemónico que planteó, luego de cada suceso, la “necesidad de reconstruir y reparar la ciudad” desplazando de la agenda pública el debate sobre las causas y culpabilidades. Dicho discurso introdujo las nociones de “vulnerabilidad y riesgo” en las políticas públicas y estableció un marco teórico de legitimación social y política. Consecuentemente con esto, emergió un marco institucional basado en la problemática de la “gestión del riesgo”, amparando y habilitando la constitución de proyectos urbanos concebidos con anterioridad. Con este



marco, se comenzó a naturalizar una dinámica de intervención estatal que promovió el desplazamiento forzoso de población bajo el rótulo de “relocalizaciones” Así a partir del estudio de diversos procesos de relocalización de sectores sociales empobrecidos en la ciudad de Santa Fe desencadenados a partir de la “catástrofe hídrica” del 2003 - concretamente los denominados “Barrios 29 de Abril I, II y III” (año 2004), “La Tablada” (año 2004-2005), “Villa Corpiño” y “Los Alisos” (año 2009), “Playa Norte” y “Bajo Judiciales” (año 2010)- se propusieron problematizar el espacio, su producción y sus implicaciones sobre las prácticas sociales, conflictos y confrontaciones, reflexionando sobre los usos y ocupaciones que lo determinan y las representaciones sobre el espacio moldeadas (Crovella; 2011, 2013, 2016a, 2016b, 2019, Bordas; 2012, 2015, Núñez, Crovella y Bordas; 2014, Crovella y Acebal; 2014; 2018).

Por el lado de las *infraestructuras*, encontramos estudios que se han centrado, desde diferentes perspectivas, en la redefinición de los espacios urbanos del municipio a partir de infraestructura vial (Szupiany; 2019), ferroviaria (Saus 2012a; 2012b; 2013) y portuaria (Fedele; 2011a, 2011c, Blanc; 2013) y específicamente de la zona de islas y el albardón costero de la ciudad y localidades aledañas (Valiente et al; 2006., Rausch; 2011; 2013; 2016; 2017, Sato et al; 2014, Bertuzzi; 2017, Álvarez; 2019).

En particular, nos interesa rescatar los trabajos de Rausch (2008, 2011a, 2011b, 2012, 2014, 2016, 2018) y Valiente et al (2006) los cuales son de un gran aporte para pensar las transformaciones que se fueron dando en el valle aluvial del río Paraná a partir del desarrollo y proyección de obras de infraestructuras. Rausch (2009, 2011b) observó la construcción y reconstrucción del territorio isleño del municipio de Santa Fe desde 1886 en torno a la infraestructura, específicamente al núcleo ferroportuario integrado por el Ferrocarril a las Colonias de la Provincia de Santa Fe y el Puerto de Colastiné. Bajo la categoría de *territorialidad de explotación* la autora dio cuenta de cómo se delimita y organiza el espacio geográfico provincial a partir de esta infraestructura. Sostuvo que para establecer esta territorialidad de explotación fueron fundamentales tres estrategias que redefinieron una determinada relación con el territorio, el suelo y la naturaleza: la mercantilización del territorio, la distribución de la propiedad y el desarrollo desigual. En su trabajo observó cómo estas obras de infraestructura llevadas adelante por el Estado posibilitaron la construcción de un sistema de extracción de recursos -agrícolas y quebracho- en el centro y norte provincial con salida por el Puerto de Colastiné para el uso y beneficio de empresas extranjeras. Así como también da cuenta del aumento de la renta de los terrenos que atravesó el Ferrocarril Santa Fe y la posibilidad que esta

infraestructura brindó para la intensificación y explotación del suelo y la incorporación de Argentina al mercado mundial.

En otras investigaciones (Rausch; 2012, 2014) demostró que el proceso de urbanización del albardón costero y las islas de Santa Fe -que denomina como periferia urbana de la ciudad- como zona rural dedicada al cultivo frutihortícola para el consumo local fue en torno a estas infraestructuras. Y dio cuenta de cómo particularmente el albardón costero -Colastiné Norte, San José del Rincón y Arroyo Leyes- se fue transformando en poco tiempo (sobre todo desde mediados y fines del siglo XX) en “una promisorio área de renta urbana, destinada a la residencia de los sectores medios” (2014:90). Para ello, profundizó en los cambios en las legislaciones urbanas que permitieron la expansión sobre el valle aluvial del Río Paraná asociados a obras de infraestructuras -como la ruta provincial 1, la ruta nacional 168 y de defensa contra inundaciones- y otras obras de ingeniería que se complementa con el proyecto hidroeléctrico del Paraná Medio (trabajado en Rausch; 2016, 2018). En esta línea, Valiente et al (2006) focalizaron en las transformaciones en el tramo de acceso este a la ciudad de Santa Fe entre La Guardia y la Laguna Setúbal con la creación del suelo y creación de mayor tierra urbanizable -a través de refulado y alteo del suelo-.

Por su parte, Szupiany (2019), en su tesis doctoral, profundizó en la relación entre el desarrollo de la infraestructura específicamente vial y construcción del espacio urbano del municipio entre 1573 y 2018. A partir de la noción de Corredores de Expansión Urbana, dio cuenta de que dicha relación se caracterizó por un continuum urbano-rural, un entramado de moviidades diversas y por la interacción entre la técnica, el Estado y el espacio urbano. Así reconstruyó, el proceso de conformación de lo que denomina como Gran Santa Fe a partir de la lectura simultánea de los Corredores de Expansión Urbana en función de la concreción de infraestructuras viales, de la expansión del tejido urbano, de los modelos urbanos imperantes en cada período, y de las representaciones construidas en torno a dichos espacios urbanos. En el análisis del Corredor Litoral Este, realizó un trabajo pormenorizado del desarrollo de las obras de infraestructuras viales en lo que denominamos como territorio isleño. De esta manera, dio cuenta de que en un primer período –entre 1573 y 1930- dicha infraestructura vial resultó subsidiaria a la ferroviaria y fluvial y estuvo muy condicionada por la dinámica del río; que en un segundo momento –de 1930 a 1976 – comenzó a tener un desarrollo protagónico como parte de los rasgos de “modernidad” y “desarrollo” que se impulsaban desde las políticas estatales, lo que implicó la ampliación de las redes viales sobre las islas. Y que, en un tercer momento –

entre 1976 y 2018- las obras viales en este Corredor se orientaron a la consolidación del desarrollo inmobiliario en parte del territorio isleño y a la incorporación del Gran Santa Fe al Corredor Bioceánico Central.

Por otro lado, nos interesa destacar particularmente el trabajo de Álvarez (2019) quien se abocó al estudio de la readaptación de la infraestructura regional y la reconfiguración territorial en el marco de IIRSA y su vinculación con las lógicas y dinámicas productivas y de acumulación dominantes, a partir del estudio del proyecto de la reconversión del Puerto de Santa Fe. El autor dio cuenta de cómo los proyectos de integración física en América del Sur son condición indispensable para consolidar modelos extractivos transnacionalizados. Asimismo, observa cómo el proceso de reordenamiento territorial, a partir de los cambios en las formas de uso del suelo del espacio geográfico, tiene impactos diferenciales sobre los actores que intervienen en este. Teniendo como sustento teórico metodológico el análisis multiescalar propone una caracterización territorial del subcontinente con énfasis sobre la movilidad regional, los espacios de circulación y la importancia de las grandes cuencas hidrográficas. En este sentido, analizó las características de la inserción de la región en la economía global, la re-primarización, la extranjerización y el extractivismo, para luego abordar los aspectos fundamentales de la infraestructura regional a partir del estudio de los ejes de la IIRSA, puntualizando en el caso de la Hidrovía Paraguay-Paraná. En este punto, aborda también el impacto local de obras que resuelven conectividades regionales y globales. Es importante mencionar que, si bien este trabajo aborda multiescalarmente el problema del desarrollo de los conflictos por el uso del suelo y la infraestructura extractivista en la ciudad de Santa Fe y localidades aledañas, profundiza sobre todo en las escalas global y regional.

Son también relevantes un conjunto de trabajos que pusieron en diálogo estas dos temáticas de estudios y que se orientaron, por un lado, al estudio de la construcción del paisaje costero de la ciudad y las ideas y acciones desplegadas sobre estos sectores desde las prácticas urbanísticas y arquitectónicas (Bertuzzi; 2009, 2015; Fedele; 2011b, Collado; 2012, Bertuzzi et al; 2017); y por otro, al ordenamiento territorial en clave metropolitana, dando cuenta de los denominados fenómenos de metropolización en relación a las características particulares de la dinámica de urbanización sobre el valle de inundación del río Paraná (Soijet; 2011a; 2011b, Bertuzzi, Melhem; 2011). Asimismo, encontramos un conjunto de trabajos que surgieron en el marco del CAI+D “Procedimientos de Gestión del Desarrollo Sustentable en áreas inundables con gobernabilidad difusa. Caso: Microrregión insular de Santa Fe, San José del Rincón y

Arroyo Leyes” de la UNL, que se orientaron a estudiar la zona de islas y el albardón costero poniendo el foco de atención en el turismo como forma de desarrollo sustentable (Mines y Giavedoni; 2012; 2016; Mines et al; 2015, Mihura y Mines; 2019); y en el hábitat en contextos vulnerables con el objeto de construir herramientas desde el urbanismo para garantizar el “derecho a la ciudad” en los mismos (Albizatti et al; 2016).

Desde otra perspectiva, Gioria y Pistone realizaron un gran aporte para pensar la organización del espacio geográfico en la ciudad de Santa Fe. Por su parte, Pistone (1983) se abocó a analizar cómo Santa Fe se construyó en torno al río y a la problemática del agua desde su fundación hasta fines del siglo XIX. Y Gioria (2007) analizó a lo largo del tiempo -entre 1573 y 2007- como se fue organizando el espacio geográfico en torno a los cambios en las disposiciones y reglamentaciones de gobierno, en el modelo de producción, acumulación y consumo de la economía del país, en la infraestructura, en la disponibilidad del capital y desarrollo tecnológicos, en la influencia cultural, como así también en los cambios sociales y las condiciones físicas del lugar. Este trabajo lo continuó en su tesis doctoral en la cual focalizó el análisis en las políticas de planificación urbana en el crecimiento del municipio y su reordenamiento entre los años 2000 y 2015 (Gioria; 2019).

Podemos afirmar que, si bien estos trabajos abordan el tema de estudio en el ámbito local desde diferentes perspectivas y observando distintas aristas del problema, la mayoría han centrado su atención sobre todo en el ordenamiento territorial emprendido de arriba hacia abajo, desde el Estado -considerándolo en algunos casos como mediador entre los intereses empresariales-. Y resultan escasos los estudios que se enfocan en la manera en que se construye el territorio desde la vida en el lugar. En este sentido, recuperamos el trabajo de Rodil (1994) quien reconstruyó la historia del Puerto de Colastiné a partir de la recuperación de los relatos de quienes habitaban en los barrios isleños y costero de la ciudad, quienes expresan como su vida se anclaba al trabajo en el puerto, en la producción frutihortícola, caza y pesca.

Así como también, el trabajo de Cabaña (2019) quien realizó un estudio de los procesos de desigualdad urbana que atraviesan lxs vecinxs del barrio Alto Verde, desde la perspectiva del *derecho a la ciudad*. Esto a partir del análisis de la implementación del Plan Abre -el cual fue llevado adelante desde 2014 por el gobierno provincial en coordinación con el municipal- pero poniendo el foco de atención en el rol de la Red Interinstitucional y Social de Alto Verde en dicho proceso y de las implicancias que tuvo el mencionado plan para la movilidad, las condiciones de habitabilidad y residencia de

lxs habitantes del barrio.

Y, por último, Zentner (2016) reflexionó sobre las estrategias familiares de vida del barrio La Vuelta del Paraguay y los procesos históricos de apropiación del espacio de las mismas, como así también de la dinámica de los conflictos territoriales y las estrategias puestas en juego por los diferentes actores involucrados en ellos. Así abordó los distintos tipos de relaciones sociales que expresa la configuración espacial del barrio, analizando los procesos mediante los que se ha constituido, los vínculos que expresa y los conflictos que lo atraviesan. Abordando lo espacial y territorial como procesos, como instancias de articulación de relaciones sociales y de luchas por las condiciones materiales y sociales de existencia.

Todos los aportes recuperados en este apartado consideramos que son relevantes para pensar en las distintas escalas de análisis que están en juego en nuestro problema de investigación. Siguiendo a Silveira (2004) sostenemos que es importante dar cuenta precisamente de las diferentes escalas que construyen un territorio. Las mismas, sostiene la autora, aluden a diferentes temporalidades. Así, por un lado, podemos observar cómo ese territorio se construye desde un tiempo objetivado, marcado por las proyecciones (y comandos) sobre su organización de las empresas transnacionales y los principales mercados globales en formas de cooperación y conflicto con los distintos niveles de Estados. Y, por otro lado, también atravesado por relaciones de cooperación y conflicto con el Estado, podemos dar cuenta del tiempo que va marcando la construcción y organización del territorio a partir de la vida, de la producción y reproducción de las condiciones sociales y materiales de existencia. Los distintos tiempos nos marcan distintas escalas de análisis -en tanto forma de organización de los fenómenos (Silveira; 2004)- puesto que dan cuenta de diferentes manifestaciones de los sistemas de objeto y acciones que forman el espacio (Santos; 2000).

Como dijimos en la introducción, la apuesta de esta tesis es pensar en cómo las disputas territoriales se expresan en el territorio isleño de la jurisdicción de Santa Fe de forma multiescalar y compleja (García; 2006) a partir del conflicto manifiesto por el desarrollo de infraestructura extractivista (Álvarez; 2019) en el lugar -concretamente los proyectos de obras correspondientes al Corredor Bioceánico Porto Alegre Coquimbo y a la Hidrovía Paraguay Paraná- y la infraestructura necesaria para mejorar las condiciones de vida allí propuesto por las organizaciones sociales y comunitarias.

En este sentido, nos propusimos observar cómo este territorio se construye de forma solidaria y conflictiva -en el marco de un sistema capitalista, patriarcal y colonial- con



proyecciones definidas en una escala global, regional y nacional -a partir de las necesidades de grupos empresariales que aumentan sus riquezas con la explotación de los bienes comunes de la naturaleza y de los grandes consumidores de estos como los mercados asiáticos- que buscan acelerar el tiempo de circulación de la mercancía generando nueva infraestructura y logística acorde a dicha necesidad. Y cómo esto se expresa en una escala local, en un territorio caracterizado por ser parte del valle aluvial del Río Paraná, por encontrarse atravesado por inundaciones recurrentes (Roze; 2003) y por muchas generaciones de vidas ancladas a las condiciones físicas del espacio geográfico. Así buscamos dar cuenta de la forma contradictoria en la que se construye el lugar -que denominamos como territorio isleño de Santa Fe-, el cual existe, en términos de Santos (1996) por ser, al mismo tiempo, local y global.

## CAPÍTULO 2

### Sobre la construcción de nuestro problema de investigación



## **2.1. Contexto conceptual: ¿Con qué lentes miramos el problema de estudio?**

En este apartado nos proponemos recuperar aquellos conceptos que son nodales en nuestra tesis. Para comenzar consideramos que es necesario realizar dos aclaraciones. En primer lugar, que el marco teórico epistemológico más general desde el cual nos situamos a pensar nuestro problema es parte de lo recuperado en el capítulo anterior en el cual presentamos a las disputas territoriales en América Latina como materialización de formas antagónicas de habitar en el sistema capitalista, colonial y patriarcal actual. Así que este apartado se encuentra en un estrecho diálogo con lo presentado anteriormente.

Respecto a la caracterización de este sistema en el cual se despliegan estas disputas territoriales, creemos necesario enfatizar en la amalgama (dialéctica) de los distintos ejes de dominación: el capitalismo, colonialismo y patriarcado. Este entrecruzamiento que extiende la dominación en distintas direcciones -sociales, políticas, económicas, culturales y de género, entre otras-, implica distintos procesos de adaptación pero también de confrontación radical que se tejen entre sí dialécticamente (Gutiérrez; 2017, Hernández Morales; 2020). El contexto conceptual aquí recuperado entendemos que nos permite dar cuenta de dichos procesos.

En segundo lugar, que los conceptos presentados aquí intentamos que nos den lugar a “pensar nuestros pensamientos” (en palabras de Gutiérrez; 2019), que nos abran las posibilidades de observar nuestro tema de estudio en su complejidad para comprender su contradictorio desenvolvimiento. En esta línea, creemos importante manifestar que entendemos que la producción de conocimiento supone un acto político en donde la elección de determinados enfoques teóricos nos lleva a diferentes interrogantes y abordajes, por lo que buscamos con estos conceptos desnaturalizar el orden social y sus violencias. En este sentido, entendemos que el contexto conceptual que aquí presentamos nos permite poner atención en ciertas dimensiones del problema -y dejar de lado otras-. Al mismo tiempo, que es el reflejo de una búsqueda, de idas y venidas al campo de estudio, el resultado de redefiniciones y reflexiones individuales y colectivas que no fueron para nada lineales en todos estos años.

Para organizar la presentación de este apartado, recuperaremos una serie de interrogantes que atravesaron el proceso de investigación y que creemos necesario explicitar las respuestas a las que nos fuimos aproximando. Entendemos que estas constituyen los supuestos teóricos - epistemológicos desde los cuales observamos la realidad social y construimos nuestro problema de investigación. En esta búsqueda es central abrir la noción de disputas territoriales, para lo cual se vuelve imprescindible dar

cuenta del lugar que tiene el conflicto y el territorio en esta tesis.

Al pensar el territorio no como cosa, como mero escenario, sino como una construcción social (Santos; 1996), recuperamos la noción de tríada territorio-territorialidad-territorialización propuesta por Porto Gonçalves (2001, 2003, 2008) porque entendemos que esta nos permite observar las diferentes formas de apropiación y construcción que se encuentran en disputa.

Considerando que en el espacio se producen y reproducen las relaciones sociales capitalistas, patriarcales y coloniales, en el marco de la mundialización (Santos; 1993) o globalización (Porto Gonçalves; 2001), la reorganización del mismo se vuelve central. En este sentido, entendemos que existen conflictos por el uso del espacio geográfico dados por diferentes lógicas y procesos de apropiación y construcción de los territorios, que tienen por un lado asiento en lo cotidiano -en las *horizontalidades* (Santos; 1993)- y, por otro, en los intereses de los actores hegemónicos del orden global, por ejemplo, las grandes empresas, los organismos financieros internacionales, etc. -las *verticalidades* (ibidem)-.

Para abordar el ordenamiento del ámbito de las horizontalidades recuperaremos a la vida como una dimensión analítica. Al mismo tiempo que explicitaremos el rol que entendemos que asume el Estado y sus políticas públicas en la imposición de las verticalidades. Y, por último, recuperaremos la noción de infraestructura como cristalización de las diferentes propuestas de ordenamiento territorial que entran en tensión.

### **¿Por qué observar las disputas en la construcción del territorio? ¿Por qué el conflicto y el espacio?**

Partimos de considerar que en el marco de este sistema de organización social, económico, político y cultural capitalista, patriarcal y colonial, la sociedad se constituye por relaciones de fuerza que no son unívocas (Marx; 1985, 2004, Foucault; 1978) y que las relaciones de poder atraviesan los distintos procesos sociales (Foucault; 1978, 1988, 2007). Por ello, consideramos que el conflicto es un elemento constitutivo de las relaciones sociales. Por tanto, siguiendo a Gutiérrez (2013, 2015, 2017) resulta indispensable para nosotrxs poner atención a las luchas para reflexionar sobre el orden social

En búsqueda de poner atención a la relación entre sociedad y organización espacial, resulta importante recuperar aquello que sostiene Porto Gonçalves (2001), sobre que cualquier sociedad humana establece un orden de significaciones, de normas, reglas y



valores que le dan sentido tanto a sí misma como a sus prácticas. Así dentro del orden específico de significados se encuentra el modo en que cada sociedad “marca la tierra” - *geo grafía*-, vuelve propio, hace común un determinado espacio. Al instituirse una determinada organización social se instituye al mismo tiempo una configuración geográfica (2001:17). Este proceso se encuentra atravesado por las relaciones de poder entre diferentes sectores sociales -diferentes territorialidades (identidades)- que luchan permanentemente por la apropiación material y simbólica del espacio. Así al hablar de la construcción social del espacio nos inscribimos en un debate más amplio respecto a las reflexiones sobre el poder inauguradas por Foucault (1978, 1988, 2006, 2007).

De esta manera, consideramos al espacio como ámbito en donde se producen y reproducen las relaciones sociales de producción/apropiación capitalista (Lefebvre; 2013), coloniales y patriarcales al mismo tiempo que las relaciones y condiciones materiales y sociales para la existencia (Núñez; 2012, De Angelis; 2012). Por lo que entendemos que el espacio se encuentra atravesado por procesos de apropiación y expropiación, de construcción y destrucción permanente de dichas relaciones (Marín; 1996), en donde el conflicto es un elemento inherente e intrínseco a los usos sociales del espacio geográfico (Marín, 2009).

Por esto, Lefebvre (2013), sostiene que el espacio es político porque, tal como recupera Herrera Santana, “su producción reproduce las estrategias y las intencionalidades de los sujetos que lo producen” (2019: 46). Al mismo tiempo que es instrumental puesto que es una “mediación a partir de la cual se concretan los proyectos de dominación -incluyendo los de clase, raza y género- y de reproducción de la socialización dominante” (ibidem).

Como mencionamos en el apartado anterior, en el marco de una *mundialización* (Santos; 1993) la importancia de la fluidez y de la relativa desaparición de las distancias a partir del desarrollo de la técnica (Heidegger; 1997), en las áreas de transporte y comunicaciones, sobre todo, han permitido crear en la homogeneización del espacio. En este contexto, los *lugares* (Santos; 1996) adquieren una nueva importancia en la organización política de los territorios. En este sentido, Porto Gonçalvez sostiene que las expresiones globalización o *mundialización* son indicativos de un profundo proceso de reorganización social que se materializa en el espacio. En este proceso, que es complejo y multi dinámico, se destacan aquellos vectores que actúan arriba, por arriba y para arriba, como si el proceso fuera unidimensional. Pero resulta imperante hacer el ejercicio de destacar también “el significado e importancia que tienen los movimientos sociales para inventar, en las circunstancias de abajo, por abajo y para abajo, nuevos pactos, nuevas

relaciones, nuevos derechos en los intersticios y brechas de este complejo proceso de reorganización social” (2001: 81).

Por todo esto, ponemos el foco de atención en las disputas por el uso del espacio geográfico que se despliegan, entrelazan y entran en tensión en el actual contexto de globalización entre las dinámicas de acumulación y valorización del capital (Harvey; Santos; 1993, 1996) y la lucha por los medios que garantizan la existencia y hacen posible la producción y reproducción social de la vida en el lugar (Federici; 2013, Navarro; 2015, Gutiérrez; 2017).

### **¿De qué hablamos cuando hablamos de territorio?**

Tal como planteamos en el apartado anterior, cuando hablamos de territorio hacemos alusión a un espacio geográfico que, atravesado y constituido por relaciones de poder, es apropiado material y simbólicamente (Porto Gonçalves; 2001). Para dar cuenta de los diferentes actores y actrices y las relaciones solidarias y conflictivas que hacen a dicha apropiación (Mançano Fernandes; 2005), recuperamos la tríada *territorio-territorialidad-territorialización* propuesta por Porto Gonçalves (2001; 2008). El autor sostiene que el proceso de apropiación del espacio geográfico (territorialización) da lugar a identidades (territorialidades) que están inscriptas en dicho proceso, portando dinámicas mutables, materializando en cada momento un determinado orden, una determinada configuración material. Así el territorio, en tanto construcción social, se concibe desde la apropiación simbólica y material del espacio habitado: quienes viven allí, con historias y culturas compartidas, producen territorialización, lo cual crea las condiciones para las identidades que están inscriptas en los procesos históricos.

En otras palabras, no hay un territorio sin una territorialidad (forma de vivir, sentir y pensar el espacio) que haya impulsado un proceso de territorialización en donde entran en juego las relaciones de poder (Betancourt et al; 2015). Es por esto, que las disputas entre territorialidades que se apropian material y simbólicamente de un espacio geográfico reflejan formas diferentes -en muchos casos antagónicas- de pensar la organización social.

Ahora bien, consideramos que al pensar el territorio de esta manera es indispensable admitir que existen múltiples temporalidades -en relación a cada territorialidad- que conviven simultáneamente. Esto nos exige, retomando a Porto Gonçalves, tener “la capacidad de articular procesos históricos simultáneos que se desarrollan independientemente los unos de los otros, en diferentes escalas, pero que están conectados por la acción concreta de sujetos sociales en situaciones concretas” (2001:83). Así no son

lo mismo los tiempos de las empresas transnacionales que se centran en la valorización del capital que el de las personas que construyen su vida en el territorio que habitan. Recuperando lo planteado por Pérez Orozco (2014) respecto al conflicto capital - vida, la tensión irresoluble entre la acumulación del capital y la sostenibilidad de la vida se materializa en las temporalidades que construyen los territorios.

Al retomar esta conceptualización de territorio-territorialidad-territorialización, cobra relevancia aquello que plantea Haesbaert (2013) sobre que no se puede definir el territorio sin hablar del poder y sin precisar a qué tipo de poder nos estamos refiriendo. Por ello, explicitamos que cuando hablamos de relaciones de poder que atraviesan la construcción del territorio estamos pensando en la conceptualización que Foucault (1978, 1988, 2006, 2007) realiza sobre el mismo. Siguiendo sus aportes sostenemos que el poder no opera directamente sobre otros sino sobre sus acciones -las existentes o las que se puedan generar-, guía la posibilidad de conducta de los cuerpos y pone en orden sus efectos posibles (Foucault; 1988).

Una relación de poder puede ser articulada en base a dos elementos: el otro y la resistencia (Foucault; 1988). En relación al primer elemento, el otro, son los cuerpos *como objeto y blanco de poder* (Foucault; 2014 [1975]), en estrecha relación con su utilización económica<sup>15</sup>. El ejercicio del poder sobre los cuerpos debe ser pensado, dice Foucault, como *estrategias*<sup>16</sup>, puesto que sus efectos deben ser atribuidos a maniobras, tácticas, disposiciones, técnicas, fundamentaciones. El poder invade y atraviesa los cuerpos, pero en este proceso no existen relaciones unívocas, por lo que surgen resistencias. Precisamente, todo poder genera resistencia, si esta no existe no hay una relación de poder sino mera obediencia. Si bien no hay simetría en esta relación, si existe disputa “siempre se puede alterar el estado de las cosas” (Foucault; 1984). El poder entonces no reprime, sino que normaliza y dispone. Construye lo que es verdad y lo normal. Y en tanto relación necesita de otro y de las resistencias para reconfigurarse.

A partir de lo expuesto aquí, para observar las disputas en y por el territorio, vamos a

---

<sup>15</sup> Resulta interesante mencionar que existe una estrecha relación entre poder y saber, se implican mutuamente. El sujeto que conoce, los objetos que conoce y las modalidades de conocimiento, son efectos de la relación poder-saber. Los métodos que permiten el control minucioso de las operaciones del cuerpo, que garantizan la sujeción constante de sus fuerzas y les impone una relación de docilidad-utilidad es la disciplina (Foucault; 2014 [1975]).

<sup>16</sup> La noción de estrategia hace referencia a la elección de ciertos medios para alcanzar un determinado objetivo. Foucault sostiene que “se puede llamar ‘estrategia de poder’ al conjunto de los medios utilizados para hacer funcionar o para mantener un dispositivo de poder. También se puede hablar de la estrategia propia de las relaciones de poder en la medida en que ellas constituyen modos de acción sobre la acción posible, eventual, supuesta de los otros” (Foucault; 1988: 20). En tal sentido, las estrategias comprenden los mecanismos utilizados en las relaciones de poder, lo que implica no sólo estrategias de poder, sino que también de “enfrentamiento”.



procurar dar cuenta de las distintas territorialidades -y sus temporalidades- que se anclan en él y visibilizar los procesos de territorialización que emprende cada una de ella como propuesta de un determinado orden territorial.

### **¿Cómo se ordenan los territorios? ¿Quiénes construyen un orden?**

Considerando lo desarrollado hasta aquí, para observar cómo se construye de forma solidaria y conflictiva el territorio (Santos; 1996), consideramos que es necesario comprender la dinámica del mundo globalizado en donde encontramos lógicas de construcción de los lugares que actúan arriba, por arriba y para arriba pero también lógicas que actúan desde abajo y para abajo.

En este sentido, nos interesa visibilizar la manera en que desenvuelve de forma contradictoria el orden territorial propuesto desde “afuera” del lugar propiciado por los actores hegemónicos -y en muchos casos en consonancia con los intereses estatales- y la construcción de un ordenamiento territorial existente desde la vida construida allí.

Por ello realizando una relectura de los aportes de Santos (1993) y Cataia (2017) afirmamos que el espacio geográfico se encuentra en permanente conflicto por su uso, atravesado por dos campos de fuerzas que se oponen y se atraen dialécticamente: las *horizontalidades* –el asiento de todo lo cotidiano– y las *verticalidades* -áreas o puntos al servicio de los actores hegemónicos: las grandes empresas y los Estados-.

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

Así el espacio geográfico se encuentra atravesado por diferentes propuestas de ordenamiento. Siguiendo a Cataia (2017) consideramos que la noción de ordenar implica precisamente dar un orden para disponer. Así el ordenamiento territorial se construye en una estrategia de poder que, considerándola como una relación, no es unilateral.

Dentro de aquello que denominamos como *ordenamiento hegemónico* consideramos los proyectos que desde el ámbito de las verticalidades se orientan a un orden global, que buscan una mayor productividad espacial en pos de la valorización del capital, de la

selección y circulación de las materias primas y los llamados recursos estratégicos. En otras palabras, aquellos ordenamientos que proyectan un uso del territorio donde la información, la ciencia y la técnica se convierten en los elementos centrales de la optimización de la logística y de circulación y acumulación del capital (Álvarez; 2019).

En este sentido, recuperamos aquello que sostiene Cataia (2017) respecto a que las grandes empresas arman sus estrategias de ganancia en función de sus pretensiones que se encuentran localizadas en diferentes lugares de inversión, los cuales no necesariamente tienen correspondencia con una jurisdicción estatal -sea esta municipal, provincial o nacional-. Este autor sostiene que este modelo de ordenamiento hegemónico de las grandes empresas es viabilizado por el Estado quien termina asumiendo -de forma conflictiva y colaborativa al mismo tiempo- un rol de facilitador de las demandas de las grandes empresas.

En otras palabras, estas no poseen propuestas territoriales para toda la jurisdicción estatal, sino que son localizadas en ciertos puntos de interés y desde allí exigen infraestructuras locales y regionales adecuadas para su funcionamiento, como así también flexibilidad en las normativas vigentes y aportes fiscales y financieros. De esta manera, se apunta a construir “un territorio global en red” (Santos; 1993) que es verticalmente integrado a las cadenas de valor diseñadas y controladas por el capital transnacional.

En líneas generales, estas propuestas que son por arriba y por fuera del territorio, emprenden un proceso de apropiación del mismo de forma funcional a los intereses privados. Esto implica en muchas ocasiones la ruptura de una organización territorial que responde a formas y modos de vida previos. Así como, recuperando a Santos (2000), podemos sostener que las propuestas de ordenamiento de las verticalidades son cada vez más extrañas a la vida en el lugar, lo que lleva a observar una diferenciación entre la escala de realización de las acciones de ese ordenamiento -que podríamos centrar más en nuestro caso en las políticas públicas orientadas al desarrollo local y la gestión del riesgo- y las escalas de su comando de las mismas -en donde las empresas transnacionales tienen gran incidencia-.

De esta manera, creemos que en nuestro caso de estudio el Estado es quien media entre los conflictos y propuestas de distintos ordenamientos territoriales y, por tanto, posee un rol crucial en la forma concreta que toma el conflicto y su virulencia. Lo consideramos entonces como un actor hegemónico porque entendemos que la mayoría de las veces propicia, institucionaliza y legaliza la lógica del proceso de acumulación al que hicimos referencia (Marx y Engles; 1985, Lourau; 1977, Pérez Orozco; 2014), con cierta

autonomía relativa (Poulantzas; 1979), con mayor o menor presencia para aminorar las desigualdades que dicho proceso genera. Así entendemos que anunciando una representación abstracta de una totalidad (sea municipal, provincial y nacional) tiene el monopolio de la capacidad de decidir (Gutiérrez; 2017) -creando normas y leyes que pueden perdurar en el tiempo- sobre los usos del espacio geográfico. Tal como sostiene Cataia (2017) consideramos que históricamente, aunque no sin conflicto, el Estado termina imponiendo un orden que privilegia la producción y reproducción económica del capital, precisamente de las empresas y corporaciones transnacionales.

Al partir de considerar que el ordenamiento se construye desde las verticalidades y horizontalidades de forma solidaria y conflictiva, es importante también recuperar aquello que denominamos como *ordenamiento no hegemónico*. Este hace referencia a las propuestas de orden que se dan en el asiento de lo cotidiano, desde la reproducción de la vida en el lugar: En palabras de Cataia “temporalidades internas a los lugares y, por tanto, no globales, definen formas distintas de convivencia con el medio geográfico, creadas a partir del propio repertorio de estrategias que los grupos territorializados desarrollan durante su permanencia en los lugares” (2017:63). A continuación, profundizaremos sobre este ordenamiento.

### **¿Porque la vida es para nosotrxs una dimensión de análisis?**

Como sostiene Pérez Orozco (2014), en un sistema de organización social, y por tanto espacial, al servicio del proceso de generación de beneficios privados y de la valorización del capital, la vida no es más que un medio para el fin del beneficio. Y si bien esta lógica de apropiación (Gudynas; 2016) tiende a expandirse cada vez más, aún hoy existen “dimensiones vitales que escapan al proceso de acumulación” (Pérez Orozco; 2014: 133), que no se resuelven en sus circuitos. Mientras la producción se mundializa y se desarrolla en un ámbito global, la supervivencia es local. Y las estrategias para emprender las mismas y, en un sentido más amplio, la responsabilidad por sostener la vida, se circunscribe al “ámbito doméstico”, ergo, se encuentra sumamente feminizada (ibidem).

En este sentido, es importante señalar que más allá de los procesos de individualización modernos, la vida aún se sostiene a través de relaciones de interdependencia -entre comunidades humanas y no humanas-, “a través de complejas interacciones entre múltiples actividades, trabajos y energías para garantizar la reproducción simbólica, afectiva y material de la vida” (Navarro; 2009:23). Tal como sostiene Pérez Orozco, la reproducción de vida necesita de sujetxs concretxs, “con cuerpos (que, además, están sexuados), con subjetividades (identidades parciales, a menudo contradictorias; en

permanente re-construcción en una tensión entre las normatividades impuestas y la capacidad de agencia y resistencia propia) y con afectos y desafectos” (2014:90 y 91).

Nosotrxs creemos que la necesidad existencial y material de garantizar la vida -la apuesta cotidiana por vivir, en palabras de Leff (2014)- es lo que motoriza la apropiación del territorio y la búsqueda de un orden territorial desde el ámbito de las horizontalidades. Para garantizar su existencia y reproducir su vida, las personas necesitan hacerlo con otras y en relación con la naturaleza, para crear su propio mundo de vida, su territorio. Por ello, sostenemos que el ordenamiento horizontal al que hacíamos recientemente referencia es el asiento de lo cotidiano y que resulta de la producción y reproducción de la vida en el lugar. Por tanto, la práctica ordinaria y cotidiana de sustento se constituye como el centro de las luchas en y por el territorio. Y la vida, por tanto, es una dimensión de análisis de estas disputas.

En un primer momento nos había propuesto recuperar la noción de *movimientos socioterritoriales* de Mançano Fernandes (2005) para pensar en aquellas organizaciones que tienen al territorio no solamente como objeto, sino que éste es esencial para su existencia. En la búsqueda de reflexionar sobre las formas, acciones y relaciones que emprenden como así también en los territorios que promueven y construyen los movimientos. Sin embargo, siguiendo la segunda aclaración que hicimos sobre lo que buscamos con nuestro contexto conceptual, es que hemos abandonado esta conceptualización porque entendemos que existen otras que nos permiten pensar, abrir y decir nuestros pensamientos.

En esta búsqueda, recuperamos la noción de la *lucha por la producción de lo común*. Gutiérrez et al sostiene que los bienes “comunes” –como el agua, las semillas, los humedales, algunos espacios urbanos autogestivos, etc.- no son a priori comunes sino es a través de las relaciones sociales que los producen. En otras palabras “no pueden ser comprendidos plenamente al margen de las personas, de las prácticas organizativas, de los procesos de significación colectiva, de los vínculos afectivos, de las relaciones de interdependencia y reciprocidad que les dan cotidianamente forma, que producen tales bienes en calidad de comunes” (2017:383-384). Y estas relaciones que se tejen para enfrentar problemas y necesidades comunes y garantizar así la reproducción y cuidado de la vida, si bien coexisten de forma ambigua y contradictoria con las relaciones sociales capitalistas, no se producen en el ámbito de la producción de valor.

Así la producción de lo común entonces da cuenta de una relación social que permite la producción de la existencia cotidiana. Entonces, para abrir y observar el ordenamiento

territorial que se construye y por el cual se abona desde el plano de las horizontalidades, es importante observar cómo las personas se organizan en un entramado comunitario (en términos de Gutiérrez; 2017) para garantizar su existencia y decidir sobre que inmediatamente les afecta al habitar en el lugar.

También recuperar esta noción de la lucha por la producción de lo común creemos que nos posibilita observar no solo la oposición al ordenamiento vertical, sino que dar cuenta de cómo al mismo tiempo existe una capacidad de dar forma al territorio, de emprender un orden territorial de la vida. En palabras de Porto Gonçalves (2017) no se trata de una resistencia como simple reacción, en este caso, a un ordenamiento hegemónico, sino que se trata de una “re-existencia” porque se incorporan nuevos horizontes de sentidos propios reinventados en las circunstancias. Se resiste porque se existe, porque se vive en el territorio y esa vida implica una determinada apropiación del mismo y de construcción de territorialidad, que se materializa en una propuesta de ordenamiento no hegemónico.

### **¿Por qué observar las infraestructuras?**

Las infraestructuras serán el elemento que nos permita observar las distintas propuestas de ordenamiento territorial y, por tanto, los diferentes procesos de apropiación del territorio de las diversas territorialidades que se encuentra en disputa.

Tal como sostuvimos en el apartado anterior, la IIRSA es uno de los ejemplos más importante en Sudamérica de una propuesta de este reordenamiento territorial vertical orientada a la reconversión de los macrosistemas técnicos en áreas prioritarias para la inserción de América Latina en la economía internacional en relación a la creciente importancia de la circulación bioceánica, de la multimodalidad en el transporte y de la planificación supranacional de las infraestructuras. Como ya referenciamos previamente, con estas se busca conectar los centros extractores y productores de commodities -principalmente agroindustriales y minerales- con los mercados internacionales (Álvarez; 2019).

Barreda (2005) sostiene que desde finales del siglo pasado existen cambios en los sistemas de transportes, referido a la multimodalidad del mismo, lo que permite transportar mercancías en contenedores reduciendo los cuellos de botella en el traspaso de las mismas. El contenedor, siguiendo al autor, no solo transporta la mercancía, sino que también los propios procesos de producción. Para lograr esto, se fue gestando un tejido físico de redes -y de redes de redes-, que nos lleva a un capitalismo hipermaterializado en las infraestructuras.

Estas redes, afirma Barreda, tienden a centralizarse y organizarse en corredores -tal

como se plantea en la cartera de proyectos de la IIRSA-, estableciendo así ejes centrales que organizan el espacio para integrarse de manera global. Así, recuperamos la conceptualización de Álvarez (2019) de *infraestructuras extractivistas* para hacer referencia a este conjunto de redes que entendemos como el soporte material de la producción, circulación y consumo que se implantan en el territorio respondiendo generalmente a lógicas y dinámicas globales de acumulación del capital, que exceden la escala local.

Tal como sostiene Álvarez estas tienen una escala regional y están condicionados fuertemente por la dinámica de los flujos y exigencias globales de los actores hegemónicos del sistema mundo capitalista. Así las infraestructuras extractivistas son “un factor esencial en el proceso de ampliación y expansión geográfica del capitalismo” (2019:37). Sin embargo, no se encuentran exentas de tensiones y disputas de poder como consecuencia de los conflictos sociales y ambientales desencadenados por el fuerte impacto que tienen estas obras sobre las formas preexistentes de habitar el espacio geográfico.

Considerando que existe también un ordenamiento no hegemónico del territorio, es importante recuperar que existen una serie de propuestas de infraestructuras que atienden a problemas que surgen de la necesidad de garantizar el sustento, la producción y reproducción de la vida en el lugar. A este tipo las denominaremos *infraestructura para la vida* y las consideramos como parte de los *medios de existencia*, de los medios que garantizan y hacen posible la vida (Gutiérrez; 2017, Composto y Navarro; 2014).

## **2.2 Sobre cómo llevamos adelante nuestra investigación.**

En este apartado pretendemos dar cuenta de las decisiones metodológicas que tomamos para llevar adelante esta tesis y explicitar, de esta manera, el cómo hicimos nuestra investigación. Es así que expondremos aquí la estrategia metodológica de la que nos valimos, nuestras fuentes de información, las técnicas de recolección de datos y la manera en que emprendimos el análisis de los mismos. Como así también profundizamos el motivo del recorte espacio temporal y reflexionamos sobre nuestro rol a la hora de acceder a las fuentes de información.

### **La estrategia metodológica y el trabajo con las fuentes de información.**

Tal como planteamos en la introducción, el objetivo general de este trabajo es *analizar las disputas en y por el territorio isleño del municipio de Santa Fe y los procesos de apropiación del mismo desarrollados entre 2007 – 2019, en función de las propuestas de ordenamiento del Estado municipal y provincial, los sectores empresariales y las poblaciones isleñas.*

Este objetivo supone una serie de interrogantes que pretendimos abordar en los capítulos de análisis. Concretamente ¿Qué es lo que está en disputa en el territorio isleño del municipio de Santa Fe entre 2008 – 2019?, ¿quiénes son parte de esa disputa?, ¿cuáles son las propuestas de ordenamiento del territorio desde arriba (verticalidades) y desde abajo (horizontalidades) que entran en tensión?, ¿cuáles son los modos de vida que se disputan? Y en términos más generales ¿de qué manera estas disputas territoriales expresan formas antagónicas de habitar en América Latina en un sistema capitalista, colonial y patriarcal?

En la búsqueda de reconstruir este conflicto, estas disputas, observamos la forma en que se construye el ordenamiento del territorio desde arriba (verticalidades) y desde abajo (horizontalidades) en permanente tensión. Por ello nuestros objetivos específicos se orientaron a pensar la forma de apropiación y ordenamiento de diferentes actores y actrices: el estado municipal y provincial, los sectores empresariales y lxs habitantes del lugar que formaron parte de diferentes organizaciones e instituciones barriales.

Cuando planteamos que nos propusimos *reconocer y analizar las políticas estatales municipales y provinciales propuestas e impulsadas sobre el territorio isleño en el período* (objetivo específico 1), pretendimos dar cuenta de una serie de interrogantes: ¿de qué manera operan las políticas del riesgo y resiliencia como ordenador de este territorio?, ¿cuál es la relación y cómo se construye entre las políticas de gestión del riesgo con las

políticas pensadas para el desarrollo económico de la ciudad?, ¿de qué manera definen el gobierno municipal y provincial las obras de infraestructura que considera prioritarias para la ciudad y el desarrollo local y regional?, ¿qué acciones emprenden en pos de ello?

Al *identificar e indagar los sectores económicos e intereses que forman parte de la disputa* (objetivo específico 2), nos preguntamos: ¿qué sectores empresariales tiene intereses sobre estas tierras?, ¿de qué manera operan en pos de sus intereses?, ¿cómo se relacionan con el gobierno local, provincial y nacional?, ¿qué coordinaciones, acuerdos, tensiones se observan entre los diferentes sectores empresariales?, ¿cuál es la relación entre las dinámicas globales de acumulación del capital con las políticas públicas proyectadas en el lugar?

Por último, al *examinar y caracterizar el ordenamiento propuesto desde la producción y reproducción de la vida en el lugar* (objetivo específico 3), buscamos dar cuenta: ¿quiénes son las personas que viven aquí?, ¿a qué se dedican?, ¿cómo consideran el lugar en el que viven?, ¿cómo se relacionan con él?, ¿qué los moviliza?, ¿qué problemas les lleva a organizarse y luchar?, ¿cuáles son las obras de infraestructura que proyectan y consideran prioritarias en el lugar?, ¿qué tipo de acciones despliegan para conseguirlo?, ¿cómo las deciden y cómo las evalúan?, ¿con que otras personas se vinculan y cómo lo hacen?, ¿para qué luchan?, ¿qué lugar tienen las mujeres en ellas?, ¿cómo perciben las políticas impulsadas por los gobiernos?

A partir de estos objetivos planteados, nos propusimos como estrategia metodológica el estudio de caso instrumental (Stake; 1999, Merlinsky; 2008). El motivo de esta elección fue que entendemos que pensar en el conflicto y disputas desplegadas por las formas de vida en el territorio isleño del municipio de Santa Fe es un medio para reflexionar, en términos más generales, sobre las disputas por la producción del espacio en América Latina en la actualidad (tal como expresamos en los capítulos 1 y 2.1). Abordarlo como un estudio de caso instrumental nos permitió acercarnos a su complejidad, observando las diversas relaciones que los constituyen, poniendo atención en los múltiples niveles en los que se expresa: local y provincial pero también nacional, regional y global (García; 2006; Fernández, Álvarez, Salbaza y Alomar; 2020).

La elección de este caso se debe a que, por un lado, en los últimos años el territorio isleño del municipio de Santa Fe es objeto de proyectos de obras de infraestructuras asociadas al desarrollo de la logística y multimodalidad, cuyos emplazamientos traen aparejado distintos conflictos sociales y ambientales (Acebal y Álvarez; 2018, Álvarez; 2019). Y por otro, a que hace más de 10 años soy parte de una organización social del



lugar -Proyecto Revuelta-. Por lo que la elección del caso fue también una apuesta por reflexionar y sistematizar el conocimiento colectivo construido en el marco de esta organización y además un compromiso por investigar la realidad para transformarla (en términos de Fals Borda; 2009), no dissociando la acción de la investigación y viceversa.

Para emprender el estudio de caso recurrimos al método narrativo (Merlinsky; 2008), lo cual nos permitió organizar la estructura del caso a partir de la selección y jerarquización de diferentes sucesos que lo componen, las relaciones entre ellos y la relevancia para responder a nuestros objetivos de investigación. Este método nos permitió seguir con el marco de análisis de conflictos propuestos por Fernández Equiza, Álvarez, Salbaza y Aloma (2020) que, partiendo de entender al conflicto como un proceso que posee un desarrollo temporal con modificaciones y cambios, considera los componentes, dimensiones, actores y temporalidad de los conflictos, así como la actividad que los genera.

Si bien el método narrativo nos permitió analizar el caso, esto no fue sin que se nos presenten dificultades a la hora de definir cuáles fueron los eventos significativos del mismo, el encadenamiento temporal entre ellos y las relaciones con el contexto local y global. Es así que, partiendo de observar - a través de la información secundaria - que existió un conflicto manifiesto entre las propuestas de ordenamiento para el territorio isleño del espacio de las verticalidades y horizontalidades en el período analizado, decidimos poner atención en las distintas escalas en las que se proyecta el ordenamiento, los desarrollos temporales de dichos procesos, los actores que participan en ellos, aquello que motorizó las distintas propuestas de ordenamiento materializadas en proyectos de infraestructuras y, por tanto, las distintas formas de valorización de la naturaleza, de considerar el desarrollo y de formas de vida que están en disputa.

El estudio de caso, tal como sostiene Yin (1993 en Marradi et al; 2007), exige de diversas técnicas de abordaje encaminadas a múltiples fuentes de evidencias. Es así que tuvimos la necesidad de emprender un trabajo multimétodo en el cual convergen diferentes evidencias a partir de la realización de, por un lado, *entrevistas semiestructuradas en profundidad* (Marradi et al 2007) individuales y grupales a informantes claves, realizadas a partir de un *muestreo intencional* (ibidem) y, por otro, del análisis documental. Precisamente, nuestras fuentes de datos primarias fueron las entrevistas, las observaciones no participantes y participantes (Sabino; 1996), los documentos oficiales, los materiales producidos por organizaciones sociales, las fuentes judiciales y la cartografía. Y las secundarias: el material periodístico de diarios locales y

los documentos de expertos. Todas las fuentes de información serán detalladas en profundidad en el tercer subtítulo.

La diversidad y multiplicidad de fuentes entendemos que son necesarias para poder abordar la heterogeneidad, la interdefinibilidad y mutua dependencia de los elementos que conforman el caso de estudio (Fernández Equiza, Álvarez, Salbaza y Alomar; 2020). En otras palabras, con estas fuentes, a través de un estudio diacrónico –poniendo principal atención al proceso-, observamos simultáneamente diferentes planos que operan de forma simultánea y solapada procurando dar cuenta de la complejidad de las intersecciones entre los mismos (Merlinsky; 2008).

Siguiendo la propuesta de Merlinsky de “descomponer la complejidad de la experiencia bajo estudio”, intentamos organizar el “flujo dinámico de acontecimientos que la componen” en distintos tipos de eventos (2008: 9). El “episodio bajo estudio” es para nosotros los conflictos en torno a las infraestructuras en el territorio isleño, específicamente de la nueva conexión vial entre Santa Fe – Paraná. Los “eventos anteriores” estuvieron dados por los cambios en la forma de gestionar las inundaciones a nivel local, en las reglamentaciones sobre el uso del suelo en el municipio, los nuevos programas de gobierno a nivel municipal y provincial, el impulso al desarrollo turístico de las zonas de islas y la definición del emplazamiento de la relocalización y reconversión del Puerto de Santa Fe. Entre los eventos contemporáneos encontramos la inundación producida en el marco de la crecida del río Paraná en 2015 -2016, los proyectos de relocalización de los barrios Vuelta del Paraguay y Colastiné Sur, los proyectos presentados por las organizaciones sociales y vecinales para realizar obras de infraestructuras en el lugar que permitan mejorar las condiciones de vida y convivir con el río, la compra y venta de las tierras correspondientes a la Isla Sirgadero (por donde pasaría la nueva conexión y en donde se ubican Alto Verde y la Vuelta del Paraguay), la definición de la traza de la futura conexión vial entre Santa Fe y Paraná y la presentación de dicha obra en el programa nacional de Proyectos de Participación Públicos – Privados (denominados PPP) para su licitación. Volveremos sobre estos eventos en los capítulos 4 y 5.

En relación a las técnicas de análisis de las fuentes de información, recurrimos a un análisis de tipo documental de las fuentes secundarias y un análisis de contenido (en términos de Mayntz et al 1988) de las entrevistas. Específicamente, en relación a las entrevistas es importante señalar que estas experiencias singulares las pusimos en relación a una problemática que excede esa propia experiencia (Merlinsky; 2008). Teniendo como

herramienta el Atlas. Ti, establecimos distintas categorías (detalladas en el siguiente cuadro) que nos permitieron ir agrupando y poniendo en relación los distintos relatos. La guía de las entrevistas fue armada pensando en la posibilidad de operacionalizar los objetivos por lo que fue una guía bastante completa y precisa que resultó una base importante para establecer las categorías.

Cuadro 1. Categoría para el análisis de las entrevistas.

<b>Categorías para el análisis de las entrevistas a funcionarios y entidades empresariales</b>	<b>Categorías para el análisis de las entrevistas a organizaciones de los barrios analizados</b>
Articulación entre diferentes niveles de Estado	Conflicto por la propiedad de la tierra
Conexión vial Santa Fe Paraná	Coordinación con otras organizaciones
Coordinación Estado y entidades productivas y empresariales	Intereses económicos en el barrio
Corredor Bioceánico en Santa Fe	La vida en el barrio
Hidrovía en Santa Fe	Los problemas que movilizan al barrio
Infraestructura, Riesgo y Resiliencia	Obras de infraestructuras prioritarias para el barrio
Obras de infraestructuras prioritarias	Organización política y social del barrio
Multimodalidad	Relación con el Estado
Nuevo Puerto y Puerto de Santa Fe	Quiénes son lxs referentes y cuál es su recorrido
Quiénes ocupan las direcciones y oficinas que toman las decisiones sobre las obras y cuál fue su recorrido.	Puente Santa Fe – Paraná
Problemas y desafíos del sistema de transporte	Relocalizaciones
Resolución de conflictos que emergen	Trabajo en el barrio
Rol del gobierno en el desarrollo local e infraestructura	

### **Sobre el recorte espacio - temporal.**

En términos espaciales, el recorte estuvo dado en el territorio isleño del municipio de Santa Fe. El motivo del mismo fue que, en la apuesta de reflexionar sobre las distintas escalas del problema, consideramos que iba a resultar analíticamente más ordenador circunscribirnos a una jurisdicción municipal -con las legislaciones y disposiciones, características y ordenamiento burocrático interno que implica-. Esto a pesar de que consideramos que el territorio isleño en sí excede las actuales jurisdicciones y que éstas se imponen sobre una determinada forma de vida y organización del espacio previa. De hecho, como abordaremos con mayor profundidad en el capítulo 5, muchas personas que viven en Colastiné Sur, Alto Verde, Vuelta del Paraguay no se perciben como parte del municipio, sino que su identidad está anclada al territorio isleño. Lo que implica una mayor identificación de estos barrios con otros de localidades como Rincón y Arroyo Leyes, más que con otros barrios del municipio (Figura 1).

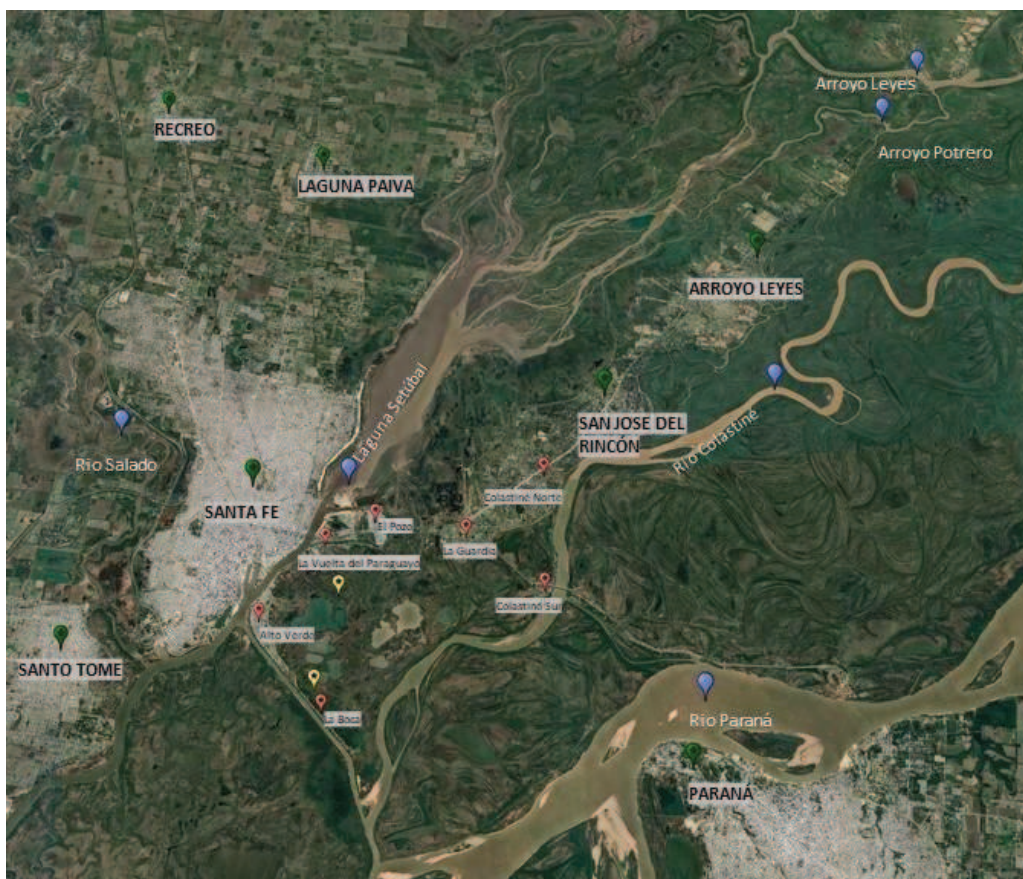


Figura 1. Ubicación del territorio isleño. Fuente propia en base a imagen satelital de Google Earth diciembre 2021.

En este punto, es importante mencionar que estos barrios se emplazan en diferentes islas que pertenecen a dicha jurisdicción municipal. A través de la consulta a un docente topocartógrafo de la Facultad de Ciencias Hídricas de la UNL, Mario Gardiol, podemos decir que la Vuelta del Paraguayo y gran parte de Alto Verde se encuentran ubicados en la Isla el Sirgadero; el barrio de Colastiné en la Isla Las Cañas y el paraje La Boca en la Isla Pesquerías. Así como también que el proyecto del Nuevo Puerto de Santa Fe se proyecta sobre la Isla Los Mellados y que el puente Santa Fe – Paraná -el cual resolvería gran parte de la conexión vial con el futuro puerto- atraviesa la Islas Las Cañas, Sirgadero (no es claro en los informes técnicos si también lo hará sobre la Isla Pesquería) y la Isla Crucellas para luego conectar a la planta urbana (Figura 2).

Particularmente cuando analizamos el ordenamiento desde el ámbito de las horizontalidades, estamos pensando en 3 barrios específicamente de este territorio isleño: Colastiné Sur, la Vuelta del Paraguayo y Alto Verde que incluye al pasaje La Boca<sup>17</sup>. Este

<sup>17</sup> Al paraje La Boca lo consideramos como parte de Alto Verde ya que, más allá de que jurisdiccionalmente se establezca así, en las entrevistas y en el relevamiento de la información secundaria pudimos observar que muchos de los reclamos y acciones emprendidas por la Red de Instituciones de Alto Verde incluyen a dicho paraje. Esto no nos hace desconocer que mucha de la población que habita la Boca se considera un barrio separado de Alto Verde, más allá de las disposiciones. De hecho, en muchas oportunidades se puede observar que, así como se incluye a la Boca en la



recorte mayor se debe a que consideramos que es allí en donde se materializa de forma más evidente el conflicto, al atravesar la traza del puente Santa Fe-Paraná las islas en donde estos barrios se ubican. Específicamente, la traza cruza por arriba de dos de estos barrios (Colastiné Sur y Alto Verde) y tiene mayor impacto hídrico en el otro barrio puesto que no cuentan con obras de defensas (Vuelta del Paraguayo). Asimismo, el recorte en estos 3 barrios se fundamenta en la existencia en estos lugares, de forma manifiesta y en permanente tensión, de otras propuestas (alternativas) al ordenamiento territorial hegemónico. Por este motivo no incluimos en nuestro análisis a la Guardia, El Pozo, Bajada Di Stefano y Colastiné Norte, barrios que son parte de dicha jurisdicción municipal (Figura 1).



Figura 2. Ubicación de barrios e islas que atraviesan el proyecto del nuevo enlace vial entre Santa Fe y Paraná y del Nuevo Puerto de Santa Fe. Fuente propia en base a imagen satelital de Google Earth diciembre 2021.

Sumado a ello, y en consonancia con lo desarrollado en el capítulo 3, consideramos que estos barrios tienen en común que históricamente han autogestionado los servicios públicos y se han organizado para ello y para exigir al Estado la regularización de los mismos. Así como también, se empiezan a conformar a partir de que las personas se asentaron allí por sus actividades laborales que se encontraban en relación a las condiciones geográficas del lugar –como caza, la recolección de paja, pesca, entre otras- y/o a la actividad portuaria<sup>18</sup>.

Jurisdicción de Alto Verde, también se lo hace a la Vuelta del Paraguayo, sin embargo, esta no forma parte de dicha Red de Instituciones como lo son las instituciones de la Boca.

<sup>18</sup> En la actualidad, los condicionamientos a estos tipos de trabajo – desde las reglamentaciones para el ejercicio de la pesca hasta las obras de infraestructuras que han impactado en la flora y fauna – la escasa de remuneración que se

Por otra parte, el recorte temporal del trabajo, está dado entre 2007 y 2019. Esto se debe a que consideramos que en este período se dieron cambios significativos en la escala local. Particularmente, el cambio de gestión municipal a finales de 2008 (al asumir la Unión Cívica Radical como parte del Frente Cívico y Social <sup>19</sup>) institucionalizó el paradigma de la “gestión del riesgo” al interior de la organización municipal y, al mismo tiempo, esta se presentó como estructuradora del uso del suelo y la planificación de la ciudad materializándose en el Plan de Desarrollo, Plan Urbano y el Reglamento de Ordenamiento Urbano que propone el municipio (Acebal; 2015). Además de que produjo un cambio en la gestión de las inundaciones, que tienen fuerte incidencia en el territorio isleño. Al mismo tiempo, en este período, comenzó a tener más fuerza la valorización turística del río y actividades recreativas asociadas al mismo en los planes de gobierno (todo esto se abordará en profundidad en el capítulo 4).

En consonancia con esto, el cambio en la gestión provincial –con la asunción del Partido Socialista (PS) también del Frente Cívico y Social (FCyS)- llevó adelante un Plan Estratégico con una visión 2030. Este se propuso construir una “Provincia integrada y solidaria, con equilibrio territorial, calidad social y desarrollo económico basado en la articulación dinámica entre Estado, Mercado y Sociedad Civil”, con la apuesta a una “red de ciudades productivas, creativas e innovadoras que se conectan y se desarrollan”, para “una Provincia que se proyecta al mundo, potenciando la identidad en la diversidad” (Plan Estratégico Provincial; 2012). Esto implicó el fuerte impulso provincial al desarrollo de megas obras de infraestructuras como la relocalización del puerto y el Puente Santa Fe – Paraná, lo que estaba en sintonía con los planes, proyectos y programas presentados por el municipio en este sentido.

El corte en 2019 se debe, por un lado, a que se produce a finales del mismo un cambio en la gestión municipal y provincial al asumir en la primera el PS (en el FCyS) y en la segunda el Partido Justicialista (en el Frente de Todos). Y por otro, que entre 2017 y 2018 se desestima la posibilidad de licitar la obra del Puente Santa Fe – Paraná, lo cual implica una reconfiguración en las acciones que se venían emprendiendo desde las propuestas de ordenamiento territorial de las verticalidades. Asimismo, el 2019 implicó un punto de

---

percibe por los mismos. Esto puesto que la mayoría de los pescadores no realizan venta directa a los consumidores, sino que venden sus productos a “acopiadores” que son los intermediarios entre los pescadores y los comercios de venta - y los cambios en la forma de la actividad portuaria han hecho que la mayoría de las personas de estos lugares se empleen como mano de obra en empresas constructoras, en la prestación de servicios (domésticos, cuidados de niños, niñas, ancianos, ancianas) o en dependencias públicas.

<sup>19</sup>Este partido a nivel local es parte de dicho frente hasta 2016. Desde entonces, en línea con la posición de la UCR a nivel nacional, parte de Cambiemos.

inflexión para el ordenamiento propuesto por las organizaciones e instituciones barriales ya que logran la incorporación de parte del conjunto de obras que venían impulsando al presupuesto municipal.

### **Las fuentes de información para responder a cada objetivo**

En relación a las *fuentes primarias de información para responder al primer objetivo específico* realizamos entrevistas, entre los años 2018 y 2019, a 10 funcionarios municipales y provinciales a cargo de las secretarías, direcciones y ministerios que tuvieron un rol importante en la definición de las obras de infraestructuras prioritarias para el desarrollo de Santa Fe y lo que denominan como área metropolitana y que al mismo tiempo ocuparon un rol relevante en el desarrollo de las políticas de gestión de riesgo y en la definición de la normativa urbana. Las entrevistas, como mencionamos anteriormente, fueron semiestructuradas con un cuestionario realizado en base a los objetivos de investigación, pero abierto a otros interrogantes que fueron emergiendo de las charlas. Accedimos a las mismas a partir de la presentación, en distintas dependencias estatales, de notas con el aval del Director del Instituto de Humanidades y Ciencias del Litoral (IHuCSO Litoral). Y, en dos casos, a través de un e-mail a los correos oficiales.

Específicamente, entrevistamos a fines de 2018 al Diputado Provincial Carlos Del Frade (en el cargo 2015 - 2019 y con renovación hasta 2023) quien reiteradas veces denunció públicamente irregularidades en los convenios respecto de Hidrovía S.A y de las empresas con puertos privados en el Gran Rosario.

También, en la misma fecha, entrevistamos a Juan Carlos Venesia, Director del Programa Santafesino de Desarrollo de la HPP dependiente del poder ejecutivo de la provincia de Santa Fe entre 2016 al 2019, cuya función implicó la representación de la provincia en el Consejo Federal Portuario Argentino<sup>20</sup>.

A fines de 2019, entrevistamos al Secretario Provincial de Transporte entre 2015 y 2019, Pablo Jukic, junto con el Subsecretario de Planificación Estratégica Javier Castelnovo. Para el primero, resultando ser su primera experiencia en el ámbito público; llegó a ocupar este puesto, luego de trabajar 15 años en Unilever -una empresa transnacional británica- y 9 años en Terminal 6 -un complejo agroindustrial exportador

---

<sup>20</sup>Fue Presidente del Directorio del Ente administrador Puerto Rosario de 2004 a 2005 y Presidente del Directorio y Director General de Aguas Santafesinas S.A (ASSA) durante 2006 y 2007; Director General del Instituto de Desarrollo Regional de Rosario, Director Ejecutivo del “Programa de Infraestructura Regional para la Integración” organizado por la Universidad Nacional de Rosario, el Centro de Estudios Interdisciplinarios (CEI), el Instituto de Cooperación Latinoamericana ICLA y el Instituto de Desarrollo Regional de Rosario IDR.

conformado por las empresas Terminal 6 S.A. y T6 Industrial S.A., cuyos socios accionistas son AGD y BUNGE (Sitio Web Terminal 6 S.A.08/09/2022)-. El segundo estuvo en su cargo entre 2017 y 2019 y tuvo un recorrido por la administración pública al trabajar como parte del equipo técnico en la Municipalidad de Rosario y el Ministerio de Transporte de la Nación, al mismo tiempo que lleva adelante su propia empresa consultora.

Esta entrevista y la realizada al Director del Programa Santafesino de Desarrollo de la HPP, nos posibilitaron tener un panorama completo de los proyectos de obras y acciones emprendidas por el Estado provincial en relación a ello. Concretamente, estos funcionarios entrevistados ocuparon los puestos de decisión más importantes en relación a las obras de infraestructura que corresponden a la jurisdicción provincial.

A fines de 2018, luego de solicitar una entrevista con algún representante del Ente Portuario, se me convocó a una reunión en el Área de Operaciones del Puerto con un empleado portuario de alto rango. Si bien no nos permitió grabarlo, puesto que no tenía autorización de un superior, conversamos sobre algunas de las inquietudes y nos habilitó a tomar notas, las que fueron un soporte importante para las siguientes entrevistas.

En noviembre de 2019, luego de un tercer pedido, nos recibió el Presidente del Ente Portuario de Santa Fe en su oficina. Sebastián Simez estuvo en este cargo entre 2018 y 2019. Previamente trabajó 7 años en Nestlé y gestionó su propia empresa de inversiones (Tridens).

También a fines de 2019, entrevistamos -en la cafetería del Hotel Los Silos en el Distrito Ciudad Puerto- a Ricardo Langer, Director Provincial de Unidad Ferroviaria. Langer ocupó este cargo entre 2016 y 2019. Trabajó desde 1980 en Ferrocarriles Argentinos y, luego de su privatización, en el Nuevo Central Argentino. En 2012 con un socio crearon una empresa constructora para proyectos ferroviarios y posteriormente una consultora ferroviaria para proyectos de carga fundamentalmente.

Esta entrevista y la realizada al Presidente del Ente Portuario fueron de relevancia porque nos permitieron ver la importancia que tiene para el Estado y las entidades productivas y empresariales el desarrollo de obras que potencien la multimodalidad, lo cual subyace en la proyección de estas megas obras de infraestructuras. Las cargas contenerizadas tienen que circular por diferentes medios de transporte de forma combinada para llegar a su destino final. Las obras ferroviarias, portuarias y viales se encuentran necesariamente asociadas.

En 2018 realizamos una observación participante en una reunión a la que fue



convocada la Coordinadora de la Costa luego de que esta exigiera una audiencia con el Gobernador para conocer detalles del proyecto del Puente Santa Fe-Paraná. A la misma asistió un funcionario provincial de alto rango, lo que posibilitó tener registros por escrito sobre los motivos del gobierno provincial de promover una traza para el Puente Santa Fe-Paraná. Esta observación participante fue un insumo para emprender las posteriores entrevistas. Pero al mismo tiempo, fue una limitante para acceder, posteriormente, a entrevistas con el director Provincial de Gestión de Acuerdos Estratégicos, la secretaria de Relaciones Internacionales Provincial y el secretario de Desarrollo Sustentable de Áreas Metropolitanas, tal como lo explicitamos posteriormente.

Por el lado de funcionarios municipales, a fines de 2019, entrevistamos a Andrea Valsagna, secretaria de Desarrollo Estratégico y Resiliencia de la ciudad. Ella es docente de la UNL y estuvo en la gestión desde 2007, al asumir como secretaria de Comunicación del municipio; en 2016 esta Secretaría tuvo un cambio de denominación “Comunicación y Desarrollo Estratégico” e incorporó el programa de “Santa Fe Resiliencia” del cual es su Directora. Junto con ella se entrevistó a los Coordinadores Generales del Programa Santa Fe Resiliente desde 2016. María Mercedes Tejedor, trabajó en la Agencia de Cooperación e Inversión del Comercio Exterior del municipio durante la gestión anterior. Agustín Montenovi, trabajó previamente en una consultora abocada a proyectos de desarrollo territorial mayormente de riesgo y cuenta con formación académica en este sentido. La entrevista fue de gran relevancia puesto que esta Secretaria y Programa ponen en diálogo las políticas de gestión de riesgo y de desarrollo económico local y tienen un rol central en la definición de las obras de infraestructuras prioritarias para la ciudad.

Asimismo, fueron un insumo importante otras 4 entrevistas a funcionarios municipales que realizadas en el marco de la tesis de grado y que continuaron siendo una fuente de información relevante para reconstruir la política de la Gestión del Riesgo: a Eduardo Castelletti, Secretario de Planeamiento Urbano del municipio desde 2007, quien participó del armado del Plan Urbano de Santa Fe y del Reglamento de Ordenamiento Urbano (ROU) -Ordenanza 11.748-; a Sara Lauría, Directora de la Agencia Santa Fe Hábitat desde 2011 a 2018, agencia encargada de llevar adelante las políticas de relocalización, de 2008 a 2010 Directora del Instituto Municipal de la Vivienda y de 2007 a 2010 Subsecretaria de Hábitat y Vivienda; a Eduardo Aguirre Madariaga, Director de Gestión del Riesgo del municipio desde 2007-2019; y a Mariano Cejas, quien fue entre 2007 y 2013 Secretario de Desarrollo Social, secretaria con un rol importante para emprender las relocalizaciones.

Otra fuente primaria que aportó a este objetivo fue una entrevista realizada en 2021 de forma virtual -por Zoom-, a un técnico que participó de los estudios de factibilidad de las obras del Puente Santa Fe-Paraná y del Nuevo Puerto. Esta fue un gran aporte para la comprensión de los motivos por los cuales se realiza dicha obra y tener mayores precisiones técnicas sobre las obras y sus impactos hídricos y ambientales que son discutidos por las organizaciones.

Además, constituyeron parte de las fuentes de información primaria, las observaciones no participantes realizadas en la presentación del libro “Presente y futuro del transporte por la Hidrovía Paraguay - Paraná” realizada el 18 de junio de 2018 en la Asociación de Dirigentes de Empresas (en adelante ADE) a cargo de Juan Carlos Venesia. Como así también, la realizada en la “Primera Jornada de Resiliencia y Cambio Climático” que organizó el municipio, en la que participamos como oyentes. Nos resultó de gran aporte como fuente de información principalmente el “Panel 1: Desarrollo local con enfoque metropolitano. Desafíos y perspectivas en torno a las obras estratégicas y de infraestructura del área metropolitana de Santa Fe” en donde expusieron la Secretaria del Ente de Coordinación del Área Metropolitana (ECAM), el Secretario de Obras Públicas del municipio, el vice decano de la Universidad Tecnológica Nacional Regional Santa Fe (en adelante UTN Santa Fe) y el Director Ejecutivo de ADE. Los registros de las mismas nos permitieron recuperar exposiciones de referentes claves que no pudimos entrevistar (por la proximidad a los cambios de gestión) y tener mayor información para realizar otra entrevista al Director de ADE.

También fueron *fuentes primarias* para responder a este objetivo, los siguientes *documentos*: el Plan Estratégico de la Provincia de Santa Fe Visión 2030 publicado en 2012, el “Plan Urbano Santa Fe Lineamiento” y el “Plan de Desarrollo Santa Fe Ciudad” de la Municipalidad de Santa Fe publicado en 2008 y 2009, el Reglamento de Ordenamiento Urbano de la ciudad de Santa Fe (Ordenanza N.º 11748 aprobada en diciembre de 2010), “Aprender de los desastres” del Año 2013, de “Santa Fe Resiliente. Estrategias” del año 2017 y una publicación titulada “De la gestión local de riesgos a la resiliencia. La experiencia de la Ciudad de Santa Fe” realizada por la Secretaría de Comunicación y Desarrollo Estratégico y una coordinadora del Programa de Resiliencia en la revista “Medio Ambiente y Urbanización” del Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo - América Latina quien promueve a los equipos de gobiernos a documentar su trabajo. Asimismo, recuperaremos la publicación anual “Santa Fe cómo vamos” desde 2008 a 2019 que produjo el Municipio en conjunto con la Bolsa de

Comercio de Santa Fe (también es una fuente de información para el objetivo 2).

Estos documentos proporcionan *cartografía* de las obras que constituyeron una fuente muy importante de información sobre cómo se representaba el espacio y sobre donde se proyectaban las obras. También constituye parte del corpus de cartografía, un dibujo de la traza del Puente Santa Fe - Paraná que realizó el Presidente del Ente Portuario cuando le entrevistamos al pedirle si podía marcarla en un mapa que nos obsequió.

Por último, una fuente secundaria importante para responder a este objetivo, y también el 2, fueron los *documentos de expertos* específicamente el informe técnico de ATEC S.A, la empresa consultora encargada de evaluación y ranking de las diferentes posibles trazas del Puente Santa Fe Paraná; como así también el informe del Colegio de Ingenieros de Entre Ríos sobre el Puente Santa Fe Paraná.

*Para responder al objetivo específico 2*, como fuentes primarias, contamos con entrevistas realizadas a instituciones empresarias que nuclean a diferentes sectores y que son las portavoces en muchos casos de los intereses empresariales. Son instituciones que produjeron informes y eventos públicos respecto a las obras de infraestructura prioritarias en Santa Fe y que fueron quienes se muestran públicamente en articulación con el municipio y provincia para el desarrollo de políticas públicas que estos impulsaron. Tanto la Bolsa de Comercio de Santa Fe (en adelante BCSF) como ADE Santa Fe son parte de la Mesa de Entidades Productivas de la ciudad de Santa Fe, la cual se presentó como interlocutora del gobierno provincial y municipal respecto a la planificación de las infraestructuras.

En este sentido, en 2018, nos reunimos con la Directora y el Coordinador del Centro de Estudios de BCSF -Lucrecia D' Jorge y Pedro Cohan-, quienes nos compartieron *documentos y cartografía* producidos por dicho centro de estudio de las obras prioritarias para la ciudad y del Corredor Bioceánico Porto Alegre - Coquimbo (lo que constituye nuestras *fuentes secundarias* de este objetivo). El pedido de entrevista fue realizado por nota con aval del director del IHuCSO Litoral al Directorio de la BCSF en su propia sede.

Luego de haber participado, como mencionamos anteriormente, en charlas organizadas por ADE Santa Fe y las Jornadas sobre Resiliencia, consideramos que era de suma importancia también entrevistar al Presidente de ADE Santa Fe. Benito Correnti ocupa este rol desde 1989 y fue Presidente del Ente Portuario de Santa Fe durante el 2003 - 2005 años en los que se definió el MASTER PLAN del Puerto (desarrollado en el próximo apartado) y la reubicación del Nuevo Puerto, por lo cual era doblemente

relevante recuperar la voz de este actor. La misma fue a finales de 2021 en el Banco Voix -de donde es Director Regional-.

Otra fuente de información primaria fueron los documentos producidos por la BCSF y la Mesa de Entidades Productivas entre 2003 y 2020 sobre el estado de situación de las infraestructuras necesarias para el municipio y lo que denominan como área metropolitana, sobre aquellas que se consideran como prioritarias impulsar. Además de los informes sobre los intercambios comerciales de la provincia con el resto de las provincias de la denominada “Región Centro” y con los países del Mercado Común del Sur (MERCOSUR). Asimismo, los informes de IIRSA - COSIPLAN respecto a las proyecciones de infraestructura y estado de las obras en el municipio de Santa Fe entre el 2000 y el 2019.

Fuentes judiciales fueron también documentos importantes para el desarrollo de esta investigación. Específicamente, la titulada “Priano, Juan Antonio y Tribu Isleña Los Tobas y otros s/ medidas preparatorias”, Expediente N. °1760 del Juzgado de Primera Instancia de Circuito N. °1, Primera Nominación y Primera Secretaria de la Provincia de Santa Fe del año 2007. A este documento tuvimos acceso a partir de que una de las organizaciones barriales emprendió una medida legal como terceros involucrados. Este expediente adquiere importancia en tanto es una medida legal de división del condominio<sup>21</sup> de la Isla el Sirgadero (donde se emplaza Vuelta del Paraguayo y Alto Verde y por donde pasa la traza del Puente Santa Fe-Paraná), lo que nos permitió conocer los dueños legales y distintas compras y ventas de dicha isla realizadas.

En este punto, es importante recuperar que la mayoría de los funcionarios entrevistados, al consultarles sobre sus recorridos previos y sobre cómo acceden a tales funciones, todos tuvieron un recorrido similar al que referenció el Presidente ADE Santa Fe respecto a su llegada a ser Presidente del Ente Portuario de Santa Fe entre 2003 y 2005. Es decir, en gran parte ocupó puestos importantes en el sector privado. Esta característica que los funcionarios rescatan como positiva, mencionaron que fue el motivo por el cual fueron llamados desde la gestión Provincial de ese momento para ocupar dicho cargo. Esto que se nos presentó en las entrevistas se refleja también en la producción de documentos que en muchos casos fueron realizados de forma conjunta con el Estado o al menos con asesoramiento de estas agrupaciones empresariales (ADE y BCSF)

---

<sup>21</sup>Cada uno de los propietarios legales posee un porcentaje del total de la propiedad que se encuentra indivisa.

Para responder al *objetivo 3*, las *fuentes de información primaria* fueron entrevistas individuales y grupales realizadas a 16 referentes de organizaciones de los barrios Vuelta del Paraguayo, Colastiné Sur, Alto Verde y el Paraje La Boca y de la Coordinadora de la Costa y los registros de campo de las mismas. Estas personas eran identificadas como referentes de organizaciones y vecinales en los distintos barrios que estudiamos y eran parte de organizaciones o instituciones que participaron de las reuniones de la Coordinadora de la Costa -la cual nucleó los reclamos por conocer y ser parte de las discusiones sobre la obra de la nueva traza vial Santa Fe-Paraná-, y, a su vez, muchas de ellas tuvieron una exposición pública en las discusiones en relación a la licitación de dicha obra<sup>22</sup>. Así, por ejemplo, si bien conocemos que el barrio de Alto Verde en particular posee muchísimas instituciones y organizaciones y que incluso la “Red Interinstitucional y Social Alto Verde” tuvo un rol central de coordinación y reclamo de obras para el barrio, decidimos entrevistar a referentas de Arroyito Seco y de la Vecinal Pro Mejoras Alto Verde porque, además formar parte de dicha Red, participaron de la Coordinadora de la Costa.

Concretamente, a fines de 2018 entrevistamos a 3 personas (ECC1-mujer del Baldío de Arroyo Leyes- y ECC2 -hombre de la Cultural de la Costa de Colastiné Norte- y ECC3 -mujer de Arenas de San José del Rincón-) que son parte de la Coordinadora de la Costa. Si bien no pertenecen a organizaciones de los barrios estudiados, poseen una larga trayectoria en la organización mencionada -que nucleó entre 2016 y 2018 la lucha de organizaciones costeras e isleñas- y tuvieron una participación muy activa en el momento del anuncio de la licitación del puente Santa Fe-Paraná en 2018.

Entrevistamos a dos personas pertenecientes a la comisión directiva de la Vecinal de Colastiné Sur: EC1 -hombre de 34 años que vive en el lugar hace aproximadamente 10 años- y EC2-mujer de 41 años de edad, cuarta generación nacida en el lugar- También de Colastiné Sur, entrevistamos a dos mujeres que llevaron adelante una organización por el agua potable en el barrio: EC3 -de alrededor de los 40 años que vive en el lugar desde 2015, que participó un tiempo de la vecinal- y EC4 -de 27 años de edad nacida allí-.

Como referentes de organizaciones de Alto Verde, realizamos una entrevista grupal en

---

<sup>22</sup>Como durante 2019 nos abocamos a las entrevistas a funcionarios porque estaban próximo a concluir su gestión, habíamos decidido realizar al año siguiente las entrevistas a las organizaciones de los tres barrios objeto de estudio. Sin embargo, el Aislamiento Social Obligatoria en el marco de la pandemia por el COVID imposibilitó hacerlo en el 2020. Aprovechamos los meses de enero, febrero y marzo de 2021 - cuando cesaron algunas restricciones y era más seguro el encuentro por la posibilidad de que sea al aire libre - a realizar las entrevistas a esta población. Este contexto de pandemia implicó una reconfiguración del trabajo de campo y limitó las posibilidades de ahondar en mayor cantidad de personas referentes de los barrios entrevistados.

Arroyito Seco a EA1, EA2, EA3, EA4 y EA5 -mujeres adultas y jóvenes de distintas edades (entre 18 y 45 años), algunas nacidas allí y otras que fueron a vivir al lugar porque sus parejas son oriundas de allí-. Además, entrevistamos a EA6 -mujer de aproximadamente 30 años, estudiante de arquitectura, que es parte de esta organización pero que no vive en Alto Verde-. Al mismo tiempo, entrevistamos a EA7 -una mujer de alrededor de 40 años perteneciente a la comisión directiva de la Vecinal de Alto Verde, tercera generación en el barrio-.

Para conocer más específicamente sobre el paraje La Boca, entrevistamos a EB1, ex director de la Escuela Secundaria Agrotécnica N°. 645 “Coronel Martín Jacobo Thompson” -con la especialidad de pesca y apicultura-. Este docente trabajó allí desde 1994<sup>23</sup>. Este fue el único caso de nuestro que no fue intencional, sino que lo podemos denominar como “oportunistas” (Marradi et al 2007) ya que no identificamos previamente a actorxs, organizaciones e instituciones con un rol activo en el barrio. Accedimos a conocer el rol relevante de la institución a partir de la consulta a un docente de dicha escuela, quien nos comentó específicamente el trabajo de recuperación de la historia del barrio, la lucha por obras de infraestructuras en el lugar y frente a las inundaciones que llevaba adelante la institución educativa y, concretamente, el ex Director.

En el caso de la Vuelta del Paraguayo, entrevistamos a EV1, mujer parte de Proyecto Revuelta, que no vive en el barrio, pero su conocimiento específico a partir de su profesión como Ingeniera Hídrica la vuelve una persona central en la construcción de proyectos de obras en el lugar desde un diálogo de saberes. Al mismo tiempo, realizamos una entrevista grupal a EV2, EV3, EV4 -mujeres adultas de entre 30 y 50 años que viven en el lugar, una nacida allí y dos que vivían previamente en otro barrio isleño (La Guardia), de Proyecto Revuelta y del Bachillerato Popular de La Vuelta del Paraguayo-. Complementaron estas fuentes propias, un conjunto de 6 entrevistas realizadas colectivamente en el marco de un proyecto de recuperación de la historia oral del barrio emprendido por Revuelta entre 2011 y 2013 y otras 5 entrevistas realizadas por Tamara Zentner en el marco de su tesis de grado de la Licenciatura en Sociología (Zentner; 2016). Es por este motivo, se optó por esa entrevista grupal en la cual se buscó profundizar algunas cuestiones puntuales que no se habían interrogado previamente.

También como *fuentes primarias* contamos con anotaciones propias de las reuniones de la Coordinadora como así también el material de trabajo interno producido por la

---

<sup>23</sup> Dicha institución se asentó en el paraje en el año 1993, por lo cual el docente trabajó allí prácticamente desde sus inicios.

propia organización. También recuperamos los documentos escritos y registros audiovisuales presentes en redes sociales y páginas web de las distintas organizaciones e instituciones a las que se entrevistó a sus referentes<sup>24</sup>. Como así también, la presentación pública realizada por representantes de la Coordinadora de la Costa el 11 de diciembre de 2018 en el Hall de la Cámara de Diputados Provincial en el marco de un debate sobre el “Nuevo Puente Santa Fe - Paraná: su impacto en la región metropolitana” convocado por el Foro Metropolitano Debate Santa Fe<sup>25</sup> por una iniciativa legislativa de la diputada Patricia Chialvo para exponer las distintas perspectivas sobre el impacto que tendría el futuro puente en la región.

Por último, *como fuente de información secundaria transversal a los tres objetivos* fueron las noticias entre diciembre de 2007 y diciembre de 2019 que abordan el conflicto presentadas en el diario El Litoral, Uno Santa Fe y el periódico El Pausa, las cuales constituyen un respaldo al método narrativo. Esto sin desconocer los intereses a los que representan los diferentes medios y en particular en los intereses económicos que tuvieron, por ejemplo, los dueños de El Litoral al adquirir la isla en donde se proyectó relocalizar el Puerto y tener un porcentaje de otra por donde pasaría el Puente Santa Fe-Paraná y al ser parte del Directorio de la BCSF.

### **Reflexiones sobre la mirada interior desde la cual se construyó y accedió a las fuentes de información.**

“Hace falta una mirada interior, capaz de captar los procesos subterráneos e invisibles, lo que sólo puede hacerse en un largo proceso de involucramiento con los movimientos, no sólo con sus dirigentes. El concepto de ‘trabajo de campo’ es limitado, ya que no contempla ni la convivencia ni la ligazón afectiva con los de abajo” (Zibechi; 2009. En Navarro; 2015: 107).

En este punto consideramos importante recuperar esa mirada interior a la que hace referencia Zibechi y que Navarro (2015) considera como una forma analítica de conocer la lucha. Ahora, el plural se vuelve singular, para recuperar como fue el trabajo sobre el proceso de construcción y acceso a las fuentes de la información al ser parte de aquello que estudio, al tener una mirada interior de la lucha, desde el conflicto mismo.

---

<sup>24</sup> En este punto es importante señalar que existe disparidad en la producción de documentos por parte de las organizaciones. Proyecto Revuelta tiene una producción y comunicación en las redes más sistemática que el resto de las organizaciones, lo que se observará en el capítulo 5.

<sup>25</sup> Grupo conformado por distintos profesionales que propician el debate sobre temáticas referidas a lo que denominan área metropolitana de Santa Fe. Han llevado muchas reuniones públicas para discutir sobre la traza del puente Santa Fe - Paraná y han exigido que el mismo sea también ferroviario

En 2008 me acerqué por primera vez a la Vuelta del Paraguay. No recuerdo si había escuchado sobre él antes de que una compañera de la facultad me invitara a participar en unos talleres con niñeces que realizaban en el lugar un grupo que en ese momento se llamaba “cruzar la ruta”. A mediados de 2008 por primera vez cruce la ruta 168 desde la facultad, caminé por el puente Héroe de Malvinas que conecta la ruta con el camino a Alto Verde, baje el puente por una escalerita hacia el este y camine por un camino largo - la única calle de acceso - hasta llegar a la Capilla del barrio en donde había un aula que les prestaban para hacer apoyo escolar y talleres. En el 2009 me sume a las reuniones semanales que hacía este grupo para pensar sus proyectos y propuestas. Fui parte de un cambio al interior de la organización que devino en un nuevo nombre “Proyecto Revuelta” y en distintos objetivos políticos que apostaban a generar algo transformador, a cambiar nuestro mundo.

Siguiendo a Almeida (2020), resulta importante marcar que ser parte me aportó un plus para la comprensión y realización del trabajo. Pero no solo por posibilitar el acceso a determinados documentos que no son públicos y por la confianza de quienes luchan al momento de realización de las entrevistas. Fue un plus porque este trabajo emerge y sistematiza mucho del recorrido, de las problematizaciones y de las reflexiones de más de una década de trabajo comunitario. Puesto que la búsqueda de la comprensión sobre qué es lo que está en disputa en el territorio isleño es sumamente política y colectiva (en los términos en que lo plantea Fals Borda; 2009).

En lo que respecta específicamente a la realización de las entrevistas, considero que ser parte de una de las organizaciones de los barrios isleño fue un habilitante, pero, al mismo tiempo, un limitante para emprender esta tarea. El acceso a las entrevistas a las personas que forman parte de organizaciones e instituciones vecinales de los tres barrios en estudio como así también de la Coordinadora de la Costa fue algo que no me presentó mayores inconvenientes. Estas personas, en su mayoría, estaban al tanto de mi trabajo y me conocían por ser parte de Revuelta, por haber compartido reuniones, espacios de formación o de denuncia pública (a excepción del docente de la Escuela Secundaria de la Boca), lo que permitió que la charla fluya y ahonde más en los sentimientos y sentires que son también parte de las disputas. También me permitió recuperar información, por conocimiento previo, de aquello que dan por supuesto en la charla, de aquello a lo que me hacían referencia, del vecinx o funcionario al que mencionaron, de los sucesos que me contaron, de sus historias familiares. Conocernos y reconocernos con lxs entrevistados me permitió, por ejemplo, que algunas mujeres más tímidas -por ejemplo, de Arroyito



Seco o Colastiné Sur- accedan a la entrevista. Ser “la Ani” me acercó, rompió la distancia que puede generar un grabador, me permitió coordinar encuentros, con sólo un mensaje previo, en los sitios que previamente había frecuentado, sean donde funcionan las organizaciones e instituciones o en sus propias viviendas.

Ahora bien, tal como sostiene Guber (2004) entendemos que la entrevista es un proceso social en el que se pone en juego una relación social (asimétrica, puesto que está atravesada por relaciones de poder) entre entrevistadorx y entrevistadx, en donde no actuamos igual ni decimos lo mismo en distintas situaciones y ante distintos interlocutores (son interacciones “situaciones - dependientes”). Por lo tanto, considero que conocer al interlocutor también fue una limitación. Esto en el sentido de que ya habíamos conversado en otras instancias -en y desde otros lugares- sobre algunos temas recuperados en las entrevistas, por lo cual conocían mi posicionamiento al respecto lo que claramente pudo direccionar en cierto sentido una respuesta. Sin embargo, puedo decir que las respuestas no necesariamente fueron para mí las esperadas y que me hicieron reflexionar muchísimo sobre cuál es la preocupación de las distintas personas que habitan el lugar. No aparecía en las entrevistas realizadas a las personas que viven en los tres barrios una preocupación por las obras como el puente Santa Fe-Paraná, sólo se mencionó, pero no tiene centralidad en el relato. Al punto de que no recordaban en qué había quedado lo de la obra (de hecho, aprovechaban para consultármelo).

Esto llamó mi atención, me sorprendió y fue también motivo de repensar la caja de herramienta conceptual que estaba armando para pensar el problema, tal como lo explicitamos en apartado 2.1. La preocupación y organización de estas personas era por la concreción de las distintas obras que entendían que permitían mejorar la vida diaria, cotidiana, en su barrio. Entiendo que no puedo disociar mi rol de investigadora y de militante, pero sí asumí el compromiso epistémico y metodológico de tener una actitud de apertura y escucha en la entrevista que me permita dar lugar a encontrar aquello que no esperaba (Marradi et al; 2007). Este hallazgo implicó entonces una redefinición y me aportó al entendimiento de qué era lo que se estaba disputando.

Por otro lado, esta misma característica de ser parte de una de las organizaciones que forman parte de lo que observo y de asumir un rol público frente a determinados conflictos, fue una limitación para realizar determinadas entrevistas a funcionarios provinciales y municipales. Por ejemplo, un funcionario provincial se comunicó telefónicamente conmigo luego de solicitar en la mesa de entrada de Casa de Gobierno el pedido de entrevista y me consultó si era yo quién había participado en una reunión que

tuvo con personas de la Coordinadora de la Costa (reunión en la que realicé la observación participante recientemente mencionada). Al confirmarlo, no pude concretar una entrevista con él ni con las personas con las que me tenía que contactar, luego de que le derivaran mi pedido de entrevistas.

En otro sentido, considero necesario traer otras reflexiones sobre las limitaciones y habilitantes de mi persona a la hora de emprender las entrevistas dadas por ser (además de militante social) una mujer. La mayoría de los funcionarios provinciales, municipales y representantes de entidades empresariales a los que entrevisté fueron varones. Dos de las entrevistas realizadas fueron en conjunto con mi director de tesis, en las cuales, por lo general, las respuestas se orientaron a él y lxs entrevistadxs le hicieron consultas de información considerándolo como un interlocutor con cierta experticia. Cuando fui sola a consultar sobre las infraestructuras, la situación cambió: en la mayoría de los casos no fui tratada como una interlocutora con cierta experticia, no se me permitió ni siquiera formular las preguntas porque era constantemente interrumpida y abundó un discurso explicativo, pero infantilizador (en el sentido peyorativa que adquiere la palabra infante)<sup>26</sup>. Esto en un primer momento me incomodó hasta que pude comprender (con otrxs) el contexto de estas entrevistas en clave de género. Volviendo a Guber (2004), cuando hice consciente la relación social -y por tanto relación de poder (en el sentido foucaultiano)- que atraviesa el encuentro entre entrevistado y entrevistadora, pude pensar que ser mujer fue un habilitante para realizar la entrevista a varones funcionarios de altos cargos puesto que esto me posibilitó acceder a otro tipo de información. Esta fue mucha más detallada, clara, sin tapujos (no había un cuidado sobre qué decir y de qué manera frente a mí).

Todo lo hasta aquí recuperado fue en pos de dar cuenta, con la mayor transparencia posible, de cómo fue el proceso de construcción y realización de esta tesis; de las decisiones que fuimos tomando, de las fuentes que sustentan nuestro trabajo y del proceso de reflexión que hicimos sobre los limitantes y habilitantes para acceder a las mismas. Y, sobre todo, intenta dar cuenta de aquello que es un posicionamiento político y epistemológico, respecto a que el *qué* y el *cómo* de la investigación implican necesariamente el *para qué* y *para quienes* (Fals Borda; 2009).

---

<sup>26</sup> “Anahí te voy a explicar cómo es esto” es una de las frases que aparece con recurrencia en las mismas

### **CAPÍTULO 3**

## **Infraestructuras, inundaciones y la producción de la vida: claves para pensar en la producción sociohistórica y espacial del territorio isleño del municipio de Santa Fe**



### **3. Infraestructuras, inundaciones y la producción de la vida: claves para pensar en la producción sociohistórica y espacial del territorio isleño del municipio de Santa Fe.**

El municipio de Santa Fe posee ciertas características geográficas -asociadas a su cercanía con importantes cursos de agua- que la vuelven, desde su fundación, en un punto estratégico para el intercambio de la mercancía. Si bien estas características de su posición geográfica y morfológica (recuperadas en Anexo: “Santa Fe en la cuenca del Río Paraná”) le dan esta particularidad geoestratégica para la comercialización, al mismo tiempo, traen aparejadas que las crecidas de los ríos -con el tiempo devenidas en inundaciones- sean parte constitutiva del lugar.

Así, desde 1573 hasta la actualidad, las intervenciones sobre los cursos de los ríos, las inundaciones, la conformación y consolidación de barrios isleños, la relocalización de población, las disputas por el lugar de emplazamiento del Puerto y sus obras complementarias fueron atravesando y construyendo la ciudad. Como así también los intereses de revalorización de ciertos suelos con el desarrollo de dichas obras y las discusiones sobre la extranjerización de sus usos (Cervera; 1979; Pistone; 1983, Gioria; 2009, Rausch; 2008, 2011).

Partiendo de considerar que el espacio está impregnado de historicidad y la historia está impregnada de geografías (Porto Gonçalves; 2001), creemos que para comprender el conflicto en y por el territorio isleño del municipio de Santa Fe desde inicios del siglo XXI es necesario dar cuenta del complejo e indisoluble espacio -tiempo que hace al lugar. Por tanto, procuraremos reconstruir el proceso constitutivo y constituyente de las actuales disputas territoriales atravesado histórica y espacialmente por obras de infraestructura que potencian la particularidad estratégica del municipio y obras que contienen las inundaciones que estas mismas traen aparejadas al emplazarse en el valle de inundación del río Paraná (Cervera; 1907, Pistone; 1983, Gioria; 2009, Soijet; 2011, Vittori 2017), como así también, por la producción de la vida de las poblaciones en el lugar. Este ejercicio lo hacemos con la apuesta de observar cómo se fue construyendo una determinada relación de poder en este lugar que “define el modo cómo concretamente sobre el terreno se funda la propiedad privada de los bienes y las relaciones de hombres y mujeres entre sí” (Porto Gonçalves, 2008: 47).

Para dar cuenta de la manera en que estas tres problemáticas fueron atravesando la construcción del territorio isleño del municipio, nos valdremos principalmente de los aportes de Blanca Gioria (2009). Particularmente recuperamos la periodización que



propone la autora, aunque con una pequeña modificación, para estudiar la construcción del espacio geográfico de Santa Fe. Esta consiste en pensar el desarrollo de dicha construcción a partir de 4 etapas, las cuales se basan principalmente en rasgos económicos imperantes de lo que hoy constituye Argentina. Así la primera, abarca desde la fundación de la ciudad en 1573 hasta 1856, en correlación con la economía colonial y su fragmentación institucional, política y económica a partir de 1810<sup>27</sup>; la segunda desde 1856 a 1930, en concomitancia con el modelo agroexportador; la tercera desde 1930/40 a 1970/80, en el marco del modelo de industrialización por sustitución de importaciones y la cuarta desde 1970/80 en consonancia con el modelo económico neoliberal y hasta 2007<sup>28</sup>.

Si bien el año 2007 no marcó un cambio significativo en los rasgos económicos imperantes de la economía nacional, retomando lo planteado en el apartado metodológico, lo consideramos como un punto de quiebre para nuestro trabajo puesto que en la escala local se dan ciertos cambios en las gestiones que posibilitan mayor concordancia con las proyecciones sobre el lugar en otras escalas (regional, global). Estos cambios en el gobierno (en términos de Foucault; 2007) son asociados a la gestión de las inundaciones a partir de la incorporación de la “gestión del riesgo” como eje estructurador de las decisiones referidas a la planificación de la ciudad y el uso del suelo. Esto, al mismo tiempo que se viabilizan ciertos proyectos urbanísticos sobre las islas -como relocalización de los boliches bailables, definición del lugar de relocalización del puerto, proyección del puente entre Santa Fe y Paraná- enmarcados en proyectos urbanos y planes estratégicos impulsados por las nuevas gestiones municipales y provinciales. Las rupturas que generan en el territorio la nueva gestión de las inundaciones y los proyectos

---

<sup>27</sup>“En lo institucional se fragmenta en dos escalas espaciales: a nivel macro, con la formación de cuatro espacios nacionales: Paraguay, Bolivia, Uruguay y Argentina. A nivel micro se divide en espacios regionales que toman el nombre de provincias y con eje en los centros urbanos existentes (...). En lo político las entidades provinciales se organizan autónomamente en Estados. En lo económico se aíslan en economías regionales, y establecen aduanas propias, tendiendo a un mercado local” (Gioria; 2009: 34)

<sup>28</sup>Gioria (2009) marca como cierre del período de sustitución de importaciones y comienzos del modelo económico del neoliberalismo la década del 90. Nosotrxs, recuperando a Puello Socarras, sostenemos que desde la década del 70 hasta la actualidad “el neoliberalismo es, por antonomasia, la estrategia ofensiva y contrarrevolucionaria del capital contra el trabajo. Por ello, el neoliberalismo debe concebirse como una “reacción” (también “salida” o “solución” para las élites económicas y políticas mundiales) con el fin de afrontar la crisis estructural y global del capitalismo tardío” (2015:22). Así, tal como sostiene el autor, debemos pensarlo como un proyecto económico y político de clases y no solo como un programa de políticas. Señalamos como suceso que marca la instalación de las bases económicas-políticas neoliberal el Golpe de Estado de 1973 en Chile - con asesoría en materia de reformas económicas y sociales de los Chicago’s Boys y el protagonismo de las élites neoliberales - y las siguientes oleadas de dictaduras cívico-militares-eclesiásticas-empresariales en el Cono Sur, en Latinoamérica y el Caribe en el marco del Plan Cóndor. Durante la década de 1980 y 1990 la consolidación del neoliberalismo a nivel global estuvo asociada al Consenso de Washington, agenciado por los organismos multilaterales de créditos como el Fondo Monetario Internacional, el Banco Mundial y el Banco Iberoamericano de Desarrollo (Puerro Socarras; 2015).

recreativos, turísticos, inmobiliarios y de megas obras de infraestructuras en el lugar entendemos que marcan un nuevo panorama. De esta manera podemos observar de forma manifiesta el conflicto entre diferentes tipos de ordenamientos que se proyectan y se construyen sobre islas.

#### **4.1 Santa Fe, un puerto necesario (1573-1856).**

A la hora de pensar en la producción del espacio geográfico en el municipio, creemos que es necesario hacerlo, tal como planteamos en el capítulo 1, en relación a las dinámicas globales del capital. Así como sostiene Santos (2000), el nivel global y el nivel local del devenir son conjuntamente esenciales para el entendimiento del mundo y el *lugar*. Las lógicas y las dinámicas globales de acumulación del capital históricamente han avanzado sobre los territorios que no están aún subsumidos a ellas y sobre la vida humana y no humana -los ríos, los bosques, la tierra, los acuíferos, etc.- que han convertido en mercancía tras su despojo y privatización (Luxemburgo;1967). Este proceso creemos que es central observarlo en cada período aquí presentado. En este sentido, es importante resaltar que durante este primer período la producción del municipio de Santa Fe estuvo anclada a la reorganización del espacio dado en todo el Abya Yala (América) con la invasión y conquista europea asociado a la emergencia del capitalismo como nuevo modo de producción (Marx;2004, Luxemburgo; 1967, Harvey; 2005).

A comienzos del siglo XVI, antes de la invasión, colonización y despojo europeo, junto y alrededor de los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay -en lo que Mandrini denomina como Región Fluvial- vivían, desde varios milenios atrás, diferentes comunidades que por lo general organizaban su vida, la producción y su desplazamientos, en relación a las condiciones del lugar, con los ciclos de bajantes y crecidas de los ríos<sup>29</sup>. Estos “constituían vías y corredores muy activos por donde circulaban personas, bienes y conocimientos” (2008: 175). La conformación de las ciudades coloniales en este lugar se caracterizó - como toda la imposición del orden colonial- por el avance violento sobre la vida humana y no humana del lugar como así también por la resistencia y lucha de las comunidades hasta el agotamiento o extinción (Luxemburgo; 1967).

---

<sup>29</sup> En el Paraná medio y delta se encontraban primeramente los pueblos goya-malabrigo y luego los timbues, corondás, quiloazas, mocoretas, chanás, mberguás, entre otros, quienes tenían un modo de vida basado en la pesca, la caza, la recolección y una horticultura a pequeña escala. Asentados en torno al Río Paraguay, el Alto Paraná y la confluencia de ambos ríos, habitaban los guaraníes que usaban los ríos como forma de movimiento y comunicación y practicaban una horticultura intensiva de roza y quema (Mandrini; 2008, Politis y Bonomo; 2018).

A finales del Siglo XVI los españoles controlaban muy poco del espacio geográfico de lo que hoy es Argentina<sup>30</sup>. En el Litoral, Asunción (actual capital de Paraguay) fue un centro principal de su dominio. En la segunda mitad del siglo, se desplazaron hacia el sur por el Río Paraná. Las fundaciones de Santa Fe, Buenos Aires y Corrientes representaron un avance hacia el sur destinado a asegurar las comunicaciones marítimas con Europa y la posibilidad de prevenir un avance portugués (Mandrini; 2018).

Por este motivo, desde su fundación en 1573, Santa Fe se organizó en torno a su posición geográfica y al comercio que posibilitó su ubicación. La ciudad se fundó como un “puerto intermedio” (Cervera; 1979), con el objetivo de encontrar un espacio articulador entre Asunción (proveedor de elementos básicos como yerba, algodón, azúcar, miel de caña, hilo, cuero y tabaco) y Potosí (consumidor de dichos productos). Frente a las “dificultades” que ofrecía el monte chaqueño al tránsito, por su vegetación de difícil acceso y la gran resistencia de pueblos originarios en el lugar, la posibilidad de abrir camino hacia Tucumán fue debajo de lo que se denominó “El Impenetrable” (Cervera; 1979, Archivo General de la Provincia et al; 2003, Gioria; 2009, Vittori; 2017). (Ver Anexo Figura 1)

De esta manera, la comunicación entre Asunción y el Alto Perú se realizaba en barco por los Ríos Paraguay y Paraná desde Asunción hasta Santa Fe, lo que convirtió a la ciudad en un camino obligado para los productores. Santa Fe fue en este período un punto en donde confluyeron las comunicaciones y caminos que bajaban y subían de Córdoba, Tucumán, el Alto Perú, Cuyo y Chile y de embarcaciones que subían y bajan de Paraguay y Buenos Aires. Como centro creciente de comercio terrestre y fluvial, fue un punto neurálgico para el tráfico mercantil de norte a sur y de este a oeste (Cervera; 1979, Archivo General de la Provincia et al; 2003, Collado y Calvo; 2005, Gioria; 2009, Vittori; 2017). Así, la actividad comercial fue la base de su permanencia y crecimiento (Gioria; 2009).<sup>31</sup>

---

<sup>30</sup>Durante las primeras décadas los asentamientos más seguros para los españoles era la ciudad de Santiago del Estero y más al sur había un control relativo de Córdoba sobre las tierras que se había invadido. En la última década del siglo se fundaron las ciudades de Salta, Jujuy y La Rioja destinadas a rodear por el este las tierras altas para cercar a los pueblos calchaquies y asegurar rutas que comunicaran con el Alto Perú (Mandrini; 2018: 195).

<sup>31</sup>“En 1640 se estableció que el puerto de Santa Fe fuera escala obligada de los que bajaban de Asunción para vigilar la tripulación indígena y sus retornos a los pueblos de origen” (Archivo General de la Provincia et al; 2003: 38). Esto constituye un antecedente del futuro puerto preciso.

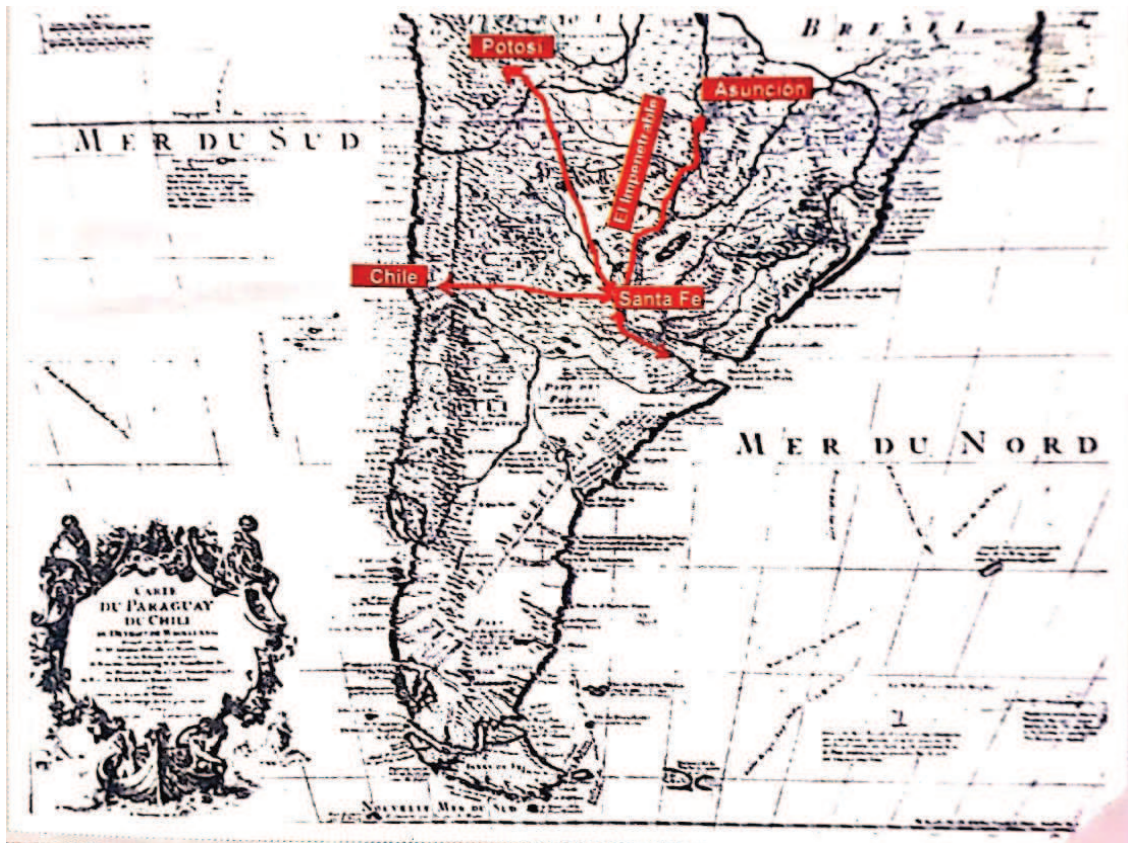


Figura 3. Lugar de Santa Fe en las rutas de las mercancías de Potosí, Chile, Asunción y Europa. Fuente: Carte/du Paraguay/du Chili/du Droit de Magellan 1703 - Furlong (1929:37) En Gioria (2009:35)

En 1649 la ciudad fue relocalizada<sup>32</sup> en búsqueda de un nuevo lugar que esté “protegido convenientemente contra los indígenas”, contra las erosiones del río Quiloazas (San Javier) sobre las barrancas y que se encuentre “más cercano a la salida del océano, por razones comerciales” (Pistone 1983: 60)<sup>33</sup>. El agua que rodeaba a la nueva ciudad fue una protección frente a los pueblos originarios que defendían su vida en el lugar y también la posibilidad de mejorar las condiciones de comunicación mercantil al estar más cerca del brazo principal del Paraná. Pero esta protección y beneficio comercial que daba el nuevo lugar también generó un nuevo problema: las inundaciones (ibidem). Siguiendo a Pistone (1983), desde 1658 se encuentra registro en las actas del gobierno de inundaciones de distintas magnitudes e impacto, las mayorías provenientes de las crecidas del Río Paraná y en menor medida del Río Salado<sup>34</sup>.

<sup>32</sup>En 1573 la ciudad se emplazaba cerca de donde hoy se encuentra la Ciudad de Cayastá, a 75 km al norte de la capital de la provincia, sobre la Ruta Provincial N.º 1.

<sup>33</sup>En relación a los motivos comerciales del traslado se suma a que con las crecidas del Paraná el agua ocupaba terrenos circundantes a la ciudad lo que tornaba desfavorable el tránsito de carretas. Esto era motivo de interrupción del comercio por largos período ya que, aunque el río retornaba a su cauce normal, la tierra de su alrededor era intransitable (Gioria; 2009)

<sup>34</sup>Registros de inundaciones: marzo 1658, febrero 1680, diciembre 1685, septiembre 1717, mayo 1721, enero 1724, noviembre 1724, febrero 1725, junio 1726, julio 1760 (proveniente del salado) abril 1771, abril 1781, abril 1782, abril 1800, febrero 1804, 1814, febrero 1819, abril 1825 (Pistone; 1983).



Tal como sostiene Ceirano et al (2020), sobre el medio natural ubicado dentro del sistema fluvial del Paraná, se fue produciendo una progresiva ocupación en los puntos más altos del albardón, pero tratando de estar siempre cerca del río. Estableciendo otra relación con la vida no humana que la que tenían los pueblos originarios del lugar, ya que desde su fundación la ciudad fue pensada como centro urbano (Gioria; 2009). Esto implicó que luego que subdividieron las tierras y se otorgaron los títulos de propiedad de las mismas se resuelvan ciertas necesidades estrictamente urbanas que llevaron a modificaciones del valle de inundación de los ríos e incluso en los cursos de agua<sup>35</sup>.

Desde la relocalización fue un problema la provisión de agua dulce para el consumo. La Laguna Grande (hoy Setúbal) y el Río Santa Fe traían aguas salobres provenientes de los Saladillos. Según la recuperación que realiza Pistone (1983) desde 1665 se pensaron diferentes respuestas a este problema. Diversos arroyos y cursos de agua que se recorren hoy desde el Río Colastiné hacia la planta urbana han sido abiertos en este período en búsqueda de agua potable del Río Paraná (Cervera; 1979, Pistone; 1983, Gioria; 2009).

En 1664 se dispuso que en Santa Fe se instale la aduana para el cobro de impuestos de la yerba ya que era el principal “nodo de transferencias de cargas para una vasta región” (Gioria; 2009: 47). En 1739, a este puerto obligado, la corona lo definió como “Puerto Preciso” lo que significó que todas las embarcaciones que bajaban por el Río Paraná debían hacer escala obligada y fondear aquí. Esto trajo aparejado un impuesto por las mercancías transportadas lo que incrementó los recursos de la Hacienda Pública y convirtió a Santa Fe en un centro comercial, de comunicaciones y distribución de mercancías. En el nuevo lugar, la ciudad cumplía con el objetivo de su creación como articuladora comercial (Piriz 2000; Collado y Calvo 2005).

Pero esta disposición de Puerto Preciso concluyó en 1780 por orden del Virrey, al crearse el Virreinato del Río de Plata que tenía por capital a Buenos Aires. Esta se transforma en el eje mercantil de la producción de lo que hoy conocemos como Bolivia, Paraguay, Uruguay y Argentina (Pistone; 1983; Gioria; 2009). Por ello, a finales de 1700 y principios de 1800 el puerto de Santa Fe tuvo muy poco movimiento. Lo que empezó a revertirse finalizando este período en el marco del desarrollo de las colonias agrícolas establecidas en la provincia.

---

<sup>35</sup>En la Santa Fe relocalizada se encontraban gran cantidad de lagunas. Si bien algunas de estas eran la fuente de agua para el consumo, otras sirvieron para abrevadero para animales lo que las convirtió en un foco de infección. Con las lluvias, las lagunas aumentaban su nivel del agua y desbordaba, por lo que se realizaron distintas obras de contención. En 1806, los presos de la ciudad, se vieron obligados a rellenar muchas de las lagunas que ponían en peligro los edificios cercanos a las mismas (Cervera; 1979, Pistone; 1983).

Para entrar y salir al atracadero que obraba como puerto, los barcos navegaban a través de arroyos que combinaban un serpenteante camino fluvial hasta llegar al Río Paraná. La zona del Puerto desde la relocalización se encontraba al sur de la ciudad en donde existían distintas bajadas en el lugar en que hoy se encuentra el Parque del Sur. El área de cabotaje se encontraba más al norte, en las calles Rivadavia y La Rioja, donde había varios atracaderos<sup>36</sup>. “La sinuosidad de los arroyos, sumado a su poco ancho y sus márgenes arboladas, eran condiciones naturales poco favorables para la práctica de navegación a vela; ello determinó la puesta en práctica de la sirga<sup>37</sup>” (Piriz;2000:3).

En relación con el puerto es importante señalar que ya para 1831 se realizó una defensa portuaria para evitar que el río Santa Fe inundara la barranca del puerto. Y que, en la década de 1850, comenzaron las evaluaciones técnicas de los proyectos y obras necesarias para acondicionar, proteger y extender el puerto, como así también, discusiones sobre el lugar de emplazamiento de la descarga de buques entre “los vecinos del sur” y “del norte” en pos de revalorizar con las obras los distintos sectores de la ciudad (Pistone;1983).

Así como el espacio urbano se fue construyendo en relación a la actividad comercial y a las necesidades de lxs vecinxs propietarios de la misma, también se fue haciendo con personas que no tenían tierras, bienes, ni trabajo -algunas pertenecientes a pueblos originarios que incluso no eran oriundos del lugar- que se fueron asentado en los caminos hacia Coronda, Asconchingas y Rincón<sup>38</sup>. Estas personas que vivían en ranchos de barro y paja y con pocas pertenencias, se encontraban a los márgenes de la planta urbana y por lo general trabajan en las estancias juntando el ganado (Cervera; 1979). Ellas son quienes habitaban el territorio isleño que constituye nuestro caso de estudio.

En síntesis, en el período de una economía colonial que necesitó reorganizar el espacio en todo el Abya Ayala, empezó a construirse la ciudad emplazada en un lugar estratégico. Santa Fe en este primer período fue importante para el avance y consolidación de la colonización. Se fue construyendo en torno a la infraestructura comercial y de comunicación que exigían los propósitos de su fundación y las infraestructuras necesarias para la vida de la población -luego del despojo y exterminio de los pueblos originarios- como la provisión de agua potable o la construcción de defensas frente a las crecidas.

---

<sup>36</sup>Estos terrenos, luego de la construcción del puerto de ultramar en 1910, fueron rellenados sobre el río.

<sup>37</sup>La sirga consistía en llevar la embarcación con una cuerda desde la orilla. Por lo general se sirgaba a caballo a pie.

<sup>38</sup>Las tierras del "Camino de la costa", es decir, los barrios la Guardia y Colastiné, Rincón y Arroyo Leyes fueron adjudicadas a Antón Martín en 1580 en el marco del reparto de tierras destinadas a chacras y estancias tras la fundación de Santa Fe. En 1659, luego del traslado de la ciudad, fueron transferidas al cabildo a través del sargento Anto Vera Muxica, encargado de la mudanza, y repartidas nuevamente en chacras para el abastecimiento de la nueva ciudad (Szupiany; 2019)

Precisamente, luego de su relocalización, las obras realizadas para contener las crecidas y obtener agua potable y para establecer un puerto de paso obligado, implicaron el avance sobre los cursos naturales de ríos y lagunas.

#### **4.2 Puerto, ferrocarril y transformación de las islas como ecuación indivisible (1856 -1930).**

El crecimiento demográfico y productivo generado por el proceso migratorio y colonizador que tuvo lugar, en este período, en lo que se denomina como la región pampeana argentina -y con especial énfasis en la jurisdicción de la provincia de Santa Fe- cambió radicalmente el panorama social y económico del agro nacional. Además de cubrir gran parte del mercado interno, la región pampeana comenzó a generar enormes excedentes exportables (Lattuada et al; 2019). Así tal como sostiene Rausch el proceso argentino de incorporación al mercado mundial, dado a partir de la conformación como país, supuso “la explotación de los recursos naturales: los suelos para la explotación agrícola [ganadera] y los bosques de quebracho para la explotación forestal” (2011b: 22)<sup>39</sup>.

En el marco del auge del modelo agroexportador se necesitó de la planificación y desarrollo de obras de infraestructura que permitiera conectar la mercancía con los países consumidores de las mismas. Frente a esta necesidad, el río Paraná se convirtió en la columna comercial estratégica del país (Bertuzzi; 2017), al constituirse como una ruta natural que permitía la salida de la materia prima hacia el Río de la Plata y el Océano Atlántico.

En este marco, las obras de infraestructuras ferroviarias y portuarias se tornaron centrales para la integración de los mercados regionales, internacionales y para la constitución del propio orden nacional (Rausch; 2011, Blanc; 2016). Los ferrocarriles posibilitaron que los costos de los fletes disminuyeran y permitieron transportar grandes cantidades de productos en menos tiempo; a la vez que los puertos fueron el canal por medio de los cuales dichos productos eran embarcados al exterior. Así las áreas de inversión en infraestructura y comunicaciones fueron claves y los puertos y ferrocarriles conformaron una “ecuación indivisible” (Blanc; 2016: 43).

---

<sup>39</sup>Bajo la explotación de la forestal y la producción agrícola ganadera que llevó adelante una explotación territorial y exterminio de la mayor cantidad de bosque nativo del Gran Chaco (Rausch; 2011) y de los pueblos originarios del lugar que habían resistido a la conquista española.

La provincia de Santa Fe ocupó un lugar importante en el proyecto de inserción de la economía nacional en las redes económico-comerciales del capitalismo global (ibidem). Y en ello, la ciudad de Santa Fe, y particularmente su Puerto, cumplieron un papel fundamental. Este período la caracterizó por su atributo de “encrucijada”: “de áreas de confluencia de vías de transporte; áreas nodales, áreas de atracción y dispersión del tránsito, lugares donde tienden a establecerse los mercados de intercambio” (Gioria; 2009:61).

La autorización de “abrir los ríos a la navegación internacional” y de “la libre circulación de los mismos” en 1853, impactó en los años posteriores en Santa Fe. Dicha reglamentación le permitió prescindir de la aduana de Buenos Aires para el intercambio comercial con países europeos. Es así que con el desarrollo de la técnica en el transporte (fluvial y ferroviario) la ciudad tendrá un lugar nuevamente importante respecto a la comercialización (Gioria; 2009).

En la década de 1880, comenzó a plantearse como necesario la construcción de un puerto de mayor calado. A este se lo proyectó como complemento al puerto ya existente el cual se tornaba inoperativo en momentos de bajante por su escaso calado (Fedele; 2014). En consecuencia, en octubre de 1886 se fundó el puerto de Santa Fe en el Río Colastiné –ubicado a 13 kilómetros al este del centro de la planta urbana-. Dicho puerto, denominado Colastiné Norte o Puerto Nuevo estaba ubicado en una barranca que permitía embarcaderos de aguas más profundas para buques de mayor tonelaje. El viejo puerto<sup>40</sup> recibió el nombre de Colastiné Sur. Ambos estaban a cargo de la compañía francesa de ferrocarriles y funcionaban simultáneamente cumpliendo distintas funciones. El primero “trabajaba con productos forestales (carbón, rollizos, etc.) en tanto que por Colastiné Sur la labor se efectuaba con cereales, extracto de quebracho y mercaderías generales”. Los puertos de Colastiné funcionaban como puerto de ultramar, mientras que el de Santa Fe se dedicaba al tráfico de cabotaje (BCSF, 2003: 102, Blanc; 2016).

La incorporación del ferrocarril a partir de 1884 permitió conectar la producción agrícola de las denominadas Colonias con el Puerto de la ciudad en 1885. En 1886, se construyó un ramal de vía férrea de 12 kilómetros que conectaba la estación central de Santa Fe con la Guardia, Rincón y Colastiné (Collado y Calvo; 2005, Gioria; 2009), lo que posibilitó la conexión entre ambos medios de transporte para facilitar la salida de la mercancía. A partir de esta conexión ferroportuaria, la actividad del nuevo puerto adquirió

---

<sup>40</sup>Hasta entonces, en Colastiné se realizaba el trasbordo de cereales que barcos de menor calado traían desde el embarcadero que funcionaba en Santo Tomé, en el Paso del Salado (Bianco y Pereyra; 2017).

un gran dinamismo y un alto protagonismo en la región (Szupiany; 2019) (Ver Anexo Figura 2)

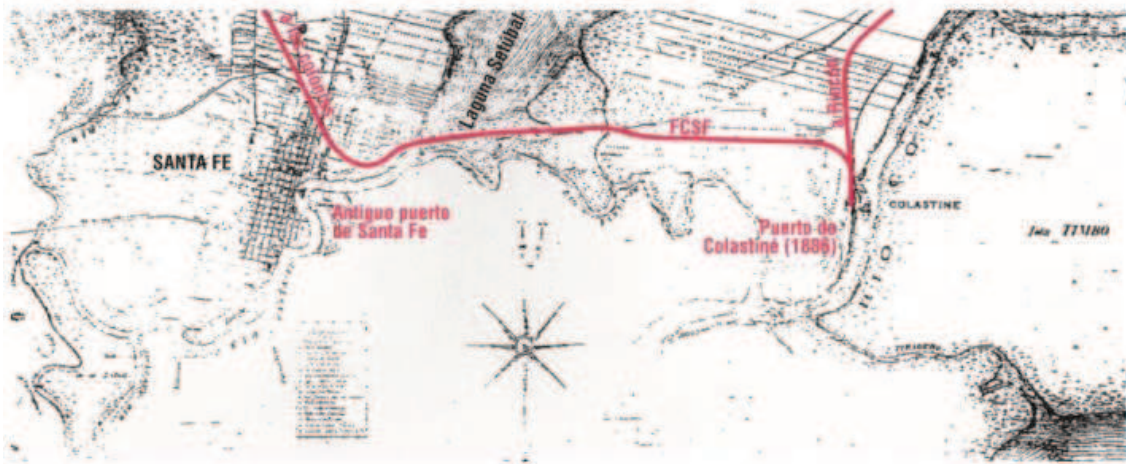


Figura 4. Puerto Antiguo de Santa Fe y Puerto de Colastiné. Fuente: Szupiany; 2019: 132

Como complemento al ferrocarril y el puerto se realizaron puentes que permitieron la comunicación por vía terrestre con ciudades o parajes cercanos. Los proyectos de conexión terrestre con el puerto de Colastiné fueron constantemente atravesados por las dinámicas propias del Río Paraná. Las crecidas y las bajantes determinaron avances y retrocesos en la realización de los mismos. En trabajos previos (Gioria; 2009, Pistone; 1983, Rodil; 1994) podemos observar como la realización de dichos puentes estuvo asociada a la toma de agua potable. Las obras de acueducto y puente iban de la mano. Así, en 1925 se puso en funcionamiento finalmente la toma de agua del Río Colastiné y la estación de bombeo de San José del Rincón. Y en 1928 se habilitó el Puente Colgante como carretero, lo que permitió el cruce vial por la Laguna Setúbal. (Ver Anexo Figura 3)

Como se ha mencionado, en este período se avanzó en la conexión vial y ferroviaria con las ciudades lindantes en pos de potenciar los mercados regionales y las vinculaciones con el internacional. Sin embargo, con la ciudad de Paraná por aquel entonces la única forma de comunicación posible seguía siendo fluvial. Así fue que en 1929 se inauguró un servicio regular de balsas que conectaba ambas ciudades separadas por el río Paraná.

El Puerto de Colastiné Norte funcionó como puerto de ultramar de la ciudad capital hasta que, a partir de 1894, se estableció como necesario volver a trasladarlo al área urbana de Santa Fe. La obra portuaria de Colastiné Norte tempranamente dio cuenta de serios problemas para cumplir con su función. Esto por dos motivos: por un lado, porque en los momentos de bajantes no era posible el acceso de buques, lo que limitaba la exportación de cereales que terminaban almacenados. Y por otro, porque en momentos



de crecida, el agua avanzaba sobre la población y las vías, las barrancas eran desbordadas y se temía por su desmoronamiento (Blanc; 2016).

A partir de este año, tal como señala Fedele (2014), los debates referidos al lugar en donde se realizaría el nuevo puerto con mayor calado expresaron disputas entre el capital extranjero y las fuerzas económicas locales<sup>41</sup>. En octubre de 1904 comenzaron las obras para la construcción del nuevo puerto de ultramar que, luego de verse interrumpido por una gran crecida en 1905<sup>42</sup>, concluyó en 1910. La jurisdicción del mismo fue provincial hasta 1951, año en el que es transferido a Nación.

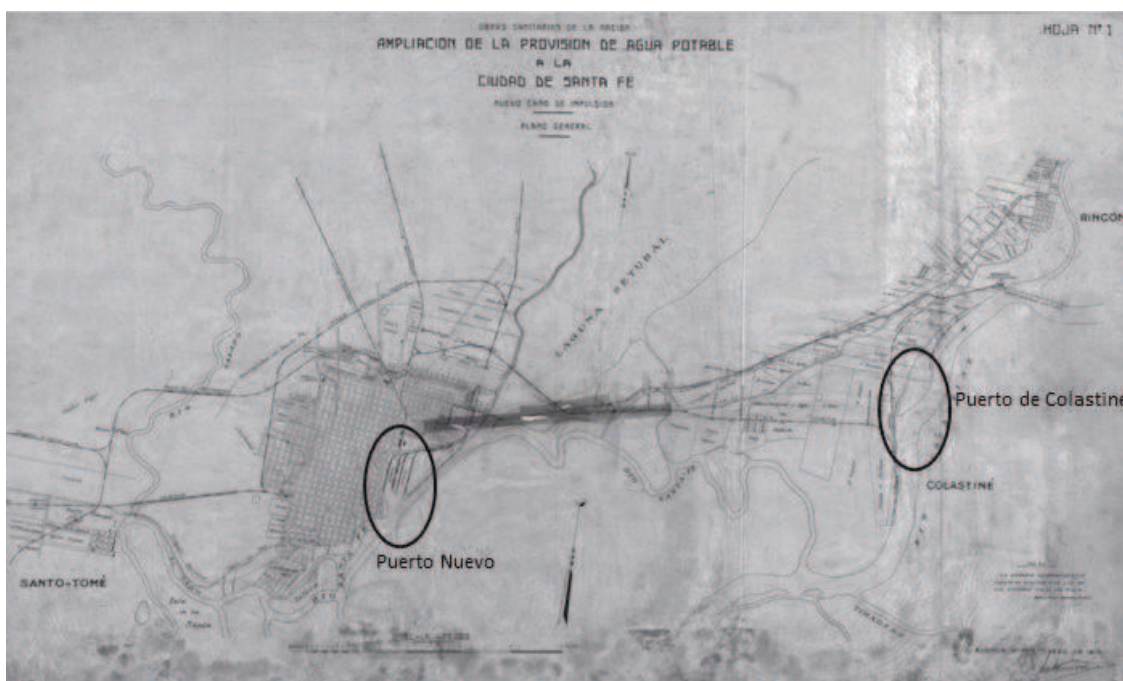


Figura 5. Plano de la Ciudad de Santa Fe de Obras Sanitarias de la Nación -Año 1916. Fuente: Archivos de Aguas Santafesinas SA. Collado y Bertuzzi; 2019:53.

Por la lejanía con el cauce profundo del río Paraná, la realización del nuevo puerto de ultramar implicó la realización de obras técnicas de alta complejidad, las cuales también sirvieron como defensas para las inundaciones (Fedele; 2014). Esta gran obra de infraestructura requirió de: un canal de acceso, un canal de derivación, una zona de maniobras, dos diques, muelles sobre estos canales y diques -además de un edificio en

<sup>41</sup>En 1899 se crea una Comisión de Propaganda Pro Puerto de la que participan comerciantes industriales y hacendados locales con el objetivo de obtener un puerto de ultramar en Santa Fe. Dicha Comisión se opuso al proyecto de la compañía francesa de Ferrocarriles de readecuación del puerto Colastiné en post de su provecho. El proyecto consistía en que la empresa construía un gran muelle, pero se reservaba la explotación portuaria por 40 años, facultándose a cobrar por diferentes servicios y de impedir la llegada de otras líneas férreas. La oposición al mismo por parte de la Comisión fue por dos motivos. Uno político: tener un puerto de ultramar en la ciudad que no sea particular. Y el otro, técnico: se realizaron estudios que resolvían que las mejores condiciones y el menor costo para construir un puerto para buques de ultramar era en la ciudad propiamente dicha (Blanc; 2016).

<sup>42</sup>Con esta creciente la mitad de la ciudad de Santa Fe estuvo bajo agua. Con la realización del puerto, esta zona fue elevada teniendo como referencia hasta donde había llegado el nivel de las aguas en 1905. Es importante marcar que los primeros análisis de crecida del Río Paraná datan recién de 1906, luego de esta gran creciente (Paoli; 2011).

donde funcionaba la Administración, la Aduana y Subprefectura-. Todo esto implicó grandes transformaciones espaciales sobre las islas (Collado y Calvo 2005, Blanc; 2016).

En este punto es importante marcar que estas obras de infraestructura en el lugar fueron modificando el curso natural de las aguas y la recurrencia de las inundaciones (Ceirano et al; 2020, Paoli; 2011, 2014). Hasta 1885, el río escurría sin impedimentos ni interferencias, utilizando en sus crecidas toda la sección que fuese necesaria (Cabral; 1967 en Ceirano et al; 2020). La realización de la vía férrea a Colastiné, del Nuevo Puerto en Santa Fe y del Puente Colgante en este período da cuenta de una progresiva ocupación y modificación del valle aluvial que tienen incidencias en los momentos de crecidas ya que estas infraestructuras interfirieron e interfieren en el libre escurrimiento de las aguas. Esto tiene como consecuencia que lo que en un momento era crecida del río, con el avance de las obras, se transforma en inundación.

A partir de lo expuesto podemos decir que los cambios en la infraestructura de transporte y en la circulación han tenido un fuerte impacto en la construcción de la ciudad; y produjeron una reorganización del espacio dada por la infraestructura necesaria para su funcionamiento. Al mismo tiempo, esto implicó el surgimiento de nuevos barrios de lxs trabajadorxs que estas nuevas infraestructuras requerían, como así también el desarrollo de actividades turísticas y recreativas -bares, hoteles, restaurantes- asociados al movimiento de pasajeros (Gioria; 2009). Así Santa Fe y, particularmente, el territorio isleño se fue ordenado desde arriba respondiendo a una “integración global” (Rausch; 2011) y en torno a los medios de comunicación y transporte (Gioria; 2009), pero también lo hizo desde la producción de la vida en el lugar.

En relación con las actividades del Ferrocarril Santa Fe y el Puerto Colastiné y con la producción e intercambio de cultivos frutihortícolas destinada al consumo local <sup>43</sup> y el desarrollo de la caza, pesca y recolección de paja (Rodil, 1994, Rausch; 2008, 2011) se arraigaron en el lugar distintas personas y grupos familiares que construyeron formas de habitar ligadas a las condiciones geográficas del lugar. Así, al este del ejido municipal y dentro del valle aluvial del río Paraná fueron creciendo los asentamientos y surgiendo distintos barrios. (Ver Anexo figura 4).

**Colastiné Sur** se ubica a 13 kilómetros hacia el este de la ciudad de Santa Fe, camino a Paraná, sobre lo que hoy se denomina Islas Las Cañas. Biale Massé (1904) describió a Colastiné Sur a principio de siglo como un lugar situado en una vasta isla que se extiende

---

<sup>43</sup> Lo que perduró incluso hasta luego de finalizada la intensa actividad del Puerto Colastiné (Gioria, 2009)

a lo largo de este brazo del Paraná sobre una pradera verde en donde “crece frondoso el naranjo” y “todo género de árbol”. Con “casitas blancas, ranchos y cabañas, de madera y zinc, en calles alineadas (...), a ambos lados de la vía” (1904:60) del Ferrocarril. Sobre la costa del Río Colastiné había galpones y casas de material para las oficinas (Rodil; 1994). Más al norte, se encontraban centenares de ranchos de quinchos de varias formas y dimensiones, sin orden, que prolongaba la población hasta **Colastiné Norte**, a 3 kilómetros, y luego más dispersa aún en casas y ranchos hasta **San José del Rincón**<sup>44</sup>, a 7 kilómetros. Las casitas en Colastiné Sur las describió como precarias, realizadas de madera y paja y organizadas sin el orden de manzano<sup>45</sup>.

En 1904, en el puerto trabajaban alrededor de 1800 estibadores y afines, en su mayoría criollos,<sup>46</sup> que cargaban más de 2000 toneladas diarias de cereales y quebracho (ibidem). Según el censo municipal de 1907, habitaban Colastiné Sur 1941 personas, de los cuales 1599 eran argentinos (criollos) y 830 varones. Sin embargo, la población no era fija porque muchos trabajadores eran “peones golondrinas”, variando así la cantidad de habitantes de acuerdo al resultado de las cosechas y el nivel del río que posibilitaba o no- la entrada de barcos al puerto (Bianco y Pereyra; 2017).

Alrededor de los 13 kilómetros que recorrían las vías del tren desde Santa Fe hacia Colastiné Sur se encontraba una multitud de almacenes, tiendas, confiterías, bares y cafés (Bialet Massé; 1904: 61). Estas vías tenían un recorrido paralelo al Riacho Santa Fe, aquel que fue construido desde 1665 “a fuerza de brazo, pierna, pala, pico y hacha” y canalizándose poco a poco con las sucesivas crecientes (Piriz; 2000:3y4). Hasta que funcionó el Puerto de Colastiné Sur era habitual la sirga por estos 7 kilómetros de una “conformación geográfica ondulante, con varias vueltas conocidas como: de la Boca, de la Guardia Nueva, de la Tapera, de la Guardia Vieja, Mala, Andino y del Paraguay” (ibidem). Es por eso que la Isla en donde hoy se emplazan los barrios **La Vuelta del Paraguay** y **Alto Verde** se llama “Sirgadero”.

---

<sup>44</sup>San José del Rincón fue fundada en 1580 en tierras que fueron hasta 1659 propiedad de Anto Martín. Hasta 1991 perteneció al ejido municipal de la ciudad de Santa Fe. En dicho año adquiere el carácter de comuna y desde 2013 el de ciudad.

<sup>45</sup>Colastiné Sur es considerado uno de los barrios más antiguos de la ciudad cuyo origen data de aproximadamente 1663 cuando se estableció como sitio del Puerto Obligado. Este lugar adquiere un nuevo ordenamiento en torno al trabajo portuario cuando el puerto se construye al norte del asentamiento originario.

<sup>46</sup>En su informe sostiene que el trabajo forzoso y a temperaturas extremas con salarios bajos - que genera una vejez prematura - que implica ser estibador no lo podría hacer alguien más que un criollo. Si bien los inmigrantes, entre 1887 y 1914, representaban aproximadamente el 30% de la población que habitaba la ciudad, en su mayoría trabajaban como obreros y empleados del ferrocarril (Bialet Massé; 1904, Gioria; 2009).



Las embarcaciones pequeñas -aquellas que venían de Rincón con producción frutihortícola- ingresaban por el Riacho Santa Fe y hacían parada en los almacenes y bares que se encontraban en estas “vueltas” que hacía el curso de agua, en donde con el tiempo se fueron conformando distintos parajes<sup>47</sup>. Una de las paradas fijas para estas embarcaciones era en la orilla derecha del riacho, al sur, en La Vuelta del Paraguayo - nombre que recibe este paraje por haberse hundido en el lugar un barco de origen paraguayo (Rodil; 1994).

La Vuelta del Paraguayo, según los registros que recuperó Rodil y lo que describen las personas que entrevistamos, era “un pajonal”, “un monte isleño”. Alrededor de 5 familias comenzaron a vivir en el lugar a fines del siglo XIX, principios del XX. Estas establecieron “grandes lotes familiares”, que se fueron subdividiendo a medida que lxs hijxs se independizaron y construían sus propias viviendas en el mismo espacio (Zentner, 2016). Estas personas limpiaron, abrieron caminos y gestionaron servicios públicos básicos para producir su vida allí. Trabajaban de la pesca y caza, de la recolección de paja, de la cría de animales, de la recolección de “cucharas de agua” para la realización de botones y de distintas actividades vinculadas al Puerto.

Con la realización del Nuevo Puerto de Santa Fe, las islas al este del municipio fueron intervenidas. Y muchos cursos de agua (como el Negro, Tacurú y Fray Atanasio), que hasta ese momento habían servido de entrada a los barcos, se fueron taponando. Los materiales procedentes del dragado para la realización del canal de acceso se acumularon sobre el lado este del canal, que ofició de terraplén del canal de acceso al Puerto. Sobre estas tierras, adosadas a la Isla El Sirgadero, se constituyó lo que se conoce como Alto Verde (Gioria; 2009, Fedele; 2011).

Este nombre deriva del color característico de los sauces, ceibos y demás especies que dominaban el terraplén elevado sobre el agua y que se podía contemplar desde la costa Oeste. Los primeros pobladores fueron beneficiados, alrededor de 1904, por un total de 441 lotes ubicados sobre el albardón del Riacho, en calidad de préstamo a los trabajadores portuarios, autorizados por la Administración del Puerto, Municipalidad y Catastro de la

---

<sup>47</sup>Al ser dificultosa la navegación a vela en este curso de agua, Piriz sostiene que se establece como necesaria la rectificación del mismo. Así, en 1899, el gobierno provincial pide intervención a las autoridades nacionales indicando que “el mayor inconveniente se localizaba en el sector de La Vuelta del Paraguayo, por los sucesivos cambios de dirección de aguas y por la cercanía de desembocadura de la laguna Setúbal” (2000:5). En 1900 comenzaron las obras de corte en La Vuelta del Paraguayo -es decir de rectificación del meandro, que tenía su onda al sudoeste, uniendo su cauce en dos puntos contiguos (Ibidem)-. Este será el primer dragado mecanizado para la construcción de un canal en todo el Paraná Medio y un antecedente importante en términos de ingeniería para la realización del nuevo puerto. En 1902 se finaliza con el corte: las aguas se encausaron en el mismo y la onda del meandro se convirtió en una laguna. Esta intervención que da las características actuales al riacho, fue un cambio en la configuración del lugar (Ver Anexo Figura 5 y 6).

Provincia. Sin embargo, fue en septiembre de 1910 cuando se reconoció oficialmente el barrio como “Alto Verde” (Albizatti et al; 2016).

Así se fue asentando, gradualmente, el personal dedicado a tareas de obra portuaria. Los trabajadores en su mayoría eran provenientes de Corrientes, Entre Ríos y la propia zona, como Colastiné. También fue un lugar donde comenzaron a habitar pescadores y productores frutihortícolas (Gioria; 2009, Albizatti et al; 2016). Las personas que vivían en este lugar, al igual que en La Vuelta del Paraguay, se movilizaban en canoas o lanchas como único medio de transporte para comercializar y trabajar en la ciudad de Santa Fe hasta que en 1962 se inaugura el “Puente Palito”, el primer acceso por tierra a dicho barrio (ibidem).

De esta manera podemos observar como el territorio isleño se fue construyendo y tomando un determinado orden en torno al núcleo ferropuerto integrado desde 1886 por el Ferrocarril a las Colonias de la provincia de Santa Fe y el Puerto Colastiné (Rausch; 2011), como así también al desarrollarse la vida de quienes trabajaban en torno a ello. Las intervenciones realizadas sobre las islas y cursos de aguas en este período, para la creación de nueva infraestructura, incidieron en el libre escurrimiento de las aguas en momento de crecida al ir modificando el medio natural (Ceirano et al; 2020). Estas obras de infraestructuras se asociaron necesariamente a obras de defensa que tenían como objetivo poder hacer uso de las mismas más allá del momento en que el que se encontrara el río - crecida o bajante-. El habitar en el lugar, fue en estrecha vinculación con las condiciones geográficas del mismo y con las actividades portuarias.

#### **4.3. Otra ecuación: rutas, puentes y alteos de islas (1930/40 a 1970/80).**

La crisis mundial de 1929/1930 tuvo un fuerte impacto en la comercialización de las materias primas que se exportaban desde el país: las exportaciones agropecuarias disminuyeron, cayó la producción y el comercio exterior y, como consecuencia, se incrementó enormemente la desocupación. Esta crisis, que marcó la salida del modelo agroexportador, dio inicio a un nuevo modelo de desarrollo, basado en el proceso de industrialización por sustitución de importaciones.

Luego de la Segunda Guerra Mundial, entre 1943 y 1976, uno de los aspectos más significativos fue el proceso de consolidación de las actividades industriales en ciertos sitios de la provincia. En consonancia con las políticas nacionales, a partir de 1943 se produjo la instalación y expansión de talleres de la industria liviana destinada al mercado interno con capitales de inversión nacionales. A partir de 1958, la provincia propició la

radicación de grandes industrias de capital extranjero, también en línea con las disposiciones nacionales (Simonassi; 2006). En este marco de políticas desarrollistas, entre 1960 y 1970, se hicieron grandes obras de infraestructura en todo el país -como el túnel subfluvial, el viaducto Oroño y la autopista Santa Fe Rosario-. Las mismas eran concebidas como soporte necesario para el desarrollo y modernización del país (Szupiany; 2019).

Asimismo, durante este período, Santa Fe experimentó un fuerte crecimiento poblacional, teniendo gran impacto en esto las migraciones internas. Según Gioria (2009), estas migraciones se dieron, al inicio del período, desde el norte de la provincia por el cierre de la fábrica de la Forestal (entre la década de los 40 y 60) y, al final de esta etapa, por las dificultades de la producción algodonera y azucarera del norte provincial y de Chaco. Esto fue generando la ocupación del suelo fuera de lo que eran hasta 1930 los límites de la ciudad.

Frente a la crisis económica y los altos índices de desocupación de los años 30, el Estado durante este período tuvo como estrategia económica el estímulo de la obra pública como la construcción de puentes y carreteras pavimentadas y la conservación en buenas condiciones de los caminos de tierra. Así aumentaron el número de camiones que llevaban cargas al puerto de Santa Fe y, con ello, la ejecución de una red de caminos que vinculó incluso otras localidades a donde el sistema ferroviario no había llegado. Sin embargo, las principales rutas se trazaron de forma paralela a las vías del tren, reproduciendo así la configuración y centralidad geográfica que había sido concebida con la red ferroviaria (Szupiany; 2019).

En este sentido, Szupiany (2019) afirma que este período se caracteriza por la institucionalización de la obra vial en Argentina. A lo largo del mismo podemos observar cómo se construye el predominio de transporte vial por sobre el ferroviario. El camino pavimentado comenzó a ser sinónimo de progreso económico y técnico. La implementación de nueva tecnología de movilidad y transporte asociada al predominio automotriz impulsó transformaciones significativas, en términos generales, en los núcleos urbanos existentes y en sus áreas de influencia. Y, particularmente, en los distintos caminos de acceso a las grandes ciudades, como el acceso este a Santa Fe.

Los viajes en barco a vapor y chalanas desde Santa Fe a Paraná fueron reemplazados en 1929 por un servicio regular de balsas/automóviles. Este cubría el trayecto de las dos localidades aumentando su frecuencia con el paso de los años. Ante el aumento del uso de los automóviles, en 1936, se construyó un atracadero en Colastiné que permitió acortar

el viaje en balsa (el cual anteriormente se encontraba en la planta urbana). Para realizar este atracadero, sobrelevaron la cota del terreno natural de las islas, dando origen a la RN168, la cual conectó **La Guardia**<sup>48</sup> con Colastiné. En 1952, esta ruta se continuó hacia el oeste sobre la Isla Berduc hasta un nuevo emplazamiento del atracadero de balsas<sup>49</sup> (Gioria; 2009: 118, Ceirano et al; 2020: 329).



Figura 6. Origen de la RN N° 168 sobre el camino al atracadero de balsas en el Río Colastiné. Fuente: Szupiany; 2019: 230.

La RN168 se fue modificando en múltiples ocasiones, sobre todo a partir de los impactos que las diversas crecientes tienen sobre ella. Las obras de construcción del puente sobre el río Colastiné (1957-1967), el túnel subfluvial (1962-1969) y la construcción del viaducto Oroño (1967) fueron complementarias a dicha ruta (Bertuzzi; 2017) (Ver Anexo figura 7).

Como planteamos en el apartado anterior en 1928 se inaugura el Puente Colgante que atraviesa la Laguna Setúbal<sup>50</sup>. Si bien este permitió conectar de forma vial la ciudad hacia

<sup>48</sup>La Guardia es un barrio de Santa Fe, ubicado a 5 km al este del centro de la misma. Nació en 1819 y originalmente fue una fortificación que estableció el entonces Gobernador Estanislao López para resguardar la ciudad. La Guardia se ubicaba en la vinculación del casco urbano colonial y San José del Rincón, en la costa. Al ubicarse sobre el riacho era el único lugar de acceso por agua desde el Paraná hacia la ciudad.

<sup>49</sup> Simultáneamente se brindaba servicio de lanchas de pasajeros desde el puerto de Santa Fe al de Paraná en 90 minutos. Existían 10 unidades que realizaban este servicio, con una capacidad para transportar entre 70 y 120 pasajeros. Cumplía 34 viajes al día, 17 de cada lado, con salidas simultáneas desde las 6 a las 24 horas, Este servicio se mantiene hasta la inauguración del túnel subfluvial (Gioria; 2009: 188).

<sup>50</sup> Con esta obra fue necesaria la mejora de la ruta que iba desde el puente hasta San José del Rincón. Con lo cual no sólo se realizaron obras para continuar con la RN 168 sino que también con la Ruta Provincial N°1 o camino costero (Bertuzzi; 2017). Esta ruta, que continuaba hacia el norte de San José del Rincón, se vio afectada por cada una de las crecidas importantes que se manifestaron luego de su ejecución (Del Rey y Levrino; 2020).

el este, es el viaducto Oroño el primer enlace específicamente carretero en esta dirección, ya que el puente Colgante, se construyó con la función principal de sostener los conductos de agua.

En 1962 comenzaron los trabajos del Túnel Subfluvial, el cual se culminó en 1969. Con su habilitación desapareció el servicio de lanchas entre Santa Fe y Paraná y se mantuvo sólo una balsa utilizada para el cruce de camiones que transportaban sustancias inflamables (Gioria; 2009: 120). Esta obra obligó, en 1965, a la continuación de la RN168 sobre islas hasta dicho Túnel

En 1966 se desarrolló una crecida del Río Paraná que se vio signada en inundación. El volumen de agua que pasó al subsistema Setúbal (ver anexo “Santa Fe en la cuenca del Río Paraná”) se encontró con la barrera que significaba la RN168. Por temor a la pérdida de estabilidad del Puente Colgante, debido a la fuerte erosión que sufrió en su margen izquierdo, se decidió la voladura de tramos de esta ruta para permitir el escurrimiento de las aguas. Los barrios La Guardia y Alto Verde se inundaron en su totalidad (Paoli; 2011:196, Ceirano et al; 2020:329). Lo mismo sucedió en el Barrio Vuelta del Paraguayo, lo que se puede reconstruir a partir de las entrevistas.

Valiente et al (2006) sostuvieron que durante la década del 70 el tramo de acceso este a la planta urbana de Santa Fe, entre la Laguna Setúbal y la Guardia, fue objeto de intervenciones con el fin de crear terrenos para la urbanización en el valle aluvial del río. Para asentar el Puente Oroño, desde 1967, se realizaron obras de dragado y refulado de la Laguna Setúbal. Esto generó la creación de terrenos antes inexistentes en el valle aluvial, particularmente a la altura del Paraje El Pozo

Es así que, a partir de 1970, comenzaron a construirse, por un lado, la Ciudad Universitaria de la UNL, en el borde este de la Laguna Setúbal, a la vera de la RN168, frente al barrio La Vuelta del Paraguayo. Y, por otro lado, las instalaciones del Centro Regional de Investigaciones y Desarrollo (CERIDE–CONICET). Ambas obras se emprendieron en terrenos cedidos por el municipio que fueron refulados a lo largo del tiempo a medida que fueron avanzando las construcciones (Collado y Calvo; 2005, Valiente et al; 2006) (Ver Anexo Figura 8)

Entre 1973 y 1975 se comenzó a construir el complejo habitacional **El Pozo**, en el marco de los planes del Fondo Nacional de la Vivienda (FONAVI). Este fue uno de los tantos barrios que surgieron a partir de la construcción de grandes conjuntos habitacionales -polígonos de vivienda- sin contar necesariamente con servicios básicos. Gioria (2009) sostuvo que estos conjuntos habitacionales se establecieron como

respuestas a la necesidad de reubicar a personas que vivían en vagones y depósitos del ferrocarril y otras empresas, en muchos casos, por haber sido afectadas por inundaciones. La construcción del barrio El Pozo implicó el relleno y alteo, mediante el trabajo de dragas ubicadas en la laguna Setúbal de aproximadamente una superficie de 600 por 400 metros. Esto significó una gran intervención al valle aluvial del río Paraná (Ver Anexo Figura 8).

En este marco de construcción de la ciudad Universitaria, el CERIDE y el barrio El Pozo, entre 1976 y 1978 se elevó el terraplén de la RN N°.168 entre Santa Fe y La Guardia, y se habilitaron nuevos puentes, a mayor cota, pero con escasas luces<sup>51</sup>. En 1977 se produjo nuevamente una crecida signada en inundación que provocó que la RN168, que estaba siendo reconstruida, fuera afectada, al igual que la Ruta Provincial 1. Alto Verde y La Guardia se inundaron en numerosos sectores<sup>52</sup> (Paoli; 2004; 2011; 2020).

La consecuencia sobre la dinámica hídrica de la realización de las infraestructuras desarrolladas en este período se observa, con más claridad, a comienzos del siguiente. La crecida del Río Paraná que se presentó entre diciembre de 1982 y agosto de 1983<sup>53</sup> devino en inundación al sobrepasar la Ruta 1 y sus defensas. La salida de todo este subsistema se producía por la sección de la RN168 entre Santa Fe y La Guardia, donde en un recorrido de aproximadamente 5 km se disponía sólo de 300 metros de puente en la sección de la laguna Setúbal (Puente Colgante y Oroño) y 340 metros distribuidos en 6 puentes aliviadores (ver anexo: “Santa Fe en la cuenca del Río Paraná”). La diferencia entre los caudales que ingresaban y la capacidad de evacuación por dichos puentes, dio lugar a un embalse, con desniveles, entre aguas arriba y debajo de la RN168, de hasta 70 cm. Esto produjo mayores niveles de inundación aguas arriba y un aumento de las velocidades de paso a través de secciones del Puente Colgante y de los puentes aliviadores (Paoli; 2004, 2011, Paoli et al; 2020).

La gran concentración de flujo de agua en el Puente Colgante, favorecida por el relleno del barrio El Pozo, dio lugar a velocidades altamente erosivas que destruyeron la costanera santafesina y provocaron el derrumbe de dicho puente. Lo mismo sucedió en el tramo de los puentes aliviadores. Con esta caída se destruyó también la cañería de provisión de agua a la planta de tratamiento de Santa Fe y parcialmente el conducto de la

---

<sup>51</sup> Hace referencia a la distancia que existe entre apoyos de una construcción.

<sup>52</sup> Por las características del lugar, se estima que también La Vuelta del Paraguay se inundó en este momento a pesar que no he encontrado registro de ello.

<sup>53</sup> Que “tuvo cinco picos sucesivos”, con “un nivel en Puerto Santa Fe de 7,35 metros” (Paoli; 2011: 196)

cloaca máxima. Por otro lado, la defensa de los barrios de viviendas del Pozo, Alto Verde y La Guardia fueron superadas (Paoli; 2004; 2011, Paoli et al; 2020). Y los barrios La Vuelta del Paraguayo y Colastiné Sur también se inundaron.

De esta manera vemos cómo los 25 km de la RN168 construidos a lo largo de este período sobre las islas del valle de inundación del río Paraná, formaron (y forman) un dique de contención, por correr perpendicular a la circulación de las aguas. Parte de estos terrenos, como señalamos, fueron ocupados por la ciudad Universitaria, el Barrio el Pozo, el CERIDE lo que demandó el relleno de una extensa superficie de bañados de la laguna Setúbal. Para evitar los procesos erosivos de las aguas se construyendo aliviadores sin un cauce lo suficientemente profundo que permitiera, fácilmente, el desagüe de la laguna, provocando en las crecientes, una fuerte presión sobre las obras existentes e inundaciones de los barrios isleños (Gioria; 2009, Bertuzzi; 2015). Así, la inundación se convirtió en un problema urbano en estrecha relación con el modo en que se ha ido ocupando el valle de inundación del río con obras de infraestructuras que bloquean el escurrimiento del agua (Rausch; 2010).

En búsqueda de la creación de terrenos aptos para la urbanización, a los que hicimos recientemente referencia al recuperar a Valiente et al (2006), se establecieron reglamentos, disposiciones y proyectos desde el municipio. El Plan Director de la Ciudad de Santa Fe, aprobado en 1980 por la Ordenanza Municipal N.º 7871, planteó como idea central el control de la expansión de la ciudad hacia el Norte y su proyección al Este, hacia las islas. Esto oficializó lo que venía sucediendo años anteriores: la instalación de casas quintas y proyectos para fines turísticos<sup>54</sup>. Siguiendo a Rausch (2010), este Plan estableció ciertas cuestiones que tuvieron continuidad en la actualidad, como fue la ocupación del albardón costero perteneciente al valle aluvial del río Paraná y la reubicación de las instalaciones portuarias.

En este contexto de proyección de expansión hacia el este, del desarrollo de nueva infraestructura vial y de nuevas tierras “ganadas” a la Laguna, la Isla el Sirgadero comenzó a tener mayor valor económico. Durante la década de 1970, podemos observar la mensura de las islas aledañas a la RN168. Esto implicó que distintas personas alcanzaran la categoría de “propietarios legales”, comprando porcentajes indivisos de las

---

<sup>54</sup>Es importante señalar que este Plan se dispuso durante el último gobierno cívico-militar-eclesiástico y empresarial. En este sentido, Alonso y Citroni (2008) sostuvieron que el gobierno militar, entre los años 1976 y 1983, llevó adelante una serie de reformas urbanas que, dando continuidad a tendencias previas, intentaron recuperar una ciudad limpia, ordenada y tranquila. En este sentido, las obras de infraestructura y de ocupación del valle aluvial del río Paraná y la Setúbal durante la última dictadura respondieron a este objetivo.

tierras -en las cuales se asentaban los barrios isleños desde inicio de siglo- a bajo costo (Priano, Juan Antonio y Tribu Isleña Los Tobas y otros s/ medidas preparatorias; 2007). Evidentemente, así como el Estado cedió tierras en el valle aluvial del río Paraná a distintas entidades públicas -como la UNL y CONICET- también lo hizo a privados (Ver Anexo figura 9).

Para este momento, en algunos barrios isleños, las personas comenzaron a pagar por las tierras en las que ellas y sus antepasados vivían. Sin embargo, sólo contaron -y en algunos casos- con un recibo que no poseía validez legal como título de propiedad. A la par empezaron a autogestionarse el acceso al agua, caminos, alumbrado, defensas. Al mismo tiempo, se crearon instituciones como escuelas primarias, iglesias, vecinales, clubes. Y se organizaron, a través de las distintas vecinales -de Alto Verde, La Vuelta del Paraguay, La Guardia y Colastiné, Arroyo Leyes- para afrontar los problemas comunes a todo lo que llamaron “la costa”. Exigieron al Estado el reconocimiento de la propiedad de quienes habitaban el lugar, la provisión de servicios básicos como agua potable, la atención primaria de la salud, la realización de destacamentos policiales, de obras para prevenir las inundaciones e incluso la autonomía comunal para Arroyo Leyes y Rincón (Diario El Litoral; 12.05.1971).

En este punto es importante marcar que en este período la situación laboral de la población isleña se vio comprometida y reconfigurada. Durante el Gobierno de Arturo Frondizi (1958-1962), se apostó a la radicación de capitales extranjeros para poder llevar adelante una reforma estructural de la industria e infraestructura en pos del “desarrollo nacional”. Así empezaron a instalarse en Argentina industrias extranjeras en sectores específicos: petroquímica, metalúrgica y automotriz (Szupiany; 2019). El sur provincial protagonizó en este período el proceso más dinámico de expansión industrial, lo que implicó cambios en el transporte y la infraestructura. Entre 1972 y 1976 el gobierno Nacional se encargó de realizar obras acordes a los cambios en la tecnología marítima aparejados a los buques de gran porte y contenedores. Al ser el cordón industrial de Rosario el principal destinatario de dichas inversiones, a principios de la década de 1970, su puerto -ya reestructurado- adquirió mayor relevancia en lo referido a las exportaciones (Pasquali; 2006).

Esto generó un proceso de declinación del puerto local<sup>55</sup>. A comienzos de los 70 la mayor parte de estas instalaciones portuarias no estaban adaptadas a las exigencias

---

<sup>55</sup>Esto a pesar de que previamente, en 1952, la Junta Reguladora de Granos se impulsó la construcción de elevadores de granos por parte de empresas privadas por lo que se construyó en el puerto local un elevador terminal con 72 silos



técnicas del sistema portuario internacional. El problema principal era el mantenimiento y profundización del dragado para asegurar la navegación de los grandes barcos<sup>56</sup>. A esto se sumó, el predominio que comenzó adquirir el transporte automotor por sobre el fluvial y ferroviario para el traslado de carga (Gioria; 2009). Así las disposiciones gubernamentales, que direccionaron la reestructuración de ciertos puertos en detrimento de otros, acompañaron este cambio más general en el modelo de transporte<sup>57</sup>.

Este proceso de declinación del puerto de Santa Fe impactó fuertemente en los barrios isleños ya que muchas personas que allí vivían trabajaban en actividades asociadas al puerto y astilleros. Por ello, el aumento del desempleo en estos barrios caracterizó el final de este período, como así también el aumento de la población isleña empleada en el sector público, en la construcción -por ejemplo, en las obras de las infraestructuras que se hicieron en el lugar como la RN N°.168, la Ciudad Universitaria o CERIDE- y en empleos asociados al cuidado y a las tareas denominadas como domésticas. A partir del relato oral, podemos observar también como por los cambios en las formas productivas y el avance tecnológico, actividades como la caza y recolección de paja fueron mermando. La pesca, que se realizaba en las proximidades de sus viviendas, continuó siendo una actividad importante de subsistencia básicamente para el consumo familiar.

A partir de todo lo expuesto en este apartado, es importante señalar que este período se caracterizó por una progresiva ocupación del valle aluvial del río Paraná en donde las crecidas del río, sin llegar a ser extraordinarias, mostraron que las distintas obras de infraestructuras realizadas interfirieron en el normal escurrimiento de las aguas. Estas obras de infraestructura provocaron mayores recurrencias en las inundaciones para los barrios isleños, a la vez que generaron un aumento de la especulación inmobiliaria sobre las islas. De esta manera, el binomio obras de infraestructura y especulación inmobiliaria comenzó a estar presente sobre las islas, especialmente Sirgadero, acompañado de compra y venta de las tierras en las que vivían personas desde inicio de siglo.

---

y 51 entre silos con capacidad de almacenar 48.000 toneladas de granos, con una playa de estacionamiento con capacidad para 300 camiones. También se adquirieron una balanza de recepción, secadoras, limpiadoras y despuntadoras de granos.

<sup>56</sup>En 1978 la decisión del gobierno dictatorial de anular la ley que establecía un calado de 30 pies en el Río Paraná hasta el puerto de Santa Fe -lo que incluía los 7 kilómetros del canal de acceso- generó serios inconvenientes para la navegación de buques ultramarinos. Sumado a ello, la crecida del Río Paraná de 1982 y 1983 acarreó mayores cantidades de sedimentos que formaron extensos bancos de arena lo que provocó que diversos buques quedaran varados en el canal de acceso. Esto impactó fuertemente en la rentabilidad de los operadores de granos que al tiempo paralizaron su actividad en el lugar (Gioria; 2009).

<sup>57</sup> Para profundizar en las disposiciones gubernamentales en relación al cambio del modelo de transporte: Szupiany; 2019: 151.

## **Transporte multimodal, logística y nueva gestión de las inundaciones: La IIRSA y la gestión del riesgo sobre las islas (1970/80 - 2007).**

A esta etapa la caracterizamos por su consonancia con la instauración y consolidación del neoliberalismo<sup>58</sup> en Argentina. En este contexto, se observa un fuerte cambio en la producción agropecuaria del país, en particular, y de Sudamérica en general con la incorporación de nueva tecnología. Esta generó, por un lado, más dependencia del sistema de aprovisionamiento de insumos y maquinarias y, por otro, la modificación del sistema del almacenamiento y transporte por la expansión en los volúmenes de producción. Dicho proceso estuvo acompañado del aumento de la importancia del capital privado y transnacional en estas actividades asociado al proceso de re-primarización de la economía -que fue de la mano con el proceso de desindustrialización nacional- impulsado por las demandas del mercado internacional.

A mediados de la década de 1970, comenzó a desarrollarse el monocultivo de soja - con su “paquete productivo” centrado en la siembra directa y los agrotóxicos-, que implicó cambios en la forma de producir y en la utilización del suelo. Esto significó una transformación en el perfil productivo de la provincia de Santa Fe que desplazó la ganadería al extenderse la frontera productiva (Lattuada; 2019).

Así este período se caracteriza por la exacerbación de las lógicas y contradicciones inherentes a la acumulación incesante del capital, lo que se tradujo en la profundización del modo de apropiación extractivista de los bienes comunes en toda América Latina. Lo cual, necesariamente, fue acompañado del desarrollo de una infraestructura acorde a la necesidad de expansión del capital a territorios inexplorados y a bienes naturales desestimados hasta el momento.

A través de esta infraestructura extractivista el orden global incide en el orden local pero selectivamente, de modo diferente a las etapas anteriores, focalizando en los espacios

---

<sup>58</sup>Recuperando a Puello Socarras (2015) consideramos que el neoliberalismo no se agota en un programa de medidas políticas - económicas y sociales, sino que es un proyecto económico - político transnacional de clase (colonial y patriarcal también). Sus manifestaciones más concretas están dadas a partir de la instalación de una estrategia de acumulación específica denominada “desarrollo”. Esta se basa en la idea de que la producción y reproducción de las relaciones sociales deben sujetarse al mercado. La dimensión estratégica en el neoliberalismo, afirma Puerro Socarrás, se ha materializado en diferentes programas de política –algunas incluso que apuntan a una mayor intervención estatal para reforzar las lógicas del sistema y/o paliar o matizar sus contradicciones inherentes introduciendo medidas sociales– sin evidenciar transformaciones en la matriz de desarrollo. Siguiendo al autor, esto ha significado reacomodos tácticos en el neoliberalismo sin implicar necesariamente la superación del mismo. En Argentina comienzan a observarse discursos y prácticas que se orientan a la “alianza público - privado”, “la nueva gestión pública”, “la gobernanza”, que requieren una intervención estatal a los fines de asegurar que el mercado realmente funcione y se “corrijan” sus fallas. Así se difunden recetas administrativas que se presentan como autónomas -distanciadas del mundo turbulento de la política, de la estructura y de la competencia del Estado- e indispensables para fomentar el desarrollo del país y se presentan incluso programas de los Organismos Internacionales de Financiamiento (como el BID y el BM) para realizar reformas institucionales orientadas a los cambios estatales requeridos.

más dinámicos para la acumulación del capital (Santos, 1993; Silveira, 2011). Es así que, desde fines del siglo XX, la producción del territorio estuvo condicionada por mecanismos de planificación y gestión que tienen una escala regional. Los proyectos y programas regionales, traccionados por actores transnacionalizados, adquirieron más fuerza y presencia en el diseño de las políticas públicas.

### **El Puerto de Santa Fe en la hidrovía Paraná – Paraguay y el Corredor Bioceánico Porto Alegre – Coquimbo.**

En este contexto, la vía navegable que conforman el río Paraná y el río Paraguay, denominada como HPP adquirió mayor centralidad. La HPP representa el 23% de la superficie del Sudamérica y es una de las vías fluviales navegables más importantes del mundo. Posee una extensión aproximada de 3442 kilómetros comprendidos de Norte a Sur desde Puerto Cáceres (Brasil) hasta Puerto Nueva Palmira (Uruguay). Y un área de influencia que abarca una superficie directa de 720.000 kilómetros cuadrados e indirecta de aproximadamente 3.500.000 kilómetros cuadrados (Instituto de Desarrollo Regional de Rosario; 2018). A través de la misma se comercializa la producción de granos y derivados agroindustriales de Argentina, Paraguay, Bolivia y parte de la producción del Estado de Mato Grosso de Brasil.

Desde el año 1995, en el marco del proceso de privatización de las cuencas navegables de Argentina, la concesión de dragado y balizamiento de la HPP fue otorgada a la empresa Hidrovía S.A, integrada por la empresa nacional Emepa y la dragadora de origen belga Jan de Nul<sup>59</sup>. Desde el año 2000, la HPP se constituye como uno de los ejes de integración estratégico de la IIRSA<sup>60</sup>. Esta iniciativa, que como ya dijimos en capítulos previos, tiene como base un documento de diagnóstico elaborado por el BID, se propone la adaptación de la infraestructura y logística suramericana a las necesidades de los nuevos patrones de transporte internacional. Esta propuesta para la optimización de la circulación de la mercancía, que buscó reducir o eliminar los “cuellos de botella” a la libre circulación, tiene como Comité Técnico coordinador, precisamente, al BID, a la Corporación Andina de Fomento (CAF) y al Fondo Financiero para el desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA) (Álvarez; 2019).

---

<sup>59</sup>La concesión a Hidrovía S.A generó que el dragado de la vía navegable quede sujeto a las demandas de las empresas. Lo que favoreció el polo portuario de Gran Rosario en detrimento de Santa Fe (Álvarez; 2019).

<sup>60</sup>Los ejes de integración elaborados por la IIRSA son: 1 – Eje Andino 2- Eje de Capricornio, 3- Eje Hidrovía Paraguay-Paraná, 4- Eje del Amazonas, 5- Eje del Escudo Guayanés, 6- Eje del Sur, 7- Eje Interoceánico Central, 8- Eje del Mercosur-Chile, 9- Eje Perú-Brasil-Bolivia.

Dicho Comité estableció, en su Plan Estratégico, una propuesta de integración a través de la superación de barreras geográficas, el acercamiento a los mercados y nuevas oportunidades económicas para los países. Así es que se diseñaron una “Cartera de Proyectos” de megas obras de infraestructuras en cada uno de los ejes de integración con el objetivo de articular los territorios más atractivos para la acumulación del capital con los centros internacionales de producción y consumo a través de puertos ubicados en el Atlántico y en el Pacífico (IIRSA -COSIPLAN; 2017, Álvarez; 2019)<sup>61</sup>.

La HPP, en este marco, es un corredor esencial para los planes de reordenamiento territorial de Sudamérica puesto que es un eje que se articula con otro eje de gran relevancia: el Eje MERCOSUR – Chile, en el cual se proyecta el Corredor Bioceánico Porto Alegre - Santa Fe - Coquimbo. Este representa una vía de comunicación que une el Océano Pacífico con el Océano Atlántico, se extiende por 2.472 kilómetros y conecta el puerto de Porto Alegre (Brasil) con uno de los tres puertos de la Región de Coquimbo (Chile). En su recorrido, transita la IV Región de Chile (Coquimbo), las provincias argentinas de San Juan, La Rioja, Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos y Corrientes, y el Estado de Río Grande do Sul en Brasil.

Ambos ejes son fundamentales para la estrategia comercial del sur de Brasil, Paraguay, Bolivia, el centro de Argentina y el norte de Chile al permitir la salida de mercancías por el Pacífico, reduciendo tiempos y los costos de transporte hacia los mercados más dinámicos como el asiático<sup>62</sup>. Adquiriendo aún más importancia geopolítica la conexión entre ambos al ser -por medio de la conexión de la HPP con la Hidrovía Paraná Tieté- un camino de salida de toda la producción de Sao Paulo para su exportación por el Océano Pacífico (Acebal y Álvarez; 2021)<sup>63</sup>.

---

<sup>61</sup>Esto debe ir necesariamente acompañado de un marco de apertura comercial y de inversiones, “armonía” política y convergencia regulatoria entre países en perspectivas a una articulación territorial que facilite precisamente el acceso al mercado: de materias primas e insumos a los centros de producción (incluida fuerza de trabajo) y de la producción a mercados nacionales e internacionales (Álvarez; 2017).

<sup>62</sup>A principios del siglo XXI China emerge como potencia mundial, disputando material y simbólicamente la dominación de EEUU. Con un nuevo posicionamiento global China necesita de Asia, África y Latinoamérica como proveedoras de los insumos necesarios para mantener su expansión económica y modernización. Una consecuencia de esto es el despliegue de una estrategia internacional de control de las rutas comerciales y la construcción de nuevos corredores que son el fundamento material del denominado “Consenso de Beijing”. Las aspiraciones chinas en la región se ponen de manifiesto en la promoción y financiamiento de corredores bioceánicos que conectan los recursos estratégicos con los principales puertos en el litoral pacífico de Suramérica. Estos proyectos complementan la Nueva Ruta de la Seda, franja que se articula para dinamizar la economía mundial reorientándola en dirección al continente asiático (Álvarez y Acebal; 2021).

<sup>63</sup>La minería y el agronegocio son las actividades económicas centrales en la zona de influencia del corredor bioceánico Porto Alegre-Santa Fe-Coquimbo. La salida por el Atlántico y por el Pacífico de estos recursos estratégicos de manera fluida y sin obstáculos es una pretensión que las grandes empresas están motorizando para dar respuesta a la creciente demanda internacional y las superganancias del agronegocio y el auge minero (Álvarez; 2019).

De esta manera, tal como se planteó en el capítulo 1, la IIRSA, con el desarrollo de la infraestructura necesaria para las nuevas modalidades de circulación, expresa un reordenamiento territorial en función de dinámicas globales -de necesidades distantes y actores extraños al lugar (Santos; 1993, Silveira; 2016)- que tiene gran incidencia en la provincia de Santa Fe en general y la ciudad en particular.

A partir de 1990, con el plan de descentralización y reforma del Estado, que incluyó la provincialización de los puertos argentinos y la transferencia de la gestión de los mismos a organismos públicos no estatales, se creó -mediante la ley provincial N°11.011- el Ente Administrador del Puerto de Santa Fe (EAPSF). La creación de dicho Ente cambió notablemente el funcionamiento de la actividad portuaria puesto que la administración del mismo dejó de estar monopolizada por el Estado para ser compartida con sectores productivos y empresariales de la ciudad. El EAPSF se conforma por un representante de la provincia -que ejerce la presidencia-, uno del municipio, un representante de los trabajadores portuarios, seis representantes de distintos sectores empresariales (Centro Marítimo, Cámara de Comercio Exterior de Santa Fe, Confederación de Asociaciones Rurales de Santa Fe, Shell CAPSA, Asociación de Usuario y Prestatarios de Servicios del Puerto de Santa Fe, La Unión Industrial Santa Fe) y por un veedor miembro de la BCSF (Blanc; 2016).

Desde la creación del Ente, se instaló la idea oficial de que el espacio del Puerto ya no servía como tal. Las condiciones técnicas del lugar en donde se encuentra ubicado -el costo de mantenimiento y dragado que requiere el canal de acceso al mismo y la diferencia de pies de profundidad que posee con respecto a los puertos del Gran Rosario- limitaban la oferta portuaria que se podría realizar desde Santa Fe. Por lo cual se planteó como necesario un proceso de reconversión que lo volviera a posicionar como una opción competitiva.

En este marco se realizaron cambios en los usos del suelo en donde actualmente se emplaza el Puerto, lo cual fue reglamentado primero en el Plan Director y luego en el Master Plan (2003). Estos cambios en las normativas posibilitaron el desarrollo turístico, comercial e inmobiliario.

Así, en 2004, se aprobó la modificación del Reglamento de Zonificación de la Municipalidad creando el distrito “Ciudad Puerto” en parte de los terrenos fiscales del Puerto con el objeto de destinar los mismos a los usos de equipamiento administrativos, comercial, financiero, turístico e institucional a escala urbana complementando con

actividades residenciales y de esparcimiento (ibidem)<sup>64</sup>. Es así que, en la actualidad de 70 hectáreas, 55 están destinadas al desarrollo urbano, comercial e industrial, no portuario.

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

Por tanto, en 2003 la Legislatura Provincial autorizó -mediante la ley 12108- al Poder Ejecutivo a suscribir un Convenio de Préstamo con el FONPLATA para la realización exclusivamente de la etapa de pre inversión correspondiente al Proyecto de Reconversión del Puerto de Santa Fe.

El lugar elegido en 2006 por el EAPSF para el nuevo emplazamiento del Puerto – denominado punto G (“PG” en figura 7)– fue fuertemente discutido. Principalmente porque las características del río en este lugar plantearon serios inconvenientes hidráulicos, que implicarían un dragado permanente, lo que reproduce el problema del Puerto actual (CEAP; 2012). Asimismo, se cuestionó porque las obras complementarias de acceso vial y ferroviario, al emplazarse sobre islas, tendrían un fuerte impacto ambiental e hídrico (CEAP; 2012: 13). Pero también fue puesto en cuestión por las denuncias realizadas por medios de comunicación local –particularmente por el Diario Uno Santa Fe– y organizaciones locales por la compra de tierras a bajo precio en 2003 por parte de empresarios locales -concretamente las familias Vittori y Caputto, ambos dueños del Diario El Litoral– en donde tres años después se determina la reubicación del nuevo puerto (Diario UNO; 08/07/2007; CEAP; 2012).

El sitio que se decidió como lugar para que se instale una terminal portuaria complementaria es en la “Isla Mellado”, en donde confluyen el Río Colastiné con el brazo “La Paciencia” el cual era parte del antiguo cauce del río Paraná. Este es un cauce de unos 1000 metros que tiene buena profundidad natural y una isla resistente, pero de baja altura

---

<sup>64</sup>Es importante señalar que desde 2011 quien adquiere gran parte de las concesiones para el desarrollo inmobiliario y comercial es el Grupo IRSA (Blanc; 2016: 128). Este grupo empresarial es el mismo que desde el 2007 y hasta el 2015 era dueño de un 70% de la Isla el Sirgadero, lugar en donde se proyecta una de las obras viales asociadas al Nuevo Puerto: el Enlace Vial Santa Fe Paraná (Acebal y Álvarez; 2019).

por lo que se proyectó elevarla. Según un personal técnico encargado de diversos estudios sobre la factibilidad hídrica de las obras de infraestructura, en la zona este lugar tiene una serie de aspectos a favor y en contra. Entre los aspectos en contra se encuentra la imposibilidad actual de accesos carreteros. Así una de las obras indispensables para la readaptación logística y reconversión del Puerto y que también tiene gran relevancia para la concreción del Corredor Bioceánico Porto Alegre - Coquimbo es la conexión vial entre Santa Fe y Paraná (Entrevista personal a referente técnico en el tema. 26/03/2021).

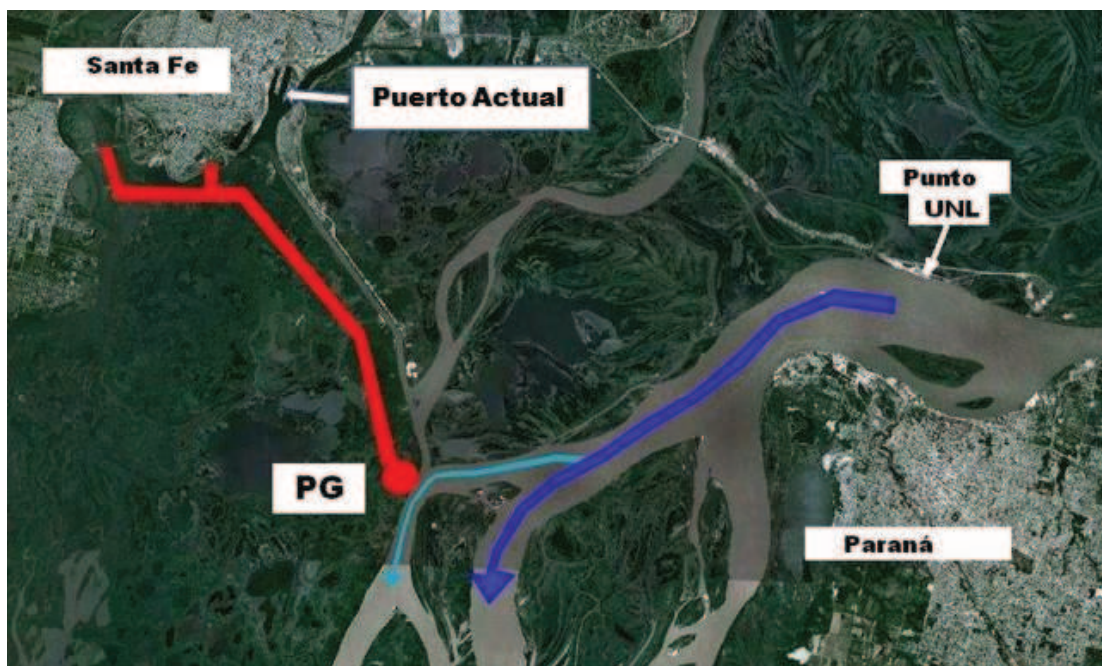


Figura 7. Propuestas de emplazamiento del Nuevo Puerto. Fuente: CEAP; 2012

El otro lugar considerado para la relocalización del puerto fue el seleccionado por un grupo técnico de la UNL que fue convocado para evaluar las distintas alternativas que había proyectado el Consorcio COINRE sobre el sitio en el cual ubicar la obra. El lugar escogido por este grupo de la UNL estaba ubicado a las cercanías del túnel subfluvial (ver figura 7)<sup>65</sup>. El motivo de las discrepancias con el punto G se sustentó en que el brazo del Río Paraná, “La Paciencia”, atravesaba un proceso de desactivación (esto es reduciendo su ancho y caudal, no profundidad) desde hacía bastantes años producto de la dinámica morfológica que adquiere el río en el lugar. Resulta angosto para la maniobra de los buques y requiere de permanente dragado por los sedimentos que allí se acumulan y que impiden tener una profundidad óptima.

<sup>65</sup>El sitio al norte del Túnel Subfluvial tenía amplitud para maniobras de buques, una dinámica morfológica favorable al mantenimiento de buenas profundidades - lo que implica menor dragado - y contaba con el acceso vial de la ruta nacional 168, lo que reduciría los costos de inversión estatal (CEAP; 2012).



En 2007 el Gobernador de la provincia presentó un proyecto de expropiación de las tierras en donde sería emplazada la nueva terminal multipropósito. Si bien el proyecto tuvo medía sanción de diputados a fines del 2007, fue en 2008 cuando -con un cambio de gestión en el gobierno provincial y municipal- se aprobó en el Senado (Ley Provincial N°.12855) y en 2011 se decretó. La ley no solo abarca entre 40 y 50 hectáreas para construir el Puerto y sus accesos, sino que también otras 24.000 hectáreas para la realización de una reserva ecológica, un complejo turístico y recreativo y un parque industrial (CEAP; 2012).

En lo relativo al Corredor Bioceánico, consideramos relevante señalar que en 1998 las provincias de Santa Fe, Córdoba y Entre Ríos crearon la Región Centro como un intento de sentar una base de negociación conjunta frente al gobierno nacional y de acción concertada frente al mercado internacional y el MERCOSUR (Alonso; 2006)<sup>66</sup>. A través de ella, sus gobiernos propiciaron encuentros y convenios con representantes del gobierno de San Juan -e incluso con representantes gubernamentales de la Región de Coquimbo (Chile) y del Estado de Mato Grosso (Brasil)- para promover la “regionalización” e impulsar el desarrollo y concreción de este corredor bioceánico (Región Centro; S/D).

Así, en los documentos acordados por la Región Centro se planteó como necesario “contar con una infraestructura regional adecuada, para potenciar la circulación de bienes, personas y servicios en los corredores de integración sudamericanos (fluviales, ferroviarios o carreteros), clave para fomentar el comercio intra y extra regional” y “desarrollar la infraestructura de transporte” (portuaria, carretera, ferroviaria, aeroportuaria), “optimizando la Hidrovía Paraguay-Paraná, fomentando su interconectividad, y principalmente, desarrollando los lineamientos para el ordenamiento logístico tendientes a potenciar integralmente el sistema de salida de nuestros productos” (Región Centro; 05/10/2018).

Este corredor requiere de una serie de obras de infraestructura como necesarias a mediano y largo plazo para la planificación del transporte en el municipio de Santa Fe - Nuevo emplazamiento del Puerto, conexión vial entre Santa Fe y Paraná, mejora de las

---

<sup>66</sup>“La Región Centro de la República Argentina, se constituye como un espacio político subnacional, que agrupa a las provincias de Córdoba, Entre Ríos y Santa Fe, con el fin de promover su desarrollo económico social; conformando un área de gran potencial para transitar el favorable escenario de la economía internacional. (...) Las comisiones de trabajo se integran con participación del sector público privado a través de representantes de los distintos Ministerios y de los Foros de la Sociedad Civil de cada una de las provincias. (...) El logro de estas metas coloca a la región en una posición de privilegio en el marco del Mercosur, e importa el incremento de las ventajas comparativas de la actividad productiva de las tres provincias y toda su zona de influencia (Santa Fe Provincia - Región Centro. S/D).



condiciones del aeropuerto y vías férreas- que son parte de la cartera de proyectos del Eje Mercosur-Chile de IIRSA.

### **Nuevas ocupaciones de las islas**

Durante la década de 1990 se dieron sucesivas intervenciones en las islas y el albardón costero que aceleraron aún más su proceso de ocupación y que repercutieron en el escurrimiento de las aguas. En 1992 se produjo nuevamente una crecida devenida en inundación, que tuvo un nivel superior a la inundación de 1982/83 pero menor caudal y duró menos en el tiempo. Sin embargo, varias defensas de Alto Verde, La Guardia, Colastiné y Rincón fueron sobrepasadas (Paoli;2020). También se inundó La Vuelta del Paraguayo.

Fue así que durante los años 1993 a 1996, a través del Programa de Rehabilitación para la Emergencia de las inundaciones (PREI) financiado por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF)<sup>67</sup>, se proyectaron y construyeron numerosas defensas contra inundaciones. Particularmente, en el barrio FONAVI el Pozo, el Distrito de Alto Verde y en la Guardia, y Rincón y Colastiné Norte con la realización de la defensa ambos lados de la Ruta Provincial N°1 (en adelante RPN°.1) (Paoli; 2004: 97). La construcción de estas defensas incidió en el crecimiento de La Guardia, Colastiné y San José del Rincón (Rausch; 2010). Con las mismas no sólo se consolidaron áreas ya urbanizadas y mejoran su situación ante eventuales crecientes, sino que también se habilitan gran cantidad de suelo para el mercado inmobiliario (Bertuzzi 2017).

En 1998 se produjo otra inundación que afectó a lugares con defensas provisorias o sin defensas (como es el caso de la Vuelta del Paraguayo). Si bien las defensas hicieron que barrios como Alto Verde y la Guardia no se vieran afectados, estas también generaron inconvenientes y condicionamientos para la circulación de las aguas. Las defensas de la Guardia bordearon la salida del aliviador 6 y la defensa de Alto Verde impidieron todo escurrimiento de las aguas hasta el Corte Grande (Ver Anexo: “Santa Fe en la cuenca del Río Paraná”). Y a su vez, en el Corte Grande se ubicó un camino de vinculación que obstaculizó el paso de agua y al sur de este otro conjunto de defensas, en lo que se denomina La Boca, tenía escasos pasos para el escurrimiento de las aguas (Paoli; 2004; 2011; 2020)

---

<sup>67</sup> Este es una de las cinco instituciones que integran el Banco Mundial

Asimismo, en 1997 se vendieron 23,6 hectáreas de terrenos municipales a la vera de la RN N°.168, según habilitación otorgada por el Concejo Municipal, para la instalación del hipermercado Wall Mart en terrenos bajos que fueron refulados para construir, además del hipermercado, un centro comercial y un complejo de salas de cine (Zentner; 2016)<sup>68</sup> (Ver Anexo figura 10). Además, en este período la UNL decidió trasladar las sedes de algunas unidades académicas a la Ciudad Universitaria, por lo que amplió la superficie de ocupación en el lugar. Y a su vez, en los terrenos de la misma se estableció “la reserva ecológica”. También se ampliaron las instalaciones del CERIDE-CONICET con la construcción del Parque Tecnológico Litoral Centro<sup>69</sup>. Se construyó la Costanera Este sobre la Laguna Setúbal, estructurando un sector que había sido ocupado con intermitencia por playas construidas por iniciativa privada. Y desde principios de los 2000 la UNL y la Asociación de Trabajadores del Estado (ATE) construyeron un centro recreativo (Hotel y Predio UNL - ATE) (Ver Anexo figura 10).

Luego de la inundación de 1992 el gobierno provincial decidió modificar el acceso Este a la ciudad con la construcción de la autovía en el tramo en cuestión, incluyendo los puentes aliviadores actuales, el intercambiador que enlaza RPN°.1 y la RN N°.168 en La Guardia y la rotonda frente a la Ciudad Universitaria. En 2001, se construyó una calle colectora paralela a la RN N°.168, que vincula al Puente Oroño con la Ciudad Universitaria y el barrio El Pozo y se reparó el Puente Colgante en 2002.

En 2007 se inició la construcción de una autovía Santa Fe-Paraná que se inauguró en 2011. La realización de esta obra, implicó el ensanche del terraplén y la construcción de aliviadores paralelos a los existentes, replicando las luces de escurrimiento de la ruta con ampliación de un nuevo aliviador. Sólo el 12 % de la obra fue ejecutada como viaducto. El resto está conformado por terraplenes, transversales al sentido del escurrimiento del agua (Bertuzzi; 2015, 2017).

En el año 2000, se estableció la Ley Provincial 11730 la que refiere al “régimen de uso de bienes situados en las áreas inundables” dentro de la jurisdicción provincial. El artículo 14 estableció que “no pueden realizarse obras, actividades, ni emprendimientos públicos o privados que impidan el libre escurrimiento de las aguas”. Sin embargo, podemos observar cómo las intervenciones sobre el este del municipio -ampliación constante de la

---

<sup>68</sup>Este proceso conlleva años después (en 2009) a la decisión de desalojar a 55 familias del barrio constituido en terrenos aldeaños al centro comercial, denominado como Villa Corpiño, y relocalizarlas en el barrio Alto Verde (Acebal; 2015).

<sup>69</sup>Un complejo de vinculación entre empresas y organismos de investigación tecnológica del que participan además la UNL la Municipalidad de Santa Fe y el Gobierno Provincial

Ciudad Universitaria, CERIDE, construcción del centro comercial, del predio UNL ATE, las obras de ampliación de la RN N°.168, entre otras mencionadas- no cumplieron con las disposiciones legales establecidas, sino que profundizaron el límite al libre escurrimiento de las aguas que comenzó en los dos períodos previos.

### **Otra forma de gestionar las inundaciones**

El 29 de abril de 2003 se produjo una inundación de los barrios del oeste de Santa Fe por la crecida del río Salado. Si bien este presentaba niveles de caudal extraordinarios, lo que impulsó el ingreso del agua a la ciudad fueron las obras de infraestructura del Puente Autopista Rosario–Santa Fe y del terraplén de la Avenida Circunvalación Oeste. La primera obra carecía de luz suficiente para el escurrimiento de la crecida, lo que generó un efecto de embalse aguas arriba. La segunda, se trató de un sistema de defensas incompleto que permitió que el agua penetre de manera masiva y precipitada, actuando como una especie de dique que represó y acumuló el agua sobre las áreas de relieve más bajo. Esta inundación significó la mayor “catástrofe hídrica” del municipio al quedar un tercio del mismo anegado, con más de 130 personas muertas, aproximadamente 80000 alojadas en más de 200 centros de evacuación y ser incontables los daños materiales (Crovella, 2011).

Con el transcurso de sucesivas inundaciones —fluviales y pluviales—, fueron emergiendo un conjunto de saberes que trajeron aparejados distintos discursos de verdad y relaciones sociales (Foucault;1988,2006,2014. Ceceña; 2004), que orientaron las acciones referidas al ordenamiento de la ciudad. Pero particularmente, a partir de la inundación del año 2003 se desencadenó un proceso que normalizó a las inundaciones bajo la concepción de “hecho natural, recurrente e inevitable”, y consolidó un discurso hegemónico que planteó, luego de cada suceso, la “necesidad de reconstruir y reparar la ciudad” desplazando de la agenda pública el debate sobre las causas y culpabilidades. Dicho discurso introdujo las nociones de “vulnerabilidad y riesgo” en las políticas públicas y estableció un marco teórico de legitimación social y política. Consecuentemente con esto, emergió un marco institucional basado en la problemática de la “gestión del riesgo”, amparando y habilitando la constitución de proyectos urbanos concebidos con anterioridad (Bordas; 2012). Con este marco, se comenzó a naturalizar una dinámica de intervención estatal que promovió —y promueve— el desplazamiento forzoso de población empobrecida bajo el rótulo de “relocalizaciones” (Crovella; 2011; Núñez, Crovella y Bordas; 2013; Acebal; 2015; Acebal y Crovella; 2018).

Este proceso de construcción de este nuevo marco institucional, tuvo como emergentes la creación ese mismo año de la Unidad Ejecutora de Recuperación de la Emergencia Hídrica y Pluvial -más conocida como “Ente de la Reconstrucción”- en la esfera provincial. Y, en el 2005, la creación de la Subsecretaría de Gestión de Riesgos en el ámbito municipal. Este proceso, tal como desarrollaremos en el próximo capítulo, se consolidó y profundizó con el cambio de gobierno municipal.

### **Los inicios de la Coordinadora de la Costa**

Frente a las diferentes inundaciones y las gestiones de las mismas, a las obras de infraestructuras que se realizaron con fuerte impacto hídrico en el lugar y al avance de la especulación inmobiliaria sobre las tierras de islas y del albardón costero, es que a fines de la década de 1990 surgió una organización social que se denominó La Coordinadora de Organizaciones No Gubernamentales de La Costa. Esta organización estaba conformada por personas y organizaciones de Arroyo Leyes, San José del Rincón, Colastiné Norte, Colastiné Sur, La Guardia. Se creó con el fin de coordinar las luchas, las acciones y reclamos que afectaban a lo que denominan como “costa”<sup>70</sup>. Desde su inicio se construyó como un espacio de encuentro de organizaciones e instituciones vecinales, abierto y sin jerarquías:

*“Se trataba de impulsar un proyecto que contemple las necesidades comunes de todos los habitantes de la costa. Los objetivos eran: preservar las condiciones naturales de la zona; promover la utilización racional del suelo, la flora, la fauna y los ríos; impulsar la reconstrucción de la identidad cultural costera; forestal y reforestar con especies autóctonas y criterio ambiental; proteger el sistema hidrográfico impidiendo su contaminación; fomentar lugares de procreación de especies autóctonas - para evitar su exterminio - ; elaborar o actualizar las normas respecto al parcelamiento, edificación y la eliminación de actividades contaminante; realización de terraplenes y mantenimiento de los existentes”.* (Miembrx de La Coordinadora de La Costa. Talleres internos de formación de la organización. 27/10/2018).

A lo largo de este período, exigieron -por medio de reuniones con funcionarios, denuncias públicas y movilizaciones -por el agua potable, por el suministro de luz, por la mejora del servicio de transporte público y por el tratamiento de los residuos. También se movilizaron contra proyectos como el presentado en 2005 de ampliación de la RP N° 1 que no contemplaba desagües ni conexión de un lado al otro de la misma; y un Proyecto de Urbanización de Colastiné Sur, Colastiné Norte y San José de Rincón que se pretendió presentar en 2004, el cual proponía cambios en los usos del suelo lo que iba a generar, según entendían, mayor especulación inmobiliaria en el lugar.

---

<sup>70</sup> Al hablar de costa hacen referencia al espacio físico que comienza cruzando el Puente Oroño y concluye en Arroyo Leyes.

Así mismo, se movilizaron frente a la construcción del mega mercado Makro en la Guardia por los posibles impactos hídricos, urbanísticos, ambientales y económicos; para que se mantengan y reparen las obras de defensa, estaciones de bombeo y alcantarillas; por la realización de un plan de evacuación para la costa. Además, expresaron a los distintos gobiernos la preocupación por los asentamientos de población en lugares que denominaban de riesgo y en lugares que afectan las defensas existentes. A lo largo de este período fueron coordinando con otras organizaciones para discutir sobre la prevención del riesgo hídrico en la costa y se fueron organizando y exigiendo por la prevención de inundaciones (Coordinadora de la Costa; 2019) (Ver Anexo Figura 11).

Este último período entonces se caracteriza por la proyección de megas obras de infraestructuras en el lugar acordes a los requerimientos del modo de apropiación extractivista de América Latina. Comenzó a proyectarse una Santa Fe que nuevamente sea un punto de paso estratégico en la conexión norte-sur, este-oeste de Sudamérica. Se pensaron políticas públicas para el “desarrollo económico” del municipio – en diálogo con los sectores productivos locales - asociado a estas infraestructuras que se proyectaron sobre las islas. Asimismo, observamos que de forma incipiente se inicia la gestión del riesgo como forma estatal de abordar la problemática de las inundaciones.

El avance de las obras de infraestructuras en las islas implicó, desde 1886, cambios y obstrucciones en los cursos de agua y con ello que la posibilidad de realizar “la pesca” como actividad de subsistencia se vea cada vez más complicada. Ya para fines de este período, las familias pescadoras debían irse lejos de sus viviendas, entrarse aún más en las islas, asentarse por semanas fuera de la jurisdicción del municipio, para poder pescar y vender a los acopiadores a muy bajo costo.

Estos procesos en los cambios de vida de quienes viven y trabajan en relación a las condiciones geográficas del lugar va acompañando también de un aumento de la población que se asienta de forma permanente en el albardón costero pero que tiene otro tipo de relación con el lugar y otros tipos de trabajos. Estas diferentes identidades que conviven en el lugar comienzan a organizarse y por momentos a encontrarse en reclamos comunes en lo que denominan Coordinadora de la Costa.



## CAPÍTULO 4

# Miradas desde arriba al ordenamiento del territorio isleño. Un puerto y un puente para potenciar el lugar de Santa Fe en la Hidrovía Paraguay Paraná y el Corredor Bioceánico Porto Alegre–Coquimbo



#### **4. Miradas desde arriba al ordenamiento del territorio isleño: Un puente y un puerto para potenciar el lugar de Santa Fe en la Hidrovía Paraguay-Paraná y en el Corredor Bioceánico Porto Alegre-Coquimbo.**

*Este objetivo excede la política (...) o sea es un objetivo que todos lo tienen. Lo tuvo el anterior gobierno (nacional) con una orientación ideológica totalmente distinta a la actual. Se continuó de forma casi calcada, porque el proyecto que lleva adelante este gobierno nacional es el que tenía el gobierno anterior.*

(Respuesta del director Provincial de Unidad Ferroviaria al interrogante sobre la continuidad de las proyecciones de infraestructura con el cambio de gestión en 2019. Entrevista personal Ricardo Langer 28-08-2019).

En este apartado, y en el siguiente, procuramos dar cuenta de cómo en este territorio isleño se materializan formas antagónicas de habitar. Así consideramos que las disputas que atraviesan este territorio desde finales de 2007 en adelante son producto de distintas territorialidades que pretenden llevar adelante un proceso de apropiación del mismo y que, por momentos, entran en tensión. Buscamos prestar atención a los diferentes proyectos de ordenamiento territorial emprendidos desde las verticalidades y horizontales observando las infraestructuras que se planifican. Si bien no creemos pertinente pensar de forma disociada su desarrollo dialéctico, conflictivo y contradictorio en el espacio, abordaremos a las mismas en dos capítulos. Esto a los fines del análisis, para ser más aprensible el conflicto y dar cuenta de forma simultánea de las múltiples temporalidades en un mismo espacio.

Así, en este capítulo intentamos dar cuenta del proceso y propuestas de construcción del ordenamiento desde arriba. Nos centraremos en el ordenamiento propuesto a partir de las infraestructuras que se proyectan sobre el territorio isleño del municipio asociadas a la concreción de obras de refuncionalización y relocalización del Puerto de Santa Fe, específicamente el enlace vial entre Santa Fe y Paraná, en el marco del desarrollo y readaptación de la infraestructura y la logística de la HPP y el Corredor Bioceánico Porto Alegre - Coquimbo.

Teniendo como premisa que el conflicto es un proceso que posee un desarrollo temporal con modificaciones y cambios, distintos componentes, dimensiones, actores y temporalidad, organizaremos el apartado en 3 momentos. **En el primer momento** pretendemos dar cuenta de los programas y planes municipales y provinciales en los que se enmarcaron las acciones emprendidas sobre el territorio isleño municipal que propiciaron cambios en el ordenamiento territorial. Los cambios en las reglamentaciones urbanas municipales orientadas a fomentar el desarrollo turístico en las islas, el establecimiento de la gestión del riesgo para ordenar el suelo urbano y el proyecto

municipal y provincial de realizar obras de infraestructuras que consideraron, en conjunto con las entidades productivas, como prioritarias para el “despegue” económico. **El segundo momento**, se orienta a dar cuenta de la consolidación de la “Resiliencia” como marco para aunar las propuestas para el desarrollo económico y la consolidación de la gestión del riesgo. Al mismo tiempo, nos detendremos en el proceso de evaluación de las posibles trazas para el puente Santa Fe - Paraná como obra asociada a la nueva ubicación y reconversión del Puerto de Santa Fe y los proyectos (e imposiciones) de relocalización de población que habitan en parte del territorio isleño. Por último, en **el tercer momento** nos centraremos más específicamente en el proceso de licitación de la obra del Puente Santa Fe - Paraná durante 2018 y las implicancias de su no concreción.

De esta manera pretendemos abordar el proceso de ordenamiento de este territorio impuesto desde las verticalidades (Santos; 1993), de arriba hacia abajo, que se proyecta por fuera del mismo y en el cual el Estado, en tanto articulador de los intereses corporativos y empresariales con poder de legislar sobre el ordenamiento territorial (Cataia; 2017), asume un rol central.

**Primer momento (2007 – 2014). Sentando las bases: obras prioritarias para el “despegue” económico, el turismo en islas y la gestión de riesgo en el ordenamiento de la ciudad.**

Con el cambio de gestión municipal, a fines de 2007, con la asunción de Mario Barletta (del FCyS)<sup>71</sup> como intendente de Santa Fe, comenzó un proceso de ordenamiento territorial que se sustentó en el “Plan de Desarrollo”. El mismo se presentó como “un plan que definitivamente posibilitará construir un perfil de ciudad con proyección de futuro” en donde se buscó explicitar qué ciudad deseaba la nueva gestión, qué sentido daría a los espacios públicos y hacia dónde orientaría esfuerzos e inversiones el nuevo gobierno (Gobierno de la Ciudad de Santa Fe; 2008a:2). Dicho plan, presentado en el inicio de las sesiones ordinarias del Concejo Municipal el 6 de marzo de 2008, se estructuró en base a cinco ejes: I. Estado y Gobierno Local; II. Planeamiento Urbano Ambiental; III. Producción, Empleo y Crecimiento Económico; IV. Educación, Ciencia y Cultura; V. Inclusión Social.

---

<sup>71</sup> Desde 2007 a 2019 se sucedieron en el municipio 3 gestiones de gobierno que respondieron al mismo partido político y sector dentro del mismo. Mario Barletta, fue Rector de la UNL desde 2000 a 2007. Su sucesor, José Corral, fue secretario general de la UNL entre 2003 y 2007, secretario de Gobierno del municipio entre 2007 y 2009 y concejal municipal entre 2009 y 2011. Ambos son del partido UCR y formaron parte del FCyS hasta 2017, año en el cual abandonan dicho frente para sumarse oficialmente a Cambiemos. Para profundizar en este tema ver Landau et al (2021).



El segundo eje tuvo distintos objetivos orientados a “definir una gestión urbana que establezca los lineamientos para el desarrollo urbano y ordenamiento de la ciudad”. Para ello se propuso “territorializar” los proyectos y “regular” los usos del suelo, la radicación de viviendas y actividades económicas, “buscando consenso entre actores sobre la prioridad, factibilidad y trascendencia de los mismos” (2008a: 9). Este eje también se planteó “concretar las grandes obras públicas que aseguren el despegue económico, ambiental y social de la ciudad y optimicen las condiciones de competitividad del territorio desde una mirada metropolitana”. Este objetivo, explicitó la necesidad de ejecutar obras prioritarias -en coordinación con otras jurisdicciones de gobierno y localidades- que abonen a una ciudad “más competitiva y con mejores posibilidades para potenciar las inversiones productivas existentes” (2008a:10). Entre estas obras se destacaron el proyecto de traslado del puerto, el puente Santa Fe - Santo Tome, la nueva conexión vial con la Ciudad de Paraná y la reactivación de los corredores ferroviarios.

Al mismo tiempo, se resaltó la importancia de incorporar la Gestión del Riesgo a toda la planificación urbana para disminuir la “vulnerabilidad” de la ciudad, lo que implicaba obras, mantenimientos del sistema de defensas y desagües y la elaboración de un plan de contingencia; como así también la “necesidad de incorporar políticas ambientales (...) con vistas a promover un desarrollo sustentable y equitativo” (2008a:11-12). Además de un tratamiento particularizado para cada caso de lo que denominan como “asentamientos marginales” en relación a políticas de viviendas, puesto que se reconoció la existencia de diferencias en la infraestructura y servicios con los que cuentan, la situación de propiedad del suelo y las estrategias de vida que se dan quienes habitan en cada uno de ellos (2008a:13).

Nos interesa destacar también aquello que se presentó como una propuesta importante en el Eje III para “alcanzar una ciudad que diversifica su base económica y adapta a escenarios cambiantes y de creciente competitividad”. Concretamente aquello referido al desarrollo de una oferta turística que “recupere las potencialidades de la ciudad dada por su ubicación geográfica y su naturaleza y la búsqueda de mayores inversiones para ello”. Aquí se comenzó a delinear el impulso al turismo en las islas, al enunciarse “el aprovechamiento de elementos culturales y paisajísticos de la zona costera de Alto Verde y La Guardia” (2008a:15-16).

Justamente, para cumplir los objetivos propuestos en los dos ejes mencionados, se diseñaron en 2008 los lineamientos para un nuevo Plan Urbano. En este se plantearon distintos “programas de acción”, entre los que destacamos, el programa “1. Escala

Metropolitana” que recupera una agenda de temas entre los cuales se destaca el Nuevo Puerto y su articulación ferro-urbanística de escala urbana y regional; en el programa “3.Ambiente y vulnerabilidad” que plantea acciones referidas a la mitigación del riesgo y el programa “6 Ambientes urbanos y barrios característicos” que se orienta al desarrollo de circuitos turísticos culturales, paisajísticos y productivos en, entre otros lugares, Alto Verde, La Guardia y el Riacho Santa Fe (Gobierno de la Ciudad de Santa Fe; 2008b:12-18).

Teniendo como referencia la concreción de lo propuesto en el Plan de Desarrollo, en agosto de 2008, se sancionó la Ordenanza N.º 11.512 que estableció y definió 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”. Con la creación de dicha dependencia, que integró el gabinete de la intendencia y atravesó transversalmente todas las secretarías de gobierno, se instrumentó un elemento clave para la toma de decisiones en lo referido a la planificación urbana y el uso del suelo (Acebal, 2015).

Trabajos previos (Crovella, 2011; Acebal y Crovella, 2014; Acebal, 2015; Acebal y Crovella, 2018), documentos de propaganda<sup>72</sup> presentados por el Ejecutivo Municipal durante el período 2007 - 2019 y las entrevistas a sus funcionarios<sup>73</sup>, nos permiten observar que los parámetros que determinan el “riesgo” se configuran a partir de la ocupación, para uso residencial, de los denominados “valles de inundación”. De esta manera, las “zonas seguras y habitables” y las “zonas de riesgo e inhabitables” se concibieron como una determinante natural<sup>74</sup>. Esto trajo aparejado que en este momento se emprendieran en el municipio procesos de relocalización de población como forma de “gestionar el riesgo hídrico”, como única alternativa para que algunas personas no se inunden (Acebal; 2015). Al mismo tiempo, generó cambios en la gestión de las inundaciones - temática que atraviesa la cotidianidad de una parte del territorio isleño - al intervenir, “ordenar” y normalizar los momentos de evacuación imponiendo otras

---

<sup>72</sup>“Plan de Desarrollo Santa Fe Ciudad”, “Plan Urbano Santa Fe Ciudad” (2008). Santa Fe ¿Cómo vamos? (2011 a 2019), “La gestión del cambio 2007-2011” (2011), “Aprender de los Desastres. La Gestión Local del Riesgo en Santa Fe, A 10 Años de la Inundación de 2003” (2013), “Santa Fe Resiliente. Evaluación Preliminar de la Resiliencia” (2016), “Santa Fe Resiliente Estrategia” (2017)

<sup>73</sup> Nos referimos a las entrevistas propias realizadas al director de Gestión de Riesgo (2007 - 2019), a la directora de Agencia Santa Fe Hábitat (2011 - 2019), al Subsecretario de Acción Social (entre 2011 - 2015), Subsecretario de Ordenamiento Territorial (2007 - 2011), secretaria de desarrollo estratégico y directora de resiliencia de la ciudad (entre 2007 - 2019), Coordinadores del Programa Santa Fe Ciudad Resiliente (2016 - 2019)

<sup>74</sup> Presentándose así las inundaciones como un hecho natural, recurrente e inevitable (Gobierno de la ciudad de Santa Fe; 2013).

formas que las que construyeron, durante mucho tiempo, la población del lugar. Estas intervenciones que se dieron durante finales de 2009 y principio de 2010, mediados de 2011, 2013 y 2014 (ibidem), se sustentaron en un “Plan de Contingencia” -del cual no participó la población afectada en su realización- y fueron motivo de muchos conflictos con los barrios isleños estudiados. Si bien hasta el segundo momento, no se presentó de forma concreta una propuesta de relocalización para estos barrios, es una cuestión latente en los discursos de los funcionarios y en los documentos de propaganda (Crovella y Acebal; 2018)

Estas líneas respecto al planeamiento urbano del municipio fueron la base rectora de los proyectos que se llevaron adelante entre 2007 y 2019, durante las gestiones de Mario Barletta (2007-2011) y, su sucesor, José Corral (2011-2019). Estos planes y esta Ordenanza fueron el sustento de las modificaciones en las reglamentaciones urbanas, la base de nuevos planes, programas y proyectos, y también el parámetro con el cual se evaluarán las diferentes gestiones -por ejemplo, en las publicaciones “Santa Fe Cómo Vamos” que llevan adelante en conjunto con la BCSF-. En palabras de quien fuera directora de la Agencia Santa Fe Hábitat desde 2011 a 2018 y del director de la Dirección de Gestión de Riesgo entre 2007 y 2019:

*El Plan Urbano es un instrumento de gestión política que interpreta por un lado la realidad, las dificultades y potencialidades que tienen las ciudades en términos, no sólo locales, sino que territoriales y metropolitanos, y define los lineamientos para el crecimiento, desarrollo y consolidación de la ciudad. Obviamente que todas las políticas en materia de hábitat, de gestión...eh... del suelo y de la vivienda, incluidos dentro de las políticas de hábitat, toman como base, digamos, este instrumento que es el Plan Urbano, que por otro lado, digamos, no es un instrumento sino que sigue los lineamientos políticos que se traducen en distintas normas, reglas, acciones y programas ejecutivos, de alguna manera es el norte, lo que orienta el accionar en una modalidad de gestión que se asume desde este gobierno a partir del 2007, en donde si bien hay una estructura funcional y orgánica establecida, que se actualiza, digamos, la particularidad es esta gestión transversal a partir de programas. (Entrevista personal el 23/05/2014 a la Directora de la Agencia Santa Fe Hábitat entre 2011 - 2018).*

*Cuando se inicia la cuestión allá por diciembre de 2007 y se implementa la Gestión de Riesgo como una política de Estado nos juntamos todas las áreas para consensuar acciones y empezar a trabajar en estos temas. Aparte de hacer mucho hincapié en que Santa Fe necesitaba un Plan ordenador, un Plan Urbano, este también se planteó ver qué hacemos con las personas que tenían alta vulnerabilidad y que estaban dentro de los valles. (...) Y mirar las problemáticas para empezar a revertir el verdadero problema. Dentro de ese marco se cancelan algunas zonas que antes [se] expandían libremente, no se permite más, y crea también este un programa de empezar a reubicar a las personas que están en situación de vulnerabilidad (director de la Dirección de Gestión de Riesgo del Municipio de Santa Fe entre 2007 y 2019).*

De esta manera, y en líneas generales, las acciones proyectadas por el municipio sobre el territorio isleño en este período se caracterizaron por el impulso a las obras de infraestructuras prioritarias para el “despegue” económico, la determinación de las zonas

habitables y de riesgo y el desarrollo turístico isleño. Tal como sostiene lxs funcionarixs ciudadxs, para emprender estas propuestas que suponen un reordenamiento de dicho territorio, fue necesario la modificación de la normativa municipal relativa al uso del suelo y la construcción.

#### Los cambios normativos.

En abril de 2010, el ejecutivo municipal presentó al Concejo Deliberante un proyecto de Reglamento de Ordenamiento Urbano (en adelante ROU). Con el propósito de actualizar el sistema normativo municipal para “controlar los estados de hecho de la ciudad” y diferenciar entre aquello que debe ser consolidado de lo que debe ser desalentado, “actualizar los criterios para la admisión de usos”, “orientar la inversión pública y privada” en relación a ello, “normar la evolución del agregado edilicio priorizando la calidad ambiental y el espacio público a preservar y/o potenciar”, “mejorar la movilidad urbana” y “facilitar la planificación de las infraestructuras induciendo tendencias de crecimiento” (HCM; VT. 29.04.2010:13).

El ROU fue aprobado, con algunas modificaciones, a través de la Ordenanza N.º 11748 el 13 de diciembre de 2010. En el mismo se establecieron una serie de disposiciones sobre la ocupación del suelo que tuvieron -y tienen- incidencia directa sobre las islas del valle aluvial del río Paraná correspondientes a la jurisdicción municipal y los barrios allí emplazados. Concretamente, se incorporaron las Áreas que establece la Ley Provincial 11.730 y el régimen de uso de bienes situados en las áreas inundables (artículo 51), se crearon “Áreas Especiales ribereñas y cordones verdes” (artículo 53), como así también nuevos distritos -entre los que nos interesa destacar el “Especial de Islas” que “regula y condiciona la ocupación de islas y frentes ribereños” (artículo 85 y 97)-, se modificaron otros -como el plano de zonificación en función de nuevos trazados viales internos y reasignación de usos de fracciones de tierra del actual Puerto (artículo 64 y 95)- y se estableció una nueva zonificación para confiterías bailables - en las Avenidas Gorriti, Aristóbulo del Valle desde su intersección con Gorriti hacia el norte, Alem, áreas circundantes a la Ruta 168, Distrito Puerto, Vuelta del Paraguayo y Alto Verde- entre los anexos del mismo<sup>75</sup>.

Los barrios Alto Verde y la Vuelta del Paraguayo, Colastiné Sur y La Boca pertenecen, dentro del ROU, al Distrito Este. En el que se diferenciaron 3 sub-áreas:

---

<sup>75</sup> Lo cual se sustenta en la Ordenanza de Emergencia Nocturna N.º 11622.

“Corredor Puente Oroño – La Guardia, a lo largo de la Ruta Nacional N.º 168”, “Corredor de La Costa (tramo inicial) a lo largo de la Ruta Provincial N.º 1” y el “Corredor La Guardia – Paraná, a lo largo de la Ruta Nacional N.º 168”, de las cuales nos interesa, a los fines del trabajo, retomar la primera y tercera:

1- “Corredor Puente Oroño – La Guardia, a lo largo de la Ruta Nacional N.º 168”. Se observan formaciones tipo enclave (Ciudad Universitaria, Parque Tecnológico, Barrio El Pozo, Complejo Comercial) que conviven con poblados tradicionales como La Guardia y Bajada Di Stéfano y asentamientos espontáneos en rápida evolución. Se trata de un área de alto riesgo hídrico, con obras de mitigación (terraplenes de defensa, puentes aliviadores) que hacen necesaria las previsiones de usos de suelo que compatibilicen los usos que se fueron consolidando en el tiempo, las expectativas de nuevos usos que se generan a corto y mediano plazo con las condiciones de riesgo hídrico y ambiental señaladas, conservando una densidad poblacional baja”.

3. “Corredor La Guardia – Paraná, a lo largo de la Ruta Nacional N.º 168. Este importante corredor vial atraviesa el complejo de islas hasta alcanzar el túnel subfluvial. Además de su importancia vial de escala micro regional y metropolitana, el corredor es un soporte fundamental para el desarrollo turístico y paisajístico. Convergen sobre el área grandes expectativas de ampliación de los usos recreativos, deportivos y culturales, alentados por la buena accesibilidad urbana y regional y las condiciones paisajísticas, elementos que la norma debe considerar, compatibilizándolos con los riesgos inherentes a un ámbito críticamente antropizado” (HCM; VT 29.04.2010:8-9)

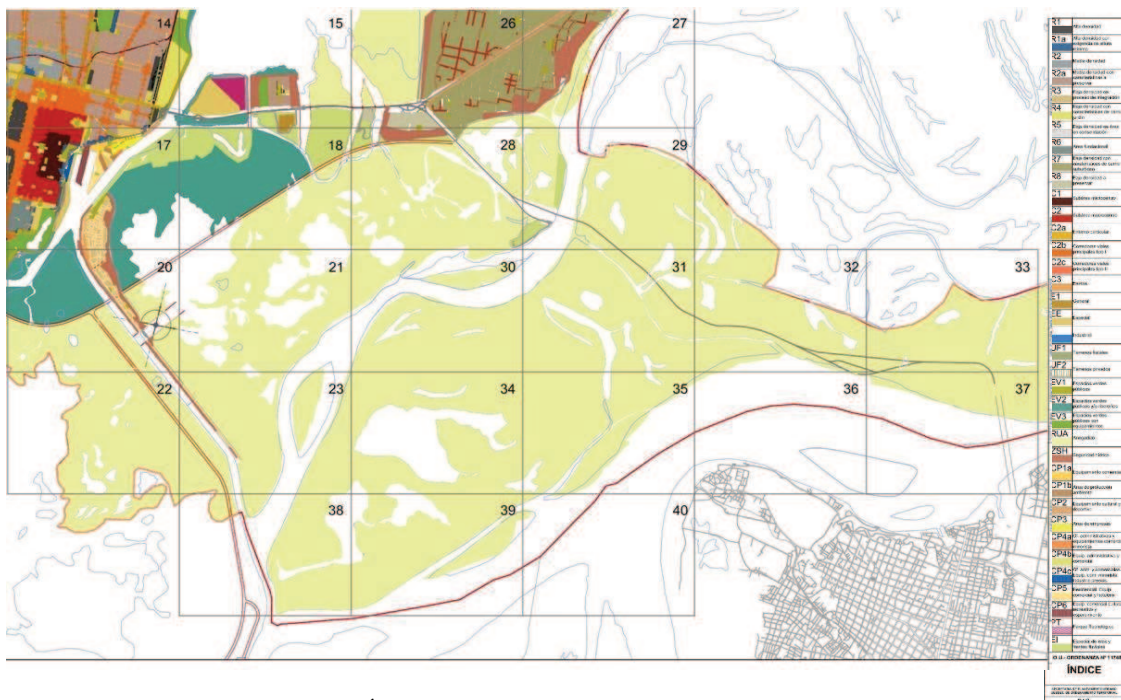


Figura 8. Planchetas Distrito Este y Área Especial de Islas – ROU. Fuente: Ordenanza Municipal N°11748.

Sobre este distrito recayeron una serie de disposiciones específicas. Por ejemplo, en el artículo 53 de la Ordenanza se estableció las “Áreas Especiales” entre las cuales se crean las “Áreas Ribereñas”. Estas se definieron como “extensiones de tierra urbana o urbanizable, tanto de dominio público como privado, caracterizadas por su condición ribereña” con gran “valor estratégico”, las cuales “son necesarias como territorios

protegidos o afectados según el caso de conformidad con la Leyes provinciales N.º11.717 de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable, N.º12.175 del Sistema de Áreas Naturales Protegidas” pero también de la Ley Provincial N.º12.855 del año 2008 de “Expropiación de los bienes inmuebles y muebles necesarios a los fines exclusivos del Proyecto de Reconversión del Puerto de Santa Fe”<sup>76</sup>. Estas áreas “se constituyen como parques públicos, abarcando total o parcialmente distintas Áreas de Desarrollo y Distritos de Zonificación”.

Al mismo tiempo, a partir del ROU, el barrio de Alto Verde se consideró “distrito: R 3 -residencial de baja densidad en proceso de integración” (artículo 72)-. Este se definió como “zonas comprendidas dentro del perímetro defendido por las defensas contra inundaciones, en proceso de integración urbana destinada a la localización predominante de uso residencial de baja densidad y de actividades compatibles”<sup>77</sup>.

Por su parte, la Vuelta del Paraguayo, Colastiné Sur y La Boca se definieron como “EI: Distrito especial de islas y frente fluviales” (artículo 66). Este se caracterizó, según el artículo 97, por ser “zonas de islas y frentes fluviales de cursos permanentes de agua, de dominio público o privado, destinadas a espacios verdes, uso residencial de baja densidad y actividades compatibles, con agregados edilicios subordinados a las condiciones hídricas y ambientales predominantes en la región y valores paisajísticos a preservar”. La infraestructura mínima requerida se relacionó con lo establecido en las Leyes provinciales anteriormente mencionadas, por lo que se permitió por ejemplo la apertura y cuneteo de calles, pero asegurando el libre escurrimiento de las aguas.

Específicamente se estableció que los proyectos de urbanización en este distrito deberán ser acompañados de “estudios de impacto ambiental y de certificaciones de: Conformidad con los términos de la Ley provincial 11.730 Conformidad con la Ley provincial N.º 12.175 del Sistema de Áreas Naturales Protegidas” y de factibilidad de los suministros eléctrico, de agua de red y gas natural, del sistema de drenaje cloacal y

---

<sup>76</sup> Esta ley declara de utilidad pública, interés general y sujeto a expropiación los bienes inmuebles y muebles que la autoridad administrativa determine como necesarios a los fines del "Proyecto de Reconversión del Puerto de Santa Fe", en el marco de la Ley N.º 12.108.

<sup>77</sup> Se admiten en las subdivisiones con parcelas internas y se detalla la infraestructura mínima requerida para su urbanización: “nivelación y limpieza del terreno, apertura, desagüe, cordón cuneta y mejorado de calles, asegurando el libre escurrimiento de las aguas”,(...) “forestación de calles y espacios verdes, red eléctrica de baja tensión y alumbrado público, tendido de red domiciliaria de agua potable por extensión o por perforación y bombeo con torre tanque de reserva,(...) pavimento y desagüe de una de las calles principales de la urbanización, y acceso pavimentado que comunique dicha calle con alguna otra calle pavimentada del entorno”; como así también se determina que los terrenos para subdivisiones y urbanizaciones dentro del perímetro de las defensas deben contar con una cota de altura mínima de 15,000 metros sobre el nivel del mar según lo establecido por el Instituto Geográfico Nacional (IGN).

pluvial, del sistema de saneamiento ambiental (recolección y tratamiento de residuos sólidos) y una pre factibilidad económico-financiera para emprenderlos<sup>78</sup>.

El resto de las islas Sirgadero (donde se ubica Alto Verde y la Vuelta del Paraguay) y Crucellas (ubicada en frente de Sirgadero y por donde cruzaría el Puente Santa Fe - Paraná) se ubicaron dentro de “Distritos de espacios verdes”, específicamente denominado como “EV2: Espacios verdes y/o libres ribereños” (Artículo 61). Estos se regularon en el artículo 91 del ROU y se definieron por ser “zonas de parques y áreas ribereñas destinadas a espacios verdes de libre acceso, circulación, uso y disfrute público con acceso a la línea de ribera”. Se incluyeron espacios libres de dominio público o privado, con instalaciones para “usos no residenciales complementarios de tipo deportivo, recreativo y cultural, de acceso público, con agregados edificios subordinados a las condiciones hídricas del sector”<sup>79</sup>.

Mientras que el resto de las Islas Pesquerías (donde se emplaza la Boca), los Mellados (donde se prevé reubicar el Puerto) y las Cañas (en la cual se ubica Colastiné Sur) se consideraron como “Distrito RUA – Rural Anegadizo” (Artículo 62), caracterizado en el artículo 93 por ser “zonas inundables no urbanizables de preservación ambiental con posibilidad de usos agropecuarios extensivos compatibles y uso residencial complementario”.

Esta normativa que condensó las principales líneas políticas del gobierno municipal, legalizó un nuevo ordenamiento del territorio isleño. Específicamente, las disposiciones del ROU en concreto habilitaron el negocio turístico e inmobiliario en las islas, permitiendo el desarrollo de la construcción e infraestructura pertinentes en las EV2 y en las EI y la relocalización de los boliches bailables (Figura 9). Al mismo que en los planos del reglamento se detalló el nuevo emplazamiento del puerto y la conexión vial complementaria -que es la que posteriormente se conocerá como “traza 3” del proyecto de conexión entre Santa Fe y Paraná- (Figura 10).

---

<sup>78</sup>Entre las disposiciones particulares se establece el tipo de edificación que puede emprenderse en el lugar. Considerando las condiciones hídricas, deben ser “palafíticas y flotantes, con tecnologías y materiales ambientalmente sustentables”, para “optimizar las infraestructuras viales y de redes que fueran necesarias ejecutar se procurará la concentración de la edificación apelando a tipologías edilicias compactas, compatibles con una baja ocupación del suelo”. Y ante “eventual alteo de superficies para construcción de edificios, instalaciones o infraestructuras, sea por refulado, relleno o terraplenamiento,” se deberá hacer de acuerdo a las determinaciones de la Ley provincial 11.730

<sup>79</sup>Se estableció entre la infraestructura mínima requerida: “la nivelación y limpieza del terreno; la apertura, abovedamiento y cuneteo de calles” que aseguren el libre escurrimiento de aguas, “según los niveles que establezca la Municipalidad”; la red eléctrica de baja tensión y alumbrado público; red domiciliaria de agua potable y se establece el pavimento y desagües de una de las calles principales de la urbanización que comuniquen dicha calle con alguna otra calle pavimentada del entorno



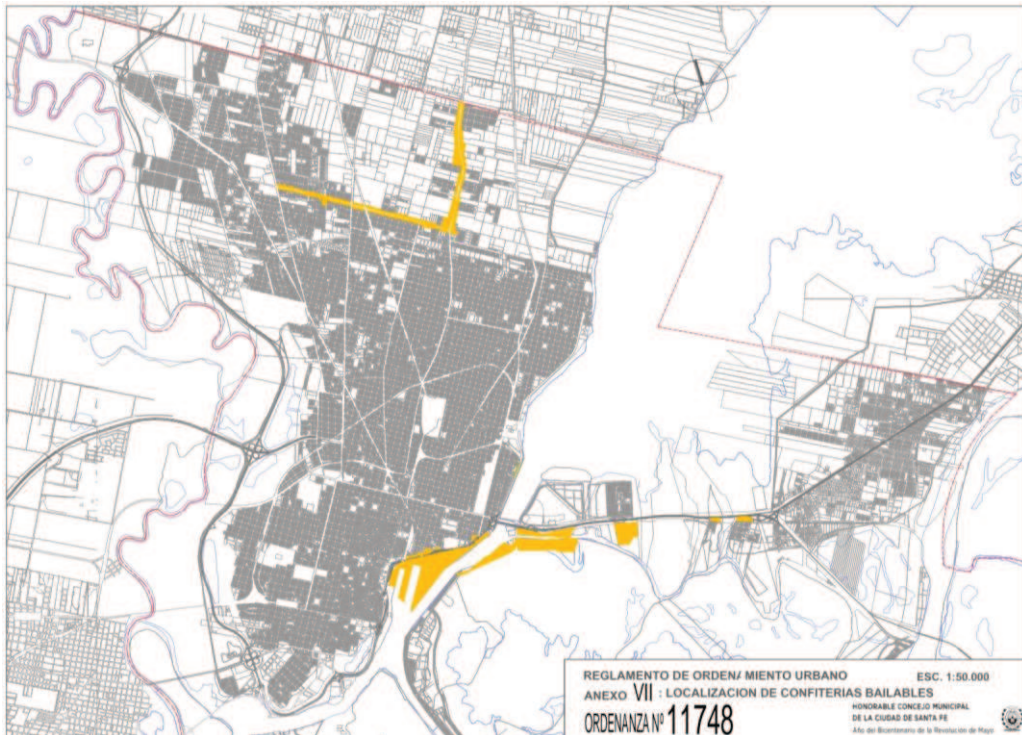


Figura 9: Plano de localización de confiterías bailables. En la parte interior se marca en amarillo la Vuelta del Paraguay y la ex traza de la ruta 168 como lugar de localización. Fuente: HCM; 2010:157

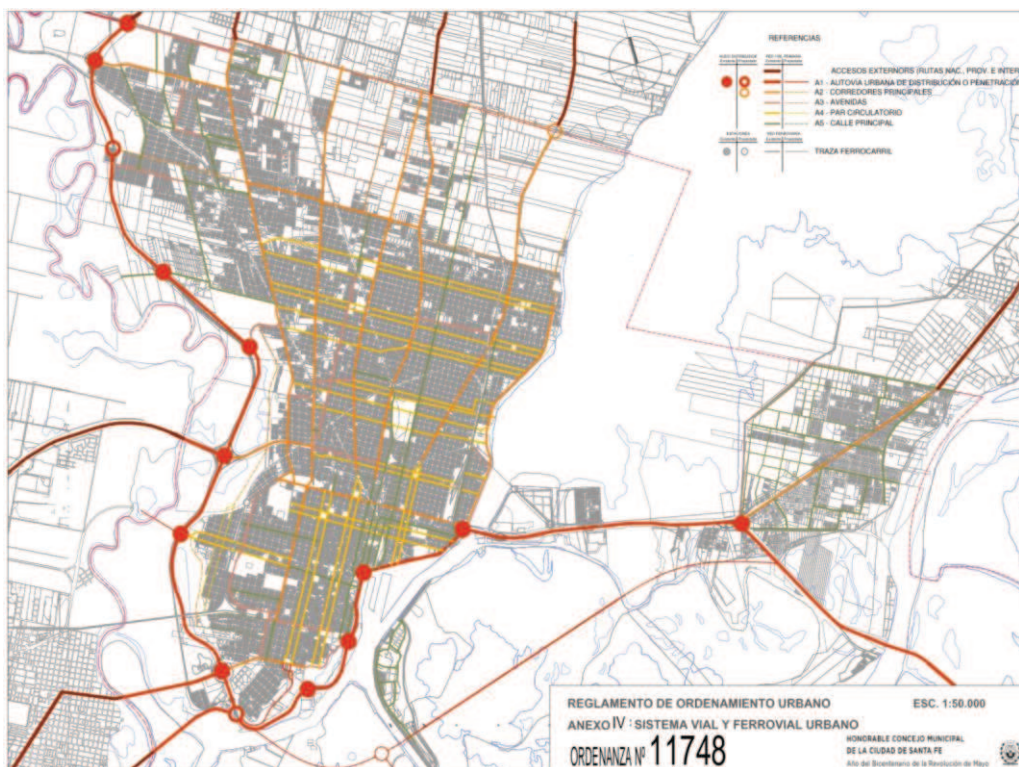


Figura 10: Plano de Sistema vial y ferroviario urbano en donde se marca, en la parte interior del mapa y con línea de puntos, la futura traza de la conexión vial entre Santa Fe - Paraná. Fuente: HCM; 2010:151

Tal como planteó la secretaria de Comunicación y Desarrollo Estratégico entre 2007 y 2019 y la directora del Programa Santa Fe Resiliente (2016 y 2019), las problemáticas se anunciaron como necesarias de ser abordadas de “forma metropolitana”, lo que hace



referencia a la coordinación entre diferentes localidades y niveles de gobierno. Es aquí, que cobra centralidad las normativas, disposiciones y acciones emprendidas por otro nivel del Estado: el provincial.

### Las obras en el plan estratégico provincial

En 2007 también se produjo un cambio de gestión a nivel provincial, al asumir Hermes Binner (PS-FCyS). Durante su mandato se presentó un Plan Estratégico Provincial que fue el resultado de lo que denominaron “asambleas ciudadanas” que se realizaron en la provincia para diseñar proyectos considerados estratégicos, priorizando aquello referido a obras físicas, de infraestructura y conectividad (Bonfatti; 2012). El mismo fue actualizado durante la gestión del gobierno de Bonfatti (2011 - 2015) - perteneciente al mismo partido político- bajo la denominación “Plan Estratégico Provincial Santa Fe. Visión 2030”.

Dicho Plan integró “un conjunto de programas y proyectos de escala provincial y regional ordenados a partir de tres líneas estratégicas: Territorio Integrado, Calidad Social, Economía del Desarrollo” (Bonfatti;2012:17). Lo cual se organizó en diferentes ejes de trabajo proyectados en 5 regiones: Región 1 - Nodo Reconquista; Región 2 - Nodo Rafaela; Región 3 - Nodo Santa Fe; Región 4 - Nodo Rosario; y Región 5 - Nodo Venado Tuerto, en las cuales cada nodo estable una ciudad como “centro de información, articulación y distribución de recursos y capacidades”<sup>80</sup>.

Dentro de los ejes de trabajo nos interesa específicamente destacar el de “Proyección regional e internacional” a nivel provincial y “Santa Fe conectada y accesible” en la Región 3 - Nodo Santa Fe. El primero refirió a la “proyección de la provincia y el mundo”, a las políticas de integración y cooperación que definieron como demandadas por el nivel internacional y que promovían el desarrollo económico, social y cultural de la provincia. Algunos de los proyectos de integración sobre los que se profundizaron en dicho plan son la integración regional con la Región Centro (retomada en el capítulo anterior) y el MERCOSUR. A través de la participación institucional en los “Foros Consultivos de Municipios, Estados Federados y Departamentos del MERCOSUR”, la provincia promovió, entre otras cuestiones, “políticas de infraestructuras que permitan la comunicación al interior de la región (2012: 190 y 191).

---

<sup>80</sup> Para profundizar en el análisis de los nodos o regionalización de la provincia de Santa Fe ver: Berdondini et al (2015) y Ford et al (2020).

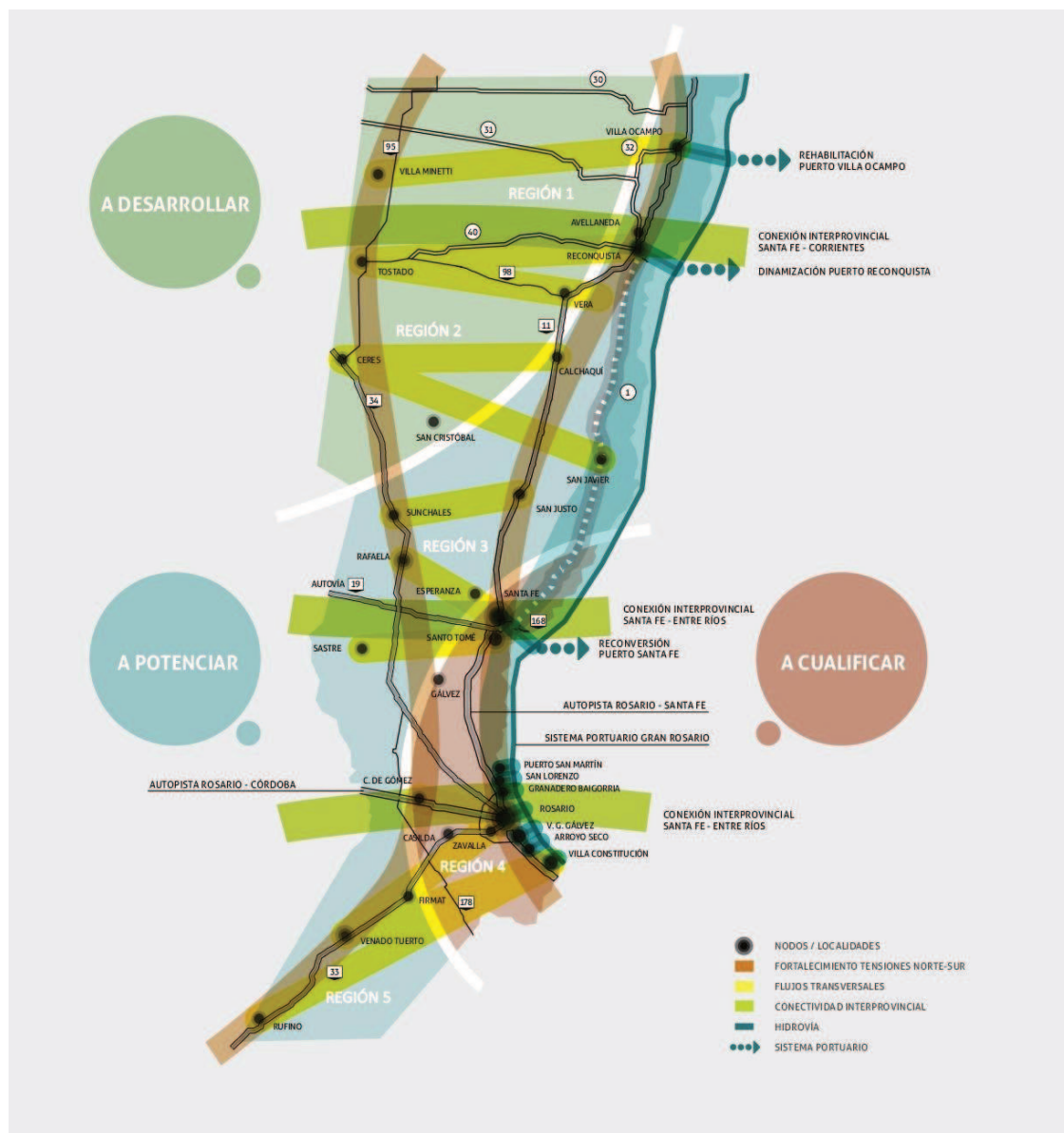


Figura 11: “Visión Prospectiva” del Plan Estratégico Provincial. Fuente: Bonfatti; 2012: 86.

En este eje se hace alusión a la centralidad que adquiere la Provincia, como mencionamos en el capítulo anterior, en el marco de la HPP y el Corredor Bioceánico Porto Alegre – Coquimbo en el marco de la IIRSA, la cual para este entonces ya formaba parte del Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) dependiente de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR)<sup>81</sup>.

<sup>81</sup> Desde 2011 se incorpora al COSIPLAN. En el año 2012 se diseñó un Plan de Acción Estratégico 2012-2022, en el cual se establecieron las obras que involucra cada eje. En el año 2017 se revisó este plan estratégico, viéndose actualizada la cartera de proyectos. Estos proyectos son aún la base para las proyecciones de la Nueva Ruta de Seda impulsada por China en América Latina (Álvarez; 2020).



Figura 12. La Ciudad de Santa Fe en la conexión la Hidrovia Paraguay - Paraná y el Corredor Porto Alegre-Coquimbo. Fuente: Álvarez; 2019.

Si bien la centralidad estratégica de la HPP en la provincia es en el conjunto de instalaciones industriales, de logística, puertos y terminales especializadas de lo que se denomina como el Gran Rosario (Instituto de Desarrollo Regional de Rosario; 2018, Álvarez; 2019, Orellano; 2020)<sup>82</sup>, lo que enunció el Plan Estratégico, y también los funcionarios provinciales y municipales entrevistados y los documentos de las entidades productivas y empresariales, fue que el municipio de Santa Fe adquiere relevancia estratégica al ser el último puerto de ultramar de la HPP y específicamente el lugar de conexión con el Corredor Bioceánico Porto Alegre - Coquimbo.

<sup>82</sup> El Puerto de Rosario y los puertos de las localidades aledañas - que constituyen lo que se denomina como el Gran Rosario - se han constituido como el lugar de producción agroindustrial y producción de soja más importante del mundo, con una gran infraestructura multimodal. De hecho, gran parte de las cargas de grano que circulan por la HPP tienen como destino los puertos ubicados aquí (Instituto de Desarrollo Regional de Rosario; 2018, Álvarez; 2019, Orellano; 2020)

Justamente, en el eje “Santa Fe conectada y accesible” se detallaron las obras de ampliación y adecuación de la infraestructura vial, la reconversión ferroviaria y el desarrollo portuario y fluvial, que implica el dragado y adecuación de la infraestructura portuaria existente y la ejecución de infraestructura carretera y ferroviaria asociada. A nivel provincial, este eje destacó la importancia que adquiere la HPP y los proyectos tendientes a su consolidación para un “mejor aprovechamiento de los recursos naturales fluviales”, “mejorar las condiciones operativas y utilización” de este servicio de transporte, “la reducción de costos del transporte de carga de gran volumen y bajo valor agregado “y, por ende, la mejor posición para competir en la comercialización de estos productos. Al mismo tiempo, que impulsó el “sistema multimodal de transporte” - la asociación de distintas modalidades de transporte: ferroviario, vial, aéreo y fluvial - de pasajeros y cargas.

Aquí se recuperó específicamente la ubicación estratégica de la provincia por su “salida al Océano Atlántico a través de sus puertos y como eslabón fundamental de la conexión bioceánica”, por lo que “se vuelve necesario gestionar la infraestructura y el ordenamiento logístico adecuados para la captación de las cargas provenientes hacia la provincia desde las regiones del noroeste, noreste y centro del país como también del oriente boliviano, Brasil y Paraguay” (Bonfatti; 2012: 161 - 165).

En este sentido, el ex Director del Programa Santafesino de Desarrollo de la HPP, Juan Carlos Venesia (2018), sostuvo que era necesario pensar en “el desarrollo de un plan maestro de navegación troncal ampliado a toda la vía navegable, fundamentalmente en lo concerniente a las distintas provincias litorales”, una “planificación integrada de los sistemas de transporte vial, ferroviario y fluvial”, “promover la disminución de los costos de transporte”, “fomentar la complementación de los puertos de frente fluvial con los de frente marítimos” e “impulsar el crecimiento de las cargas en Hidrovía”. Así afirmó que si bien existe

*un sistema logístico comercial sostenido (...) hay que convertirlo en un sistema de mayor sustentabilidad en casi todos los términos desde medioambiental hasta sus configuraciones de servicio logístico y comercial, en un afán de mayor integración territorial, cohesión social y desarrollo, para responder a las necesidades no ya locales sino del comercio internacional. (Entrevista personal Venesia, director del Programa santafesino de Desarrollo de la HPP entre 2016 - 2019 - 20/09/2018).*

El Gran Rosario es, como dijimos anteriormente, el lugar de mayor centralidad estratégica en torno a las proyecciones de vinculación de la provincia con los mercados internacionales. Pero su gran dinámica comercial y de procesamiento de granos ha impulsado a que ciudades portuarias cercanas como Santa Fe a ser objeto de importantes

proyectos de reconversión de infraestructuras y logística (Álvarez; 2019). Concretamente, por ejemplo, dentro de la cartera de proyectos de la IIRSA – COSIPLAN (2017) propuesto para dicho Eje, se preveían una serie de obras de infraestructuras para la ciudad como: la reconversión del puerto de Santa Fe (en perfil)<sup>83</sup>, de nuevo enlace físico entre Paraná y Santa Fe (que en los documentos se consideró “en ejecución”), reordenamiento de los accesos ferroviarios de la ciudad (en ejecución), mejoramiento del sistema de comunicaciones en el río Paraná entre Santa Fe y Confluencia (en ejecución), circunvalación de la ciudad de Santa Fe (concluido), reconstrucción y ampliación de la ruta nacional N° 168: Túnel Subfluvial entre Santa Fe y Paraná (concluido), pavimentación de la ruta nacional N° 11: Tramo Santa Fe – San Justo (concluido).

Es así que, entre los proyectos que establece el eje “Santa Fe conectada y accesible” del Plan Estratégico para la región 3 nodo Santa Fe, encontramos la “conexión interprovincial entre Santa Fe y Paraná”, la “reconversión portuaria de Santa Fe”<sup>84</sup> y la “reconversión del sistema ferroviario en área metropolitana de Santa Fe y la región”. Respecto al primer proyecto se afirmó que ambas ciudades “conforman un núcleo logístico a nivel continental, ya que el corredor bioceánico central y la HPP constituyen un nudo de las circulaciones e intercambios de productos”. Se planteó que la existente conexión vial -el túnel subfluvial- era posible que se sature, por lo que se estableció como necesario una nueva conexión vial y ferroviaria entre ambas provincias que contemple “las conexiones intermodales con el Puerto Santa Fe y las obras de mitigación del impacto ambiental correspondientes” (2012: 333).

En lo que respecta al segundo proyecto, se reconoció a Santa Fe como la última terminal portuaria de la HPP apta para buques de ultramar, por lo que se “constituye como un nodo de transferencia de productos con destino al océano”. Pero la necesidad de un dragado permanente del puerto actual exige la reconversión del mismo para contar con “un puerto de tercera generación”. Esto sería un perfil indicado para impulsar el desarrollo regional y dar un salto cualitativo y cuantitativo ya que implicaría además de

---

<sup>83</sup> Esta obra es importante considerando sobre todo que cuando se concibió el concesionamiento de la vía troncal y el sistema de peaje, en la delimitación del alcance de la concesión quedó excluido el dragado de los canales de acceso al Puerto de Santa Fe (entre otros). Esta omisión, según la BCSF, sumada a la menor profundidad asignada al tramo Puerto San Martín - Santa Fe, resultó en una pérdida muy grande de operatividad y competitividad del Puerto de Santa Fe respecto de los puertos de la zona de Rosafé ubicados en el tramo Puerto San Martín- Océano (BCSF; 2005:13).

<sup>84</sup> En 2007 el Gobernador de la provincia presentó un proyecto de expropiación de las tierras en donde sería emplazada la nueva terminal multipropósito. Si bien el proyecto tuvo medía sanción de diputados a fines del 2007, es en 2008 cuando - con un cambio de gestión en el gobierno provincial y municipal - se aprueba en el Senado y en 2011 se decreta. La ley no solo abarca entre 40 y 50 hectáreas para construir el Puerto y sus accesos, sino que también otras 24.000 hectáreas para la realización de una reserva ecológica, un complejo turístico y recreativo y un parque industrial (CEAP; 2012).

las actividades y servicios portuarios tradicionales, servicios extra puertos y la conformación de centros logísticos intermodales de transporte e intercambio de datos (2012:334). El último proyecto hizo referencia, específicamente, al Plan Circunvalar de Cargas de Santa Fe el que eliminaría la circulación de los trenes de carga por dentro de la ciudad (2012: 333 -335).

En relación a estos proyectos para la Región 3, en lo referido específicamente a la Reconversión del Puerto, es importante marcar que este es el resultado de una serie de reglamentaciones previas que se dan a inicios de este primer momento. Si bien, tal como presentamos en el capítulo anterior, en 2003 estableció la Ley Provincial N°.12.108 que permitió al poder ejecutivo tomar un empréstito por parte del organismo financiero internacional FONPLATA para emprender la etapa de pre inversión del Proyecto de Reconversión del Puerto de Santa Fe y que en 2006 se definió su ubicación, recién en febrero de 2008 se sancionó la ley N.º12.855 que declara de utilidad pública, interés general y sujeto a expropiación los bienes inmuebles y muebles que la autoridad administrativa determine como necesarios a los fines del "Proyecto de Reconversión del Puerto de Santa Fe". Esto en el marco de la Ley N. °12.108; la cual finalmente se reglamentó en 2011.

Así el sistema de infraestructura que aparece detallado se encuentra asociado a una obra principal que es el Nuevo Puerto de la ciudad de Santa Fe. La relocalización del puerto, también fue 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", puesto que permitiría consolidar 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 RPNº.1(Gobierno de la ciudad de Santa Fe; 2011).

#### Las entidades productivas y empresariales locales

Las obras consideradas prioritarias son impulsadas por los gobierno municipal y provincial pero también por sectores empresariales y productivos locales -concretamente

la BCSF, la Unión Industrial, ADE Santa Fe, la Cámara de la Construcción, la Sociedad Rural, entre otros -, en pos de la consolidación de una plataforma logística que se pretende complementar con distintas modalidades de transporte, distribución de cargas y actividades conexas asociadas a la producción y el comercio internacional (Acebal y Álvarez; 2019).

Es así que, en consonancia con los programas de gobierno local y provincial, el Consejo de Entidades Empresarias y de la Producción de la provincia de Santa Fe<sup>85</sup> consideró también clave esta inversión para mejorar “la productividad, la estructura de costos de las empresas” (Consejo de Entidades Empresarias y de la Producción de la provincia de Santa Fe; 2007). Entre los aportes que realizó dicho Consejo a la formulación del Plan Estratégico provincial mencionado, planteó un conjunto de “áreas y temas críticos para la competitividad futura”, frente a los cuales expuso una serie de proyectos de inversión y de fortalecimiento institucional de la Región Centro que consideró necesarios atender en el marco del proceso de la planificación estratégica. Dentro de estos temas críticos, se encontraron las inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones, las cuales mejorarían “la productividad, la estructura de costos de las empresas y el bienestar de la población”. Por tanto, establecieron como prioritario contar con un sistema de infraestructura de transporte de cargas que apunte “a consolidar y fortalecer el proceso de integración regional con el MERCOSUR”, 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” (ibidem: 46). En este sentido, los proyectos de Reconversión del Puerto de Santa Fe y la infraestructura vial y ferroviaria asociada a ello resultaron claves en este período para dichas entidades.

En esta misma línea, las consideraciones y propuestas de la “Mesa de Entidades Productivas de la ciudad de Santa Fe” se hicieron parte de las proyecciones, programas

---

<sup>85</sup> Las autoridades del mismo se definen por sector y entidades que lo representan. En 2007 lo conformaban: por la actividad agropecuaria y cooperativismo agropecuario y agroindustrial son autoridades representantes de la Confederación de Asociaciones Rurales de Santa Fe (CARSE), la Federación Agraria Argentina y Confederación Intercooperativa Agropecuaria (CONINAGRO). Por la Industria representantes de la Federación Industrial de Santa Fe. Por las Bolsas de Comercio: presidentes de la Bolsa de Comercio de Rosario y la de Santa Fe. Por el Comercio y Servicios: representantes de la Federación de Centros Comerciales de Santa Fe (FECECO) y de la Federación Gremial del Comercio e Industria. Por la construcción: Cámara Argentina de la Construcción Delegación Rosario. Y como entidad suplente: representantes de la Asociación de Entidades Empresarias del Sur Santafesino (ADEESSA). (Consejo de Entidades Empresarias y de la Producción de la provincia de Santa Fe; 2007:2)



y acciones de los gobiernos, tal como lo afirma Benito Correnti el presidente de ADE Santa Fe:

*La Mesa de Entidades Productivas que conformamos con la Bolsa de Comercio, la Unión Industrial, la Sociedad Rural, el Centro Comercial, la Cámara de Comercio Exterior, la Cámara de la Construcción. Somos 7 entidades que en el gobierno de Binner cuando se conformó la mesa de entidades productivas por allá por el 2008, presentamos un documento con distintas prioridades para la gestión de Gobierno, en ese momento del Gobernador Binner, pero se mantienen prácticamente para los siguientes gobernadores, el primer punto es el Proyecto de Reconversión del Puerto de Santa Fe. ¿Por qué? Porque de concretarse esa obra extraordinaria porque es un centro logístico muy importante (...) Entonces el proyecto de Reconversión tiene que ser el número 1 porque es el que puede dar respuestas a muchas necesidades que nosotros tenemos que son acuciantes, fundamentalmente de empleo, reactivación de la ciudad, generación de empresas, de concentración como lo fue, y precisamente lo muestra la historia, a comienzos del siglo pasado. Entrevista personal a Benito Correnti. Presidente de ADE Santa Fe. 10-11-2021).*

En este documento detallaron las obras que consideraban “estratégicas para el desarrollo de la región”, lo que se continuó exigiendo en las dos posteriores gobernaciones. Correnti reconoció que desde este entonces la Mesa de Entidades Productivas “se convirtió en un órgano interlocutor” del gobierno provincial y municipal, que permitió presentar la visión e intereses que defienden estas entidades y proponer y solicitar dichas obras estratégicas asociadas a la Reconversión del Puerto (Gobierno de la Ciudad de Santa Fe; 2019:10). En particular, ADE Santa Fe desde 2008 realizó distintos eventos y manifestaciones públicas en las cuales difundieron y solicitaron la realización de estas infraestructuras.

En esta misma línea, la BCSF se definió como “impulsora” de estos proyectos de infraestructura y particularmente de la reconversión del Puerto de Santa Fe (BCSF; 2014b:30), de su relocalización y la infraestructura vial y ferroviaria asociada (Entrevista personal a Pedro Cohan, Coordinador del Centro de Estudios y Servicios BCSF; 31/08/2018). Así, a partir de las entrevistas realizadas a los directores del Centro de Estudio y Servicios de la misma y del análisis de los distintos documentos que produjeron, se observa la realización de diferentes eventos y reuniones con el objetivo de dar ese impulso, de mapeo de la infraestructura existente y la necesaria; como así también, la producción de diferentes informes orientados a analizar los flujos comerciales de Santa Fe con los países que forman parte de la HPP y la potencialidad en el comercio que generaría la concreción del corredor bioceánico Porto Alegre–Coquimbo (BCSF; 2011a, 2011b, 2014a, 2015a, 2015b). Estos sustentaron los impulsos por la proyección y realización de nuevas obras de infraestructura.

Al mismo tiempo enunciaron como permanente diálogo y coordinación con el gobierno Provincial y Municipal<sup>86</sup> para promover y llevar adelante dichas obras en este período. Un claro ejemplo de ello fue la participación de la BCSF en la licitación nacional e internacional del Proyecto de “Reconversión del Puerto de Santa Fe: reformulación del proyecto ejecutivo, concesión de la construcción, operación y mantenimiento de la Nueva Terminal Multipropósito” (BCSF; 2014b:30) y en la firma del acuerdo entre los gobiernos de San Juan y Santa Fe vinculado con el paso fronterizo de Aguas Negra, “del Corredor Bioceánico que integra Chile-Argentina-Uruguay y Brasil” (2014b:32). Como así también, su participación, junto con ADE Santa Fe entre otras entidades<sup>87</sup>, en la conformación del “Consejo Económico Social de la ciudad de Santa Fe” -el cual se encuentra bajo la coordinación de la intendencia-, y de la Región Centro -junto a representantes del gobierno provincial-. Asimismo, el diálogo entre la BCSF y el Municipio se plasma en la realización conjunta de los balances de todas las políticas llevadas adelante por el gobierno en las publicaciones “Santa Fe ¿cómo vamos?” (Gobierno de la Ciudad de Santa Fe y BCSF; 2013a, 2013b, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019a, 2019b).

Rescatando la ubicación estratégica de Santa Fe que le permite ser un “rond point de entrada al MERCOSUR y salida hacia Europa y África como así también por su pertenencia a la Región Centro y su conexión con el NOA (Noroeste Argentino) y NEA (Noreste Argentino)” y “hacia el oeste con Córdoba y Chile” (BCSF; 2014b:24-25), manifestaron el interés que implica para los “sectores sociales y económicos” la realización de la reconversión del Puerto y las obras de acceso vial y ferroviario complementarias -expresado en el Puente Santa Fe - Paraná (Figura 13)- . Ello en perspectiva de que dicho puerto se transforme en una estación de transferencia de cargas. En este sentido, insistieron al gobierno en “la necesidad de modernización y ampliación de la infraestructura vial y ferroviaria” para una mayor integración productiva y ganancias de competitividad por parte de los sectores empresariales y productivos (2014b:34).

---

<sup>86</sup> Y también con las unidades científicas, tecnológicas y académicas. Específicamente, UNL, UTNSF, UCSF, CONICET Santa Fe y el Parque tecnológico Litoral Centro- Sociedad Anónima con Participación Estatal Mayoritaria, de la cual son accionistas institucionales de los sectores científico, gubernamental y empresarial de Santa Fe y la región - (BCSF; 2014b)

<sup>87</sup> El Consejo está integrado por los representantes de las entidades productivas y sociales de la ciudad: Unión Industrial, Centro Comercial, Bolsa de Comercio, los gremios CGT y CTA, así como el Foro para el Desarrollo de Santa Fe y la Región, Parque Tecnológico Litoral Centro, Cámara de Comercio Exterior, Asociación Dirigentes de Empresas, Sociedad Rural y Cámara Argentina de la Construcción.

En otras palabras, la BCSF impulsó en todo el período la necesidad de reducción de costos de transporte a través de las mejoras en la infraestructura y una asignación de recursos más eficiente. Ya en 2003 y 2005, publicó estudios de factibilidad técnicas y económicas que sustentaban las propuestas de los lineamientos estratégicos para la Reconversión del Nuevo Puerto de Santa Fe y su relocalización sobre el cauce principal del Río Paraná. Este fue enunciado como estratégico para “potenciar el desarrollo competitivo del comercio de la región y su área de influencia”, por las posibilidades que “ofrece el mercado en donde se registra una expansión sostenida de las exportaciones” (las cuales siguen en crecimiento en todo este primer momento<sup>88</sup>), por lo que se vuelve necesario “evaluar las acciones que permitan captar las cargas de su hinterland y capitalizar las oportunidades que genera la HPP” (BCSF; 2005:1-2).

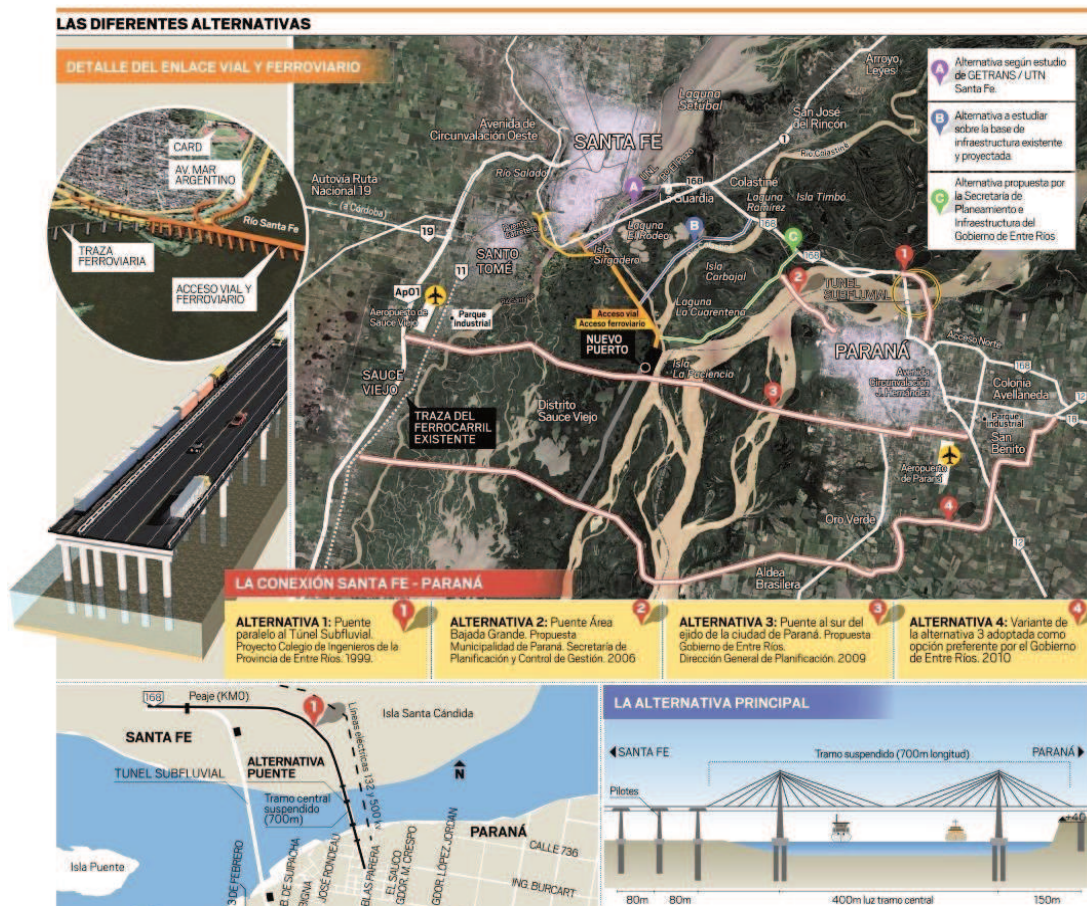


Figura 13. “Hacia el Puente Paraná Santa Fe, con racionalidad y capitalización de inversiones”. Fuente: BCSF; 2014:34.

En este punto, es importante recuperar aquello que sostiene Álvarez (2019) respecto a que los proyectos de reconversión de logística y multimodalidad a los que hacen referencias las entidades productivas y sus representantes, se corresponden con una

<sup>88</sup> Tal como puede observarse en las evaluaciones de las actividades económicas presentes en los documentos “Santa Fe ¿cómo vamos?” (Gobierno de la Ciudad de Santa Fe y BCSF; 2013a, 2013b, 2014, 2015)

tendencia global de transformar y refuncionalizar los puertos ante los cambios tecnológicos y de composición de los tráficos y repensar la logística y el transporte en términos más generales.

En síntesis, en este primer momento podemos observar cómo se va proyectando y habilitando legalmente, desde los gobiernos provincial y municipal, un nuevo ordenamiento del municipio en función de los cambios geopolíticos globales y regionales -concretamente la expansión de la frontera sojera, de la mega minera y la profundización de la producción extractiva en todo América Latina (Álvarez; 2019)- que requieren de la promoción y ejecución de un conjunto de grandes obras de infraestructura para acelerar el tiempo de circulación y acrecentar las ganancias. Por ello, se fueron dando cambios en las reglamentaciones urbanas y también en las estructuras del Estado para acompañar las nuevas disposiciones -como, por ejemplo, la creación en 2011 de la Agencia de Cooperación, Inversiones y Comercio Exterior que tuvo como función la generación de políticas tendientes a incentivar el perfil exportador de la ciudad (Gobierno de la Ciudad de Santa Fe y BCSF; 2013b)-.

Entre 2008–2011 Viabilidad Nacional aprobó el proyecto de construcción de una nueva terminal ubicada sobre la red troncal del río Paraná y en 2012 -luego de reglamentada la ley provincial N.º 12.855 mencionada anteriormente- se avanzó en gestiones en materia de obtención de un crédito de 25 millones de dólares aprobado por el FONPLATA para la Etapa de Inversión del Proyecto de Reconversión del Puerto de Santa Fe. Dicha etapa incluye el traslado de la Terminal portuaria a la margen derecha del río. Al mismo tiempo, se firmaron más de 25 convenios en el marco del Master Plan con empresas para la instalación de un centro comercial, residencias, guardería náutica, edificios de oficinas, areneras e industrias, en los terrenos del actual Puerto (Gobierno de la Ciudad de Santa Fe y BCSF; 2013a, 2013b).

A partir de lo expresado por las entidades empresariales y productivas, los proyectos de refuncionalización operativa del Puerto de Santa Fe generarían nuevos nichos de acumulación y ganancia para empresas locales y regionales. Al mismo tiempo que propiciaría la inversión de capitales extranjeros, al potenciar la terminal de agro graneles, de contenedores y de combustibles existente y contrarrestar las disposiciones nacionales que desde 2014 afectan al puerto local<sup>89</sup> (Diario El Litoral; 15/09/2010).

---

<sup>89</sup> En “Santa Fe ¿cómo vamos? 2014”, se destacan la disposición n°1.108 de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables que impide a los barcos que ingresen a un puerto de cabotaje en el territorio nacional, operar cargas en el puerto de Montevideo; y el Decreto N° 2014/13 que modificó los derechos de exportación a los subproductos del complejo sojero para su mezcla con el maíz con destino a la alimentación animal, subiéndolos del 5 al 32%. Ambas

Junto con estos cambios para posibilitar el impulso de dichas obras, se establecieron disposiciones a nivel municipal para gestionar de otra manera las inundaciones que afectan a los barrios isleños. La gestión de riesgo avaló que la única alternativa a las inundaciones impulsada por el municipio sea la relocalización de población. Esto a pesar de que el marco normativo posibilitaba la construcción de baja y mediana densidad que no obstaculice la libre circulación de agua a partir de las definiciones del nuevo ROU; y que allí mismo desde el gobierno se planifiquen otros usos del suelo asociados a las mega obras de infraestructuras mencionadas y el desarrollo de proyectos recreativos y turístico-inmobiliario asociadas al disfrute del río y las islas. Las inundaciones serán los momentos de mayor conflictividad en el territorio isleño, tal como veremos en el apartado 5.

**Segundo momento (2015 – 2017). Resiliencia y enfoque sistémico del transporte: un puente para el puerto y la relocalización de barrios isleños.**

El año 2015 es un punto de inflexión respecto a un reordenamiento vertical del territorio isleño por dos motivos principales. El primero, asociado a la selección de las posibles trazas para la nueva conexión vial entre Santa Fe y Paraná, y el segundo, con las propuestas (impuestas) de relocalización de parte de la población de Vuelta del Paraguayo y Colastiné Sur en el marco de la inundación desarrollada a fines de 2015 y principios de 2016.

La licitación de la obra para la reconversión del Nuevo Puerto de Santa Fe -que aparece en el momento anterior cómo de gran centralidad para ambos niveles de gobiernos y para las entidades empresariales y productivas locales, pero también globales (en el marco de la IIRSA)- fracasó en varias oportunidades (2014, 2015<sup>90</sup>). Desde el gobierno provincial y municipal en acuerdo con las entidades productivas y empresariales locales, se apostó desde entonces a la realización por parte del Gobierno Nacional de una de las obras complementarias -la conexión vial entre Santa Fe y Paraná- (Ver figura 14). Esta aliviaría la inversión que implicaría la obra del Nuevo Puerto, al permitir ahorra a las empresas privadas operadoras del puerto de entre 40 y 60 millones de dólares de inversión vial (entre puentes y ruta), lo que se traduciría en mayor interés

---

son consideradas en esta publicación como el motivo de la caída de los movimientos en las cargas (Gobierno de la Ciudad de Santa Fe y BCSF; 2015).

<sup>90</sup> En diciembre de 2014, el Gobierno Provincial declaró desierto el llamado a licitación cuya apertura de sobres se había concretado en mayo del mismo año, ya que la única firma presentada no logró la calificación exigida en los pliegos (Gobierno de la ciudad de Santa Fe y BCSF; 2015).

por parte de los oferentes de la obra portuaria (Entrevista personal a Sebastián Simez, presidente del Ente Portuario en 2019 11/09/2019). Por este motivo, el Puente y Puerto se comenzaron a pensar en conjunto, como un todo indisoluble:

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



Figura 14: Obras estratégicas del municipio de Santa Fe. Fuente: Gobierno de la Ciudad de Santa Fe; 2017: 62 y 63.

En 2015, se llevaron adelante los estudios sobre la factibilidad de diferentes propuestas de trazas, lo que generó conflictos entre los distintos niveles del Estado y los sectores empresariales locales. En 2014 la Consultora ATEC S.A. fue elegida, mediante una licitación llevada adelante por el Gobierno Nacional, para realizar los estudios técnicos y proponer las opciones más propicias. Entre mayo y julio de 2015, ATEC S.A. presentó la primera etapa del Proyecto Ejecutivo de la obra vial denominada: “Elección de Traza Vial. Informe de Alternativas”. En dicho informe se presentaron 8 alternativas posibles y se describieron sus principales características y particularidades desde el punto de vista Ambiental, Hidráulico, Transporte y Vial. Se resumieron las razones por las cuales algunas de ellas se consideran descartables, estableciendo así un conjunto de 6 alternativas para ser evaluadas con mayor detalle (Informe ATEC S. A.; 29/07/2015:3).

La consultora debió realizar un estudio que tenía 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 o minimizar las interferencias con los sectores urbanos del área metropolitana conformada por las ciudades de Santa Fe y Paraná vinculadas por la RN N.º 168”. Así, la conexión física, que se describe con un potencial estratégico para el desarrollo regional y del MERCOSUR, se define como una vinculación para el tránsito Internacional - teniendo como marco la IIRSA - 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, ATEC S.A presentó el informe sobre la evaluación técnica de 6 trazas que habían sido preseleccionadas y estableció un ranking de las 3 que se encontraban mejor ponderadas de acuerdo a los criterios establecidos (Informe ATEC S. A.; 19/10/2015)<sup>91</sup>. Entre ellas no estaba la que impulsaban las autoridades municipales y las entidades productivas y empresariales. 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).

La “traza 3” atraviesa la jurisdicción del municipio de Paraná y continúa en dirección sureste hasta el empalme con el acceso Norte de la RN N.º.168 -jurisdicción de Entre Ríos- y prosigue, ya en Jurisdicción de Santa Fe, por esta ruta hasta que a la altura del barrio de Colastiné Sur -ubicado en las Isla las Cañas- lo cruza, atraviesa las islas el Sirgadero y luego, al suroeste del Barrio Alto Verde, se conecta con la Avenida Circunvalación al sur del municipio de Santa Fe. Según el informe de la Consultora esta posee unos 29,3 km de extensión y una gran “incidencia en el área urbana de ambas costas”, puesto que implica “expropiación en el área urbana y rural, y reasentamiento de

---

<sup>91</sup> Consideró como la más viable la N.º 2, que es la que pasa por el norte de la ciudad de Rincón, atraviesa la laguna Setúbal y llega al norte de Santa Fe, hasta empalmar con la Circunvalación Oeste.



población en las islas, donde existen irregularidades en la tenencia de la tierra” (Informe ATEC S. A.; 19/10/2015:3).

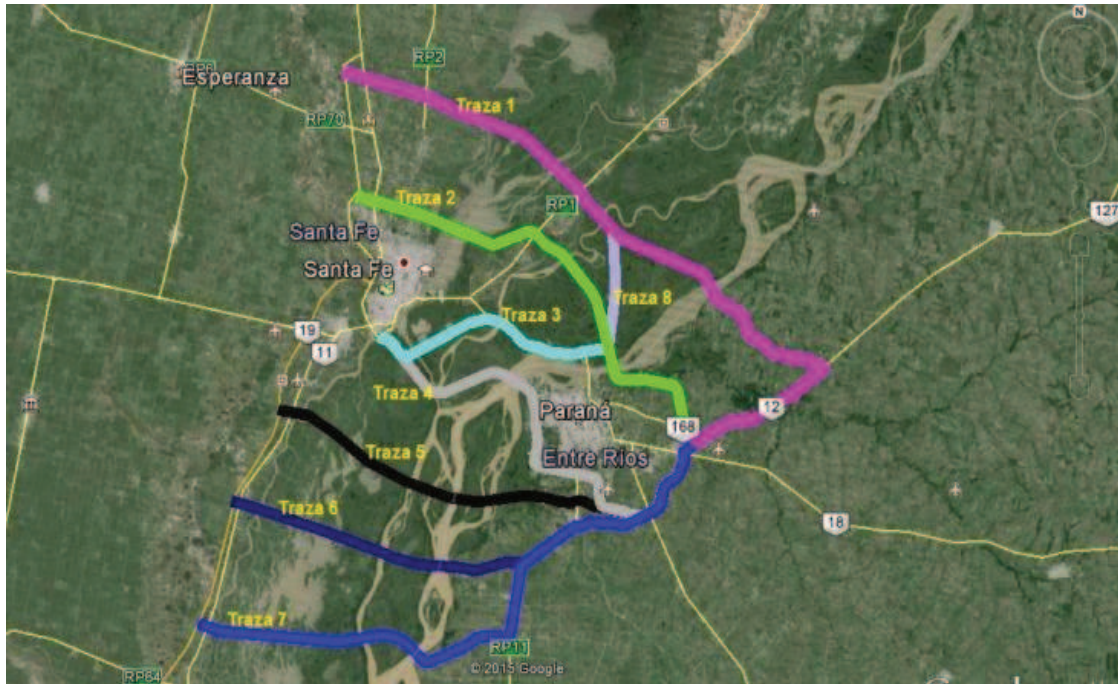


Figura 15. Trazas evaluadas. Fuente ATEC S.A. 29/07/2015.

Luego de que ATEC S.A presentó los informes de selección de trazas, en los cuales descartó la Traza 3, el gobierno municipal de Santa Fe cuestionó la decisión de Vialidad Nacional sobre selección de las mismas para la realización del proyecto ejecutivo de la obra. Esto aludiendo a que, para el municipio, en los estudios de las trazas seleccionadas no se contempló el Plan Urbano, se violaron las leyes provinciales y nacionales de protección de zona de islas, no consideraron aprovechar la infraestructura existente – concretamente la RN N°.168- ni la relocalización del nuevo Puerto de Santa Fe ni la futura Planta de Tratamiento de Líquidos Cloacales. Afirmaron que tampoco se contempló el transporte de pasajero y se evadió la consigna del pliego de conectar los dos municipios (Entrevista personal a Andrea Valsagna, quien fuera secretaria de Desarrollo Estratégico y Resiliencia 22/10/2019). Lo que entra en contradicción con el informe de la Consultora mencionado anteriormente.

Este reclamo municipal fue acompañado por la Mesa de Entidades Productivas de Santa Fe que expresó su disconformidad a la desestimación de la traza 3. Aludiendo a que esta fue impulsada, como veíamos en el momento anterior, por el gobierno municipal, provincial –incluido el Ente Portuario- y diversas instituciones productivas de la ciudad – como la BCSF, Sociedad Rural, la Unión Industrial, el Centro Comercial,

ADE, la Cámara Argentina de la Construcción y la Cámara de Comercio Exterior de Santa Fe– (UNO Santa Fe; 22/09/2015).

Con el acompañamiento de las entidades empresariales y 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 Fe y Paraná y de las Provincias de Santa Fe y Entre Ríos, creada para “supervisar la elaboración del proyecto de esta conexión física”. Dicha Comisión se propuso priorizar “una alternativa al Túnel Subfluvial y que se mejore la infraestructura del área metropolitana” (lo que no se encontraba en los pliegos de análisis otorgados a la Consultora) y “la conexión de la Mesopotamia con el resto de la Región Centro para el Corredor Bioceánico Central” (Santa Fe Ciudad; 08/10/2015). Este proceso es relatado por la secretaria de Comunicación y Desarrollo estratégico y directora del Programa Santa Fe Resiliente de la siguiente manera:

*Nosotros elevamos muchos informes cuestionando los informes que hizo la consultora sobre el impacto ambiental porque planteaba crear una traza totalmente nueva, que tiene un impacto ambiental mucho mayor que la existente. O sea, a ese punto no lo contemplaron y para nosotros era clave, o sea, generaba una nueva barrera al río Paraná completa. Entonces nunca una nueva barrera puede tener menos impacto ambiental que una existente, que mejorar una existente. Nosotros ahí trabajamos mucho con el área de recursos hídricos en vinculación con la Facultad y con las Universidades respecto de esa situación. Y por otro parte, dimos mucha discusión respecto a los términos de referencia de la obra que no habían sido considerados. Por ejemplo, que la traza 3 tenía también como beneficio dar un paso en el proyecto de traslado del puerto, un paso muy importante que era la conexión vial a la futura ubicación. También permitía un avance en relación a la planta de tratamiento de cloacas que no tiene la ciudad y que está proyectada en esa zona. Es decir, obras estratégicas para la ciudad que la consultora no había considerado y que para nosotros tenían que estar en la grilla de evaluación. No solo evaluar la obra puntual en sí sino evaluarlo en el marco de los otros proyectos que la ciudad tiene, para la ciudad y la región, porque son obras que impactan a nivel regional (Entrevista personal a Andrea Valsagna, Secretaria de Desarrollo Estratégico y Resiliencia 22/10/2019).*

Así, la discusión entre la elección del sitio más adecuado para el cruce hasta la Autopista Provincial Santa Fe - Rosario y con la Autovía Nacional N°19 que conecta Santa Fe con Córdoba (articulación clave en perspectiva al Corredor Bioceánico), fue traccionado por parte de los gobiernos y entidades empresariales y productivas locales con el objetivo de llevar adelante la estación portuaria complementaria. De hecho, el Gobierno Provincial luego de que cayeran las licitaciones públicas para la Reconversión del Puerto proyectó “que la comunicación terrestre del Nuevo Puerto se resuelva con la conexión vial Santa Fe - Paraná y que las obras de infraestructura de la terminal portuaria

propiamente dicha lo lleven adelante un concesionario que sea quien explote la misma” (Entrevista personal a referente técnico en el tema. 26/03/2021).

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

A esto se suma que dicha obra se proyecta sobre la Islas las Cañas y el Sirgadero. Sobre estas islas se emplazan 3 barrios isleños históricos que a fines del siglo XIX y principios del siglo XX, precisamente, en relación al trabajo portuario: La Vuelta del Paraguayo, Alto Verde y Colastiné Sur. El anuncio de la realización de este Puente, como veremos en el capítulo 5, puso en alerta a las organizaciones del lugar, propiciado el encuentro y estrategias de lucha comunes entre organizaciones sociales frente a esta obra que estiman tendrá fuertes impactos sociales, hídricos y ambientales (Acebal y Álvarez; 2018, Álvarez; 2019, Acebal; 2021).

Esta discusión se produce al mismo tiempo que es acompañada de algunos cambios en el ámbito estatal. A nivel provincial, desde fines de 2015 con el cambio de gestión al asumir como nuevo Gobernador Lifschitz - también del PS y del FCyS - se da un fuerte impulso de obras de infraestructura como necesarias a mediano y largo plazo para la planificación del transporte en el municipio:

Propiciamos una serie de iniciativas en la cual la infraestructura de un enlace vial Santa Fe - Paraná, estaba ya en carpeta, pero intentamos darle un impulso realmente muy fuerte, también entendiendo que ese impulso del enlace vial podría permitir la relocalización del Puerto. Sin el enlace vial no tiene sentido ni es viable la relocalización del Puerto. Relacionado con los mismos, la puesta en valor y en funcionamiento del sistema portuario del Puerto de Santa Fe, el Aeropuerto Metropolitano y toda la red de conexiones de transporte metropolitano entendiendo que no es solo Santa Fe sino su gran ejido metropolitano que va desde Coronda, Sauce Viejo, Santo Tomé, como todo el corredor de la uno (en referencia a la ruta provincial N°1) (Entrevista personal a Jukic, secretario de Transporte de la Provincia de Santa Fe entre 2016 - 2019 - 09/09/2019).

Este impulso se materializó en la creación, en diciembre de 2015, del Ministerio de Infraestructura y Transporte. El decreto 0074 expresa que la creación de esta cartera

ministerial obedece a .la necesidad de una mejor coordinación en el territorio entre la problemática hídrica y las obras viales, tomando a su cargo el desarrollo de la planificación del transporte intermodal en el territorio, abarcando el transporte fluvial, aéreo, carretero y ferroviario. Es así que, a partir de la Secretaría de Transporte dentro de dicho Ministerio (Artículo 27), se procuró establecer un enfoque sistémico del transporte, “englobando las distintas modalidades de transportes, trabajando en la complementariedad de los mismos (...), con una mirada integral”. Así se estableció una subsecretaría específica de planificación (Artículo 28b) para que “esté mirando el mediano y largo plazo, para entender no sólo los modos de transportes sino también la infraestructura que requieren los transportes con una visión de mediana y largo plazo” (Entrevista personal a Jukic, Secretario de Transporte de la Provincia de Santa Fe entre 2016 - 2019 - 09/09/2019). En esta misma línea, con el cambio de gestión se creó el Programa Santafesino de Desarrollo de la HPP en coordinación con el Ministerio de Infraestructura y el Área provincial de Relaciones Internacionales.

Acompañando este cambio en la concepción del transporte, se propusieron como funcionarios de alto rango –como el secretario de transporte, el subsecretario de planificación estratégica, el director provincial ferroviario, el presidente del Ente Portuario de Santa Fe- a personas que tenían una larga trayectoria en el sector privado (Ver Anexo Cuadro 1). A modo de ejemplo, el secretario de Transporte trabajaba en Unilever -una empresa transnacional británica- y en Terminal 6 -un complejo agroindustrial exportador conformado por las empresas Terminal 6 S.A. y T6 Industrial S.A., cuyos socios accionistas son AGD y BUNGE. Los funcionarios afirman en las entrevistas realizadas, tal como se retoma en el apartado metodológico, que su experiencia en el sector empresarial es lo que los ubicó en tales cargos.

Este cambio en la organización del gobierno provincial respondió a aquello que los funcionarios entrevistados mencionan como principales problemas y desafíos del sistema de transporte provincial. Lo cual se entrelazó con la necesidad de abordarlos de forma mancomunada entre diferentes localidades y con diferentes niveles de gobierno. Con este propósito se sancionó la ley provincial N° 13.532 de “Áreas Metropolitana” sancionada en abril 2016.

Esta ley posibilitó la creación del ECAM con el objetivo de “articulación de espacios urbanos, más amplios que los ámbitos municipales o comunales”, en los cuales pudieran participar actores públicos y privados para coordinar acciones y tratar problemáticas comunes como las redes de infraestructura, reducir costos socioeconómicos y mejorar

los servicios de utilidad pública, contar con un sistema de transporte público integrado, promover políticas medioambientales integradas, la implementación de acciones coordinadas entre lo público y lo privado para promover el desarrollo, entre otros. Este será el paraguas legal del ECAM Santa Fe.

De este Ente forman parte un representante de la Provincia y los intendentes y presidentes comunales que firman el acuerdo<sup>92</sup> -los que forman parte del Consejo de Gobierno, el cual es presidido por el intendente del municipio cabecera, en este caso, Santa Fe (Artículo 5 y 6)-. Se estableció, también, en dicha ley la formación de un Consejo Técnico Consultivo -integrado por “especialistas vinculados a Universidades y grupos de investigación públicos y privados con reconocida trayectoria, como también con representantes de instituciones del sector privado, de la sociedad civil o de organismos públicos con actuación en el área” (Artículo 19)- y existencia de una Secretaría Ejecutiva de carácter permanente, que debía funcionar bajo la órbita del Directorio (ECAM Santa Fe; 2022).

El desarrollo metropolitano es uno de los pilares del Programa Municipal de Resiliencia que se puso en marcha en este momento y resulta central abordarlo para comprender las discusiones de las trazas. El Programa de Resiliencia surgió primero como una iniciativa que dialoga con los Planes de Desarrollo y Urbanos Municipales y a partir de la selección que hizo el Programa 100 Ciudades Resilientes impulsado por la Fundación Rockefeller en 2014. A principios de 2016 devino en la creación del Programa Santa Fe Resiliente y en la posterior elaboración de un diagnóstico y un estudio preliminar de Resiliencia que contó con la participación de distintos actores y sectores locales -instituciones y organismos públicos municipales, provinciales y nacionales; entidades y cámaras empresariales, entidades educativas y profesionales<sup>93</sup>- y la asistencia de expertos internacionales (Gobierno de la ciudad de Santa Fe; 2016; 2017). En diciembre de 2017, adquirió rango de Secretaría: “Desarrollo Estratégico y Resiliencia” (Gobierno de la ciudad de Santa Fe; 2019).

En el marco de este Programa se estableció un Comité Municipal de Resiliencia integrado por funcionarios municipales a quienes corresponde atender las distintas

---

<sup>92</sup> En la actualidad, el Ente de Coordinación del Área Metropolitana Santa Fe está conformado por 25 localidades como: Santa Fe de la Vera Cruz, Santo Tomé, San José del Rincón, Esperanza, Recreo, Laguna Paiva, Monte Vera, Arroyo Aguiar, San Carlos Norte, Arroyo Leyes, Cabal, Campo Andino, Candiotti, Emilia, Llambi Campbell, Nelson, Sauce Viejo, San Agustín, Franck, Cayastacito, Santa Rosa de Calchines, Empalme San Carlos, Colonia San José, San Jerónimo Norte, Pujato Norte (ECAM; 2022)

<sup>93</sup> Ver Anexo Cuadro 2.

problemáticas - “los temas emergentes” - que fueron surgiendo en la etapa de diagnóstico como los que “más preocupan a la ciudadanía como un todo, teniendo en cuenta el sector público, privado y las comunidades” (Entrevista personal a Mercedes Tejedor Coordinadora General del Programa Santa Fe Resiliente 22/10/2019). Y, por otro lado, se conformó un Consejo Consultivo de Resiliencia integrado por representantes de distintos sectores<sup>94</sup>, en el cual el municipio se apoyó para priorizar los temas emergentes que surgieron en el diagnóstico realizado y las iniciativas municipales que se presentaron en el marco de este Programa<sup>95</sup>.

Lo novedoso del enfoque de Resiliencia fue que puso “el foco en la capacidad de las comunidades para enfrentar las crisis, prepararse ante impactos agudos” (como pueden ser las inundaciones) pero al mismo tiempo en “atender y superar las tensiones crónicas” (Gobierno de la ciudad de Santa Fe; 2017:11), para que sea un municipio “inclusivo, integrado, conectado y pujante” (2017: 14). De esta manera, se presentaron distintas iniciativas para este programa, entre las cuales se puede observar algunas que se orientaron a lo que proyectó el municipio sobre y para el territorio isleño: la relocalización por riesgo hídrico y el desarrollo de obras de infraestructuras prioritarias para el desarrollo económico del municipio (como puede observarse en la Figura 16).

En la iniciativa 7 referida a las grandes obras socio productivas se referenciaron el Nuevo Puerto y los puentes y conexiones viales (junto con el aeropuerto, los parques industriales y logísticos, los polos tecnológicos) como “obras de gran magnitud e impacto en la generación de empleo y desarrollo económico de la ciudad y la región” (2017:60), las cuales exigen un abordaje metropolitano (Ver Figura 14). Dicha iniciativa se orientó a aportar a la evaluación de los proyectos, la búsqueda de financiamiento y su ejecución a través de la realización de un estado de situación -impactos socioeconómico y ambiental, evaluación costo-beneficio- de cada una de ellas por medio de la ECAM Santa Fe. Esto asociado con la “iniciativa 9” que se orientó a potenciar la logística regional en la misma línea.

---

<sup>94</sup> Que según lo detallado en la publicación del Gobierno de la ciudad de Santa Fe (2016) lo conformaron: por la Sociedad Civil: José Luis Ambrosino (Movimiento los Sin Techo), Leonel Méndez (Cooperativa de recicladores), Gustavo Menéndez (Secretario de Extensión de UNL); por Sector Privado: Gabriel Filippa (BCSF), Alejandro Tabora (Presidente UIA Santa Fe), Ignacio Mántaras (Presidente Sociedad Rural Santa Fe); por Sector Público: José María Chemes (Director de Agencia de cooperación, inversiones y comercio exterior del municipio), Roberto Porta (Secretaría de Obras Públicas), Eduardo Aguirre Madariaga (Director de Gestión de Riesgo)

<sup>95</sup> “El proceso de priorización se tomó en esta mesa chica (en referencia al Consejo Consultivo)” (Entrevista personal a Mercedes Tejedor Coordinadora General del Programa Santa Fe Resiliente 22/10/2019).



En el marco de la resiliencia, resultó clave para esta iniciativa que las proyecciones de obras se piensen de forma integrada y estratégica, para bajar costos, aumentar los beneficios y atraer la inversión de capital, atendiendo al impacto que una obra puede generar en los distintos sectores económicos y sociales. En palabras de uno de los Coordinadores del Programa Santa Fe Resiliente:

La conexión vial hace que la obra del puerto se transforme en bastante inviable porque es una infraestructura muy costosa. en cambio, sí se empieza a vincular con este concepto de mirada estratégica, de resiliencia y demás, una obra con la otra, empiezan a tener componentes de obras que coinciden. entonces se pueden prorratear los costos y aumentar los beneficios. (...) empezas a encadenar cosas y el paquete en conjunto empieza a ser factible. A su vez, eso te permite traer a la discusión otros actores que están buscando desembolsar montos de dinero mayores, puedes interesar a empresas y organismos de financiamiento internacionales con mayor cantidad de dinero (Entrevista personal a Agustín Montenovi, Coordinador General del Programa Santa Fe Resiliente. 22/10/2019)



Figura 16. Iniciativa 07: Grandes obras productivas e iniciativa, 09 logística regional, 16: Relocalización de familias en riesgo hídrico. Fuente Gobierno de la Ciudad de Santa Fe (2017:48).

Desde el gobierno municipal se sostuvo que este enfoque de la resiliencia puso el eje en que el gobierno local tenga una “voz protagónica” en las decisiones referidas a su



jurisdicción. En este sentido, la secretaria de Comunicación y Desarrollo Estratégico y Directora del Programa Santa Fe Resiliente, sostuvo que si bien estas obras de infraestructura detalladas en la iniciativa 7 son parte de “una mirada estratégica del gobierno nacional con los gobiernos provinciales (...), la pelea de los gobiernos locales es para poder tener opinión sobre nuestros territorios y no que se hagan obras sin consultar con los proyectos que tenemos” (Entrevista personal a Andrea Valsagna, quien fuera secretaria de Desarrollo Estratégico y Resiliencia 22/10/2019).

Lo planteado aquí, por momentos, entró en tensión con la mirada de los funcionarios del gobierno provincial entrevistados. Estos si bien en sus discursos reforzaron la apuesta por potenciar el lugar estratégico de Santa Fe dejaron explícito que “no es local lo que impone la dinámica”. Así, los proyectos impulsados desde la provincia fueron en vistas al desarrollo de la HPP y Corredor Bioceánico. De esta manera, el director del Programa santafesino de Desarrollo de la HPP hizo hincapié en la necesidad de situar la ciudad y la provincia en un contexto global:

“Cuando uno ve situaciones como Hidrovía, uno tiene que poner escala supranacional para después ver los impactos locales(...). Históricamente, Argentina en el modelo de la división internacional del trabajo de fin de siglo XIX, es un modelo de exportación de básicamente graneles, productos primarios. (...) Hoy se ha girado del eje al Atlántico, que en términos comerciales es muy fuerte -no es que no- pero ha de tener mayor preponderancia el pacífico” (Entrevista personal Venesia, director del Programa Santafesino de Desarrollo de la HPP entre 2016 - 2019 - 20/09/2018).

Por otra parte, en la iniciativa 16 “Relocalización de familias en riesgo hídrico” se recuperaron los procesos de reubicación que se emprendieron desde 2010. A la vez que se hizo referencia a los planes nacionales de vivienda para financiar la construcción de 280 viviendas a los que accedió el municipio en mayo de 2016, específicamente 140 viviendas en el barrio Jesuitas (en el oeste del municipio, a donde relocalizan a la población del barrio Vieja Tablada), 60 viviendas en Nueva Esperanza Este (Noreste, a donde relocalizaron a población de los barrios Playa Norte, Bajo Judiciales y General Paz, frente al ex GADA <sup>96</sup>), y 80 viviendas en Vuelta del Paraguay. Se remarcó que entre 2017 y 2018 diseñaría “herramientas para impulsar el mayor involucramiento de familias del barrio Vuelta del Paraguay en el proceso de su relocalización y mejora del barrio” (2007: 71).

Esta propuesta se enmarcó en el Programa de Reconstrucción de la Ciudad, el cual se propone reubicar a familias que “están viviendo por fuera de las defensas consolidadas, en el valle de inundación de los ríos Paraná y Salado”, priorizando las “situaciones más

---

<sup>96</sup> Este proceso de relocalización se inició en 2010 y con mucha conflictividad (Acebal;2015)

críticas por el impacto y recurrencia de la crecida de los ríos” (Gobierno de Santa Fe y BCSF; 2017: 35).

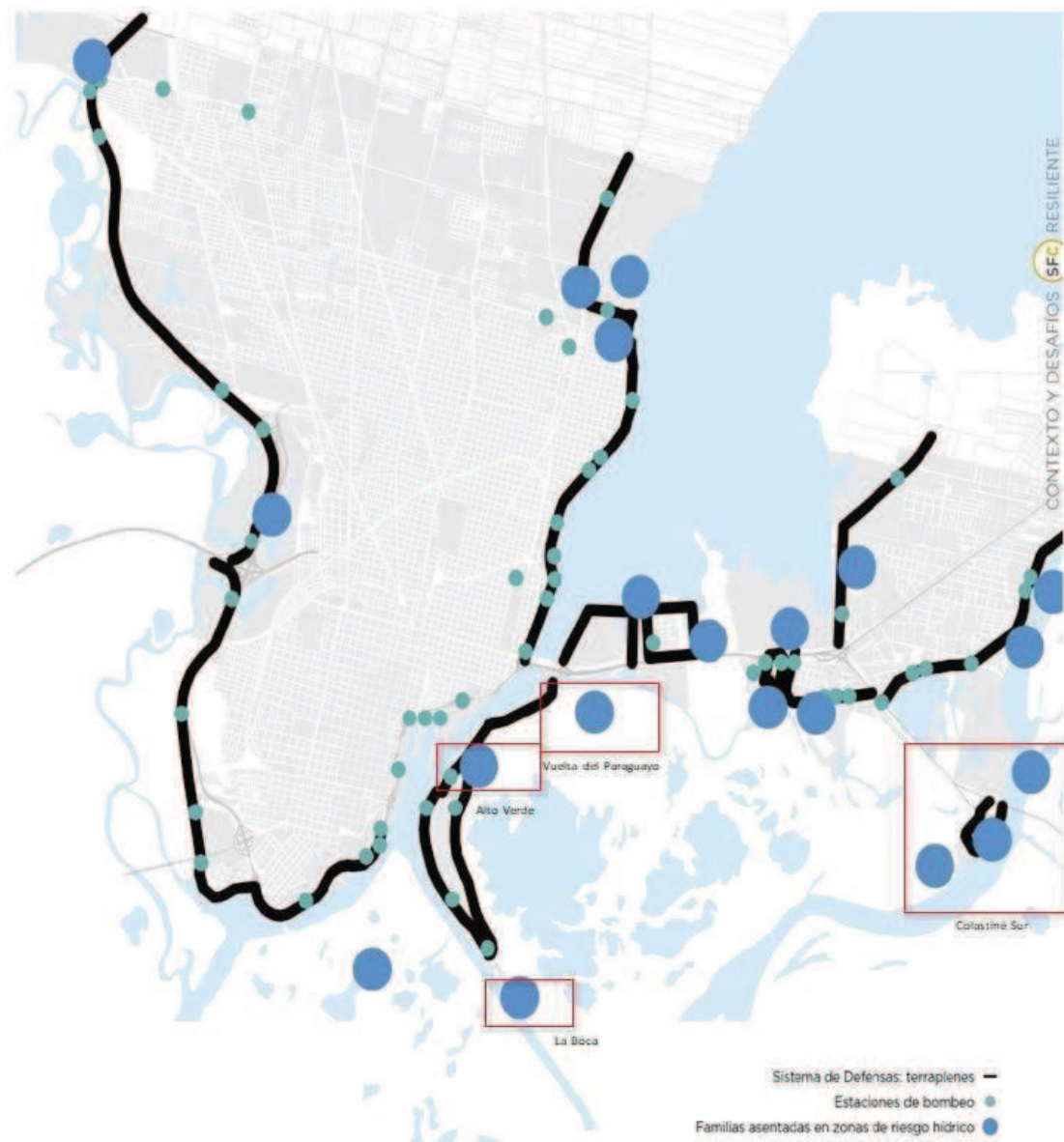


Figura 17. Mapeo de familias asentadas en zona de riesgo realizado por el municipio. Fuente Gobierno de la ciudad de Santa Fe; 2017:33. Recuadro y nombres de los barrios es elaboración propia.

Como sostuvimos en el momento anterior, con la asunción del nuevo gobierno en 2007 hubo un cambio en la gestión de las inundaciones caracterizado por el hecho que la organización del momento de evacuación comenzó a corresponderle al gobierno (Roze; 2003), mientras que antes lo resolvía la población del lugar. Mariano Cejas, ex subsecretario de Desarrollo Social del municipio, sostuvo en la entrevista realizada que desde el momento en que existe un “Plan de Contingencia” la evacuación es responsabilidad del municipio. Es así que comienza gestionarse de otra manera las inundaciones lo que deviene en un dispositivo (en términos de Foucault; 2007) que se consolidó a lo largo de estos años a partir de una nueva forma de organizar el espacio en

los momentos de evacuación -no permitiendo por ejemplo que se hiciera en el lugar y el modo en el que históricamente se hacía- que constituyeron diversas situaciones y modos de violencia (en términos de Roze; 2016) -devenido del encierro perimetral con vigilancia policial y de la Guardia de Seguridad Institucional (GSI) del municipio permanente, del control de la actividad de las personas, de su tiempo y de sus visitas (Crovella y Acebal; 2018)-.

Si bien no nos detendremos en este tema acá, sino que lo retomaremos en el siguiente capítulo, si es importante mencionar que esta iniciativa de relocalización de la Vuelta del Paraguayo se presentó públicamente, a través de los medios de comunicación, luego de que se desarrollara una crecida extraordinaria del río Paraná (Ver anexo: “Santa Fe en la cuenca del Río Paraná”) que devino en seis meses de inundación para dicho barrio y que generó mucho conflicto con el municipio y entre vecinxs. Esta propuesta que materializa el discurso que se venía sosteniendo desde 2009 sobre la inhabilitación del barrio, fue anunciada como un plan de viviendas para que las familias vivan en “cota segura” en un sector (indeterminado) de la misma isla (El Litoral; 31/05/2016).

En este punto es importante mencionar que un lugar de particular interés económico y estratégico en el desarrollo de estas obras es la Isla Sirgadero, donde se ubica precisamente la Vuelta del Paraguayo. La misma si bien posee una propiedad indivisa, en donde cada uno de los 18 dueños legales tiene un porcentaje del total de la propiedad, desde 2007 y hasta 2015 el mayor porcentaje de dichas tierras estuvo en manos de Inversora Bolívar S.A.<sup>97</sup>, una empresa perteneciente a una de las desarrolladoras e inmobiliarias más importantes del país: Grupo IRSA<sup>98</sup> (Proyecto Revuelta; 2012, Priano, Juan Antonio y Tribu Isleña Los Tobas y otros s/ medidas preparatorias; 2007, Zentner; 2016), que tiene gran parte de la concesión inmobiliaria y comercial de los terrenos del Distrito Ciudad Puerto (Blanc; 2016). A partir de la información propiciada por las organizaciones sociales, pudimos recuperar que en el año 2015 -año en el que empieza la discusión pública por cuál sería la traza de la nueva conexión vial Santa Fe-Paraná y

---

<sup>97</sup> Inversora Bolívar S.A. poseía el 70% de las tierras correspondiente a la isla. El Grupo IRSA presenta en el segmento “tierras en reserva” correspondientes a los años fiscales de 2007 a 2015, a la Isla Sirgadero como parte de su cartera de propiedades, comprada en 2007 y vendida en 2015 por un monto total de USD 4,0 millones. Este grupo inversor expresa que esta inversión y venta les ha generado una ganancia de \$32,6 millones (Zentner; 2016)

<sup>98</sup> Este grupo empresarial se autodefine como una de las empresas inmobiliarias líderes de la Argentina, que se dedica a esta actividad, en forma directa e indirecta, a través de subsidiarias, joint ventures y alianzas estratégicas. Poseen una diversificada gama de actividades inmobiliarias, incluyendo la adquisición, desarrollo y operación de: edificios de oficinas y otras propiedades de alquiler; centros comerciales, incluyendo actividades relacionadas de financiación al consumo; inmuebles destinados a vivienda principalmente para su venta; de hoteles de lujo; adquisición de reservas de tierra en zonas estratégicas como reserva para futuros desarrollos o para su venta; e inversión inmobiliaria oportunísima fuera de la Argentina (IRSA; 2022).

se desarrolló la inundación mencionada- un empresario local y uno de los dueños del diario local más importante: “El Litoral”, compró el dominio legal de las tierras a dicha empresa. Este empresario también es, tal como presentamos en el capítulo 3, uno de los propietarios legales de la isla en donde se proyecta relocalizar el Nuevo Puerto de la ciudad.

El ROU habilitó, como dijimos en el momento anterior, que sobre la Isla el Sirgadero se fomentara ciertas construcciones y usos del suelo asociados al desarrollo turístico e inmobiliario, al mismo tiempo que contempló la nueva traza vial entre Santa Fe y Paraná sobre dicha isla. Esto nos permite preguntarnos sobre la relación entre infraestructura, especulación inmobiliaria y desalojo -bajo el eufemismo de relocalización- de población. Sobre este lugar que se considera inhabitable, por lo cual se propone la relocalización del barrio Vuelta del Paraguayo, al mismo tiempo se legalizó estos usos del suelo a través del ROU. Precisamente, a este mismo marco normativo apelaron las organizaciones del lugar que se opusieron a los desalojos y exigieron obras para convivir con el río y evitar inundaciones (Crovella y Acebal; 2018).

Por otra parte, tanto para emprender el enfoque de la resiliencia a nivel municipal como para dar una mirada sistémica del transporte a nivel provincial, además de plantear los funcionarios de ambos gobiernos como central la mirada metropolitana (lo que deviene en la creación del ECAM y, particularmente, del ECAM Santa Fe), consideraron clave la participación de las entidades económicas locales. Es así que, tanto desde el gobierno provincial como municipal, se hizo referencia al trabajo articulado con el Consejo Económico y Social y la Mesa de Entidades Productivas de Santa Fe para lograr que finalmente se establezca la traza 3 como definitiva para la conexión vial con Paraná.

En la presentación del libro “Presente y futuro del transporte por la HPP” realizado en ADE Santa Fe, el director del Programa Santafesino de Desarrollo de la HPP entre 2015 - 2019, sostuvo que:

*Existe la necesidad de un desarrollo logístico de la zona del puerto, que sea entre el público y el privado porque resulta sumamente beneficioso. Y esto se discute con los empresarios, no con los sindicatos. Sin el aporte y apoyo provincial, el privado no va a aportar, más aún si no hay rentabilidad. La factibilidad de las obras en Santa Fe depende de los gobiernos. (...) Se necesita del apoyo de la provincia para que haya un operador privado (en el puerto), al que hay que ayudarlo con el financiamiento y a vender. Para cual es necesario desde el gobierno una planificación estratégica. (Registro de la observación no participante realizada en la presentación del libro “Presente y futuro del transporte por la Hidrovía Paraguay - Paraná” 18/06/2018)*

En este sentido, las entidades productivas y empresariales fueron las principales interlocutoras de ambos gobiernos. Son a quienes sistemáticamente, en los documentos gubernamentales y en las entrevistas realizadas, se referencia como sectores con quienes

-además de las Universidades- dialogaron y quienes participaron en las propuestas de políticas y programas implementados respecto a infraestructura. En las palabras del secretario de Transporte, este vínculo aparece como necesario para tener consenso sobre las acciones y propuestas: “El vínculo con los centros comerciales, con el sustento económico de las localidades está, nosotros lo tenemos. Y es una manera un punto de partida para lograr consenso entre todos a través de una justificación técnica” (Entrevista personal a Jukic, secretario de Transporte de la Provincia de Santa Fe entre 2016 - 2019 - 09/09/2019).

Como parte de la Mesa de Entidades Productivas, lxs representantes de ADE Santa Fe y la BCSF sostuvieron que, si bien habían trabajado en pos de la reconversión del puerto y las obras asociadas, se presentó un límite en su accionar ya que la potestad del puerto de Santa Fe es pública por lo cual en última instancia depende de los gobiernos (provincial principalmente). Pero sí se reconocieron con un rol muy activo públicamente durante el momento de discusión de la traza y acompañan los reclamos de los gobiernos provincial y municipal para seleccionar como definitiva la traza 3. Esto puesto que consideran que es una obra indispensable para la reubicación y reconversión portuaria:

*Ustedes saben que el puerto de Santa Fe fue reubicándose y bueno, es un buen proyecto, pero lo cierto es que en las licitaciones que se hicieron no hubo un grupo de interés que lo lleve adelante por una cuestión económica. El puente Santa Fe/Paraná aliviaría fuertemente la inversión porque...es decir, acerca el corredor vial, o sea, a menos de la mitad de la distancia de lo que implica llevar la terminal a Paraná sin ese puente. Además, que resuelve otro tipo de problemas, accesos. Otra conectividad. (.) No sé si tiene en claro dónde se lo piensa (al puerto). Lo han visto...bueno la situación es que ahí hay que llevar todo, está todo por hacer, no es que solamente es construir la terminal, hay que llevarle gas, electricidad, con todo lo que eso implica. Entonces, bueno, esa es la situación...el puente de Paraná/Santa Fe se puede usar el puente para, para...viabilizar eso, digamos (Entrevista personal a Pedro Cohan, Coordinador del Centro de Estudios y Servicios BCSF; 31/08/2018).*

Ahora bien, lxs refentxs entrevistadxs de ambas entidades afirmaron que la concreción de la reconversión y relocalización del puerto se debió, por un lado, a cuestiones económicas que serían saldadas en gran medida al realizarse el Puente mencionado. Pero, vinculado con esta obra, aparece otros obstáculos que estas entidades definieron como “institucionales”, por tener injerencia sobre las obras de infraestructura diferentes niveles de gobierno, lo que lo termina transformándolo en un proyecto complejo. Es por ello, que avizoran positivamente el cambio de gestión nacional en 2015, porque al asumir la Alianza Cambiemos a la Presidencia era posible el acuerdo entre los tres niveles de gobierno -por la coincidencia partidaria- lo cual se refleja en el acuerdo por la traza 3 y su propuesta de licitación.

La BCSF durante este momento participó de encuentros con otras Bolsas de Comercio como la de San Juan, la de Región de Coquimbo (Chile), de Córdoba, de

Rosario, de Entre Ríos y del sur de Brasil para fomentar la construcción del Corredor Bioceánico. Estos encuentros sentaron las bases de fuertes vínculos entre instituciones que son referencias para el trabajo del Centro de Estudios y Servicios de la BCSF en lo referido al impulso de infraestructura necesaria para potenciar los intercambios comerciales (Entrevista personal a Lucrecia D’Jorge, Directora del Centro de Estudios y Servicios 31/08/2018).

En síntesis, a lo largo de este segundo momento, pudimos observar que la posibilidad de que la traza para la nueva conexión vial entre Santa Fe y Paraná no sea aquella que se contempló ya en la definición del ROU en 2010 generó muchas discusiones con el gobierno nacional. Y que el cambio de gestión nacional, a fines de 2015, y la coincidencia política partidaria de este con el gobierno municipal, posibilitó los cambios en los términos de referencia de la evaluación de la conexión vial entre Santa Fe y Paraná, lo que terminó por habilitar como definitiva la traza 3. Este proceso estuvo acompañado de cambios en la organización estatal provincial y municipal –a partir de la creación del Ministerio de Infraestructura y Transporte, de la ECAM y del Programa de Resiliencia– que acompañaron y viabilizaron la discusión. La misma se sustentó en los cambios de reglamentación sobre el uso del suelo y planes estratégicos diseñados y emprendidos en el que denominamos como primer momento.

En este sentido, en este momento, se puede vislumbrar claramente aquello que sostiene la Coordinadora del Programa de Resiliencia respecto a que existe “consenso en Santa Fe, sobre todo entre las entidades productivas, sobre cuáles son las obras estratégicas. (...) La reconversión del puerto es un tema por el cual las instituciones de la ciudad han peleado años y siguen peleando muchísimo” (Entrevista personal a Mercedes Tejedor Coordinadora General del Programa Santa Fe Resiliente 22/10/2019). Este consenso se observa en el accionar de las entidades productivas, específicamente ADE Santa Fe y BCSF como parte de la Mesa de Entidades Productivas del municipio, al momento de discusión de las trazas para la nueva conexión vial entre Santa Fe y Paraná. Y en el acompañamiento que le dio al reclamo realizado por el gobierno municipal para que sea considerada la traza 3 para reducir así el costo de la obra del traslado del puerto. Ambas entidades propiciaron espacios de discusión pública orientados a dar cuenta de la relevancia de dicha traza, participaron en reuniones junto al municipio con funcionarios de vialidad nacional y diversas instancias de coordinación tanto con el gobierno municipal como con el provincial para viabilizar la definición y licitación de la obra.

Al mismo tiempo que se emprendió esta discusión sobre la traza que atravesaría el territorio isleño del municipio, se llevó adelante la compra y venta de la isla Sirgadero como reserva de tierra para futuros desarrollos inmobiliarios. Así como también se presentaron desde el gobierno local planes de viviendas para relocalizar a población que habita allí. La propuesta concreta de erradicación de uno de estos barrios –Colastiné Sur, La Boca y parte de Alto Verde se enunciaron como proyección futura en los planes y programas- como única solución al problema de la inundación se materializó en los planes de gobiernos y en la gestión de recursos a Nación que emprendió el municipio. Este “proyecto de urbanización y de vivienda” pretendió erradicar a la población en el mismo momento en que se determinó como definitiva la traza vial que atravesaría sus barrios.

### **Tercer momento (2018-2019): “Esto es el desarrollo en otra escala”: la licitación de la obra del Puente Santa Fe - Paraná.**

Luego de este proceso de discusión pública y entre diferentes niveles del Estado llevado adelante por los gobiernos municipales y provinciales y las entidades productivas y empresariales, se acordó la traza 3 como la futura nueva conexión vial entre Santa Fe y Paraná (Diario El Litoral; 24/10/2016). Para concretar este acuerdo, los funcionarios municipales enunciaron como crucial el cambio de gestión a nivel Nacional con la asunción de Cambiemos a la presidencia, puesto que, como ya mencionamos, la coincidencia partidaria abrió otros canales de diálogo y la posibilidad del pedido a la Consultora ATEC S.A. que estudie más detalladamente dicha traza (El Litoral; 24/10/2016).

Ya en 2016 con la visita del presidente Macri al municipio, desde el gobierno provincial se anunció que dicha conexión vial estaba dentro de las prioridades que estableció el gobierno nacional, al incluirlo en el Presupuesto para la elaboración de pliegos durante 2017 y el estudio de impacto ambiental para poder comenzar con la licitación a fines de ese año<sup>99</sup> (Gobierno de la Provincia de Santa Fe; 2/11/2016). A principios de 2017, el Gobierno Nacional anunció que para mediados de ese año se iba a licitar la obra del puente (El Litoral; 11/03/2017). A fines de ese mismo año, luego de una reunión entre representantes del municipio santafesino, del paranaense, de ambas

---

<sup>99</sup> Es importante mencionar que para este momento se proyectaba también la construcción de un aeropuerto único para Santa Fe y Paraná paralelo a la ruta 168, este proyecto fue abandonado y no se realizaron estudios de factibilidad. Se optó por la reconversión del Aeropuerto de Santa Fe ya existente, ubicado en la localidad de Sauce Viejo.



governaciones y funcionarios del Ministerio de Transporte y Vialidad Nacional, el gobierno nacional anunció que la licitación se realizaría a mediados de 2018 en el marco del Programa Participación Público Privada (PPP)<sup>100</sup>, con una inversión estimada de entre 600 y 800 millones de dólares y con un proyecto de ejecución en 4 años (El Litoral; 15/11/2017).



Figura 18. Mapa intervenido con la delineación de la traza de la conexión vial Santa Fe – Paraná realizada por el presidente del Ente Portuario durante 2019. El círculo inferior marca la ubicación del nuevo Puerto. Fuente: entrevista personal 11/09/2019.

Sin embargo, aunque se avanzó en el proyecto ejecutivo, la posibilidad de licitación y realización de dicho puente se cayó a fines de 2018 junto con su posibilidad de financiación: las PPP. La suba del riesgo país y las altas tasas de interés hicieron que se suspenda la inclusión del proyecto en el Presupuesto nacional 2019<sup>101</sup> (Diario El Litoral;

<sup>100</sup> “Los Contratos de Participación Público-Privada son aquellos celebrados entre los órganos y entes que integran el Sector Público Nacional y sujetos privados o públicos con el objeto de desarrollar, una o más actividades de diseño, construcción, ampliación, mejora, mantenimiento, suministro de equipamientos y bienes, explotación u operación y financiamiento. Este tipo de contratos constituye una modalidad alternativa a los contratos de obra pública y concesión de obra pública, en la que hay una distribución de riesgos entre la autoridad contratante y el contratista, asumiendo este último la responsabilidad por la obtención de una parte sustancial del financiamiento del proyecto. Estos contratos se rigen por el régimen de la Ley 27.328 y sus normas reglamentarias, modificatorias y otras normas asociadas que componen su marco regulatorio” (Gobierno de Argentina; 1/11/2022). Este sistema de contrato consiste en que al financiamiento para la obra lo realizará un privado, que luego recuperará esa inversión: la mayor parte por una devolución del gobierno nacional, pero también por el uso (como el cobro de peaje), que sería coordinado con el actual peaje del túnel subfluvial (Diario El Litoral; 15/11/2017).

<sup>101</sup> “Se puso demasiada expectativa en un sistema de financiación privada, que es muy caro, y segundo en la situación que está el país (cifra récord del riesgo país) impacta directamente en la imposibilidad de conseguir financiamiento

21/12/2018). En relación a las inversiones de infraestructuras y la situación política coyuntural, el presidente de ADE Santa Fe planteó:

*Acá hay un problema que influye que es la situación macroeconómica. Porque de darse las condiciones podrían venir las inversiones, pero hoy Argentina lamentablemente tiene una barrera para las inversiones de capital destinadas al centro productivo (...). Eso es una debilidad que no contribuye a que, digamos, proyectos se concreten. Argentina requiere de políticas de estado, las políticas de estado no dependen el gobierno de turno, sino que coincidamos en ciertos proyectos, acá nos tendríamos que poner de acuerdo, pero un tema que tiene que terminar es la inflación. (...) Los capitales requieren de seguridad. Nosotros tenemos que admirar a los que traen capitales para el desarrollo productivo, no oponernos. Acá el que quiere invertir desde el sector privado es mal visto. Y eso va en contra de nuestros intereses. Se ha generado la conciencia anti empresa. Y la empresa es la que genera auténticamente el empleo genuino. Que lamentablemente los niveles de empleo en negro hoy están paralelos a los niveles de informalidad de la economía, altísimos (Entrevista personal a Benito Correnti, presidente de ADE Santa Fe. 10/11/2021).*

En este punto, es importante marcar que la posibilidad de realización de estas obras fue a partir de la toma de empréstito de capitales extranjeros los que buscaron invertir, por un lado, en proyectos a largo plazo para obtener luego mayores beneficios - desplazamientos espacios temporales a los que hace referencia Harvey (2005)-. Y por el otro, dicha inversión se sustentaba en la necesidad de ampliar la red de infraestructura extractivista para conectar territorios y los bienes comunes de la naturaleza -que denominan como recursos estratégicos- con las principales rutas comerciales (Álvarez; 2019). En este sentido, como señala Correnti, la mirada estratégica de los capitales extranjeros de inversión -especialmente chinos- existe, pero son las condiciones macroeconómicas cambiantes del país las que imposibilitan que las mismas se concreten (Entrevista personal a Benito Correnti, presidente ADE Santa Fe. 10/11/2021).

En enero de 2019, la BCSF presentó un informe sobre el estado de la infraestructura actual y de las obras proyectadas en el Corredor Bioceánico Central (Ver figura 19), en el cual se describió sus características y se enunció como incertidumbre la salida de Argentina en 2018 de la UNASUR -puesto que, como planteamos anteriormente la obra del Corredor se enmarca allí, específicamente en el COSIPLAN- en vistas a que el mismo se concrete. En dicho informe se estableció al Puente Santa Fe - Paraná como una de las dos “piezas fundamentales” del Corredor que faltan construir (junto al Túnel de Aguas Negras en La Rioja):

*Una de las obras claves en la consolidación del CBC es la construcción de un nuevo enlace vial entre las ciudades de Paraná y Santa Fe. La obra se llevará a cabo en el marco del régimen de participación público – privada que lleva adelante el gobierno nacional, las cuales han sido separadas en tres etapas. La construcción del nuevo puente se ubica dentro de la tercera etapa de licitaciones; hasta el momento sólo fue licitada la primera. Si bien el presupuesto para el año 2019 prevé la obra, la licitación ha sufrido atrasos (BCSF; 2019:4)*

---

externo a tasas razonables. Lo que hace es que hoy no puedan avanzar los grupos que firmaron contratos en este sistema (PPP)” (Entrevista al ministro de Gobierno y Reforma del Estado, Pablo Farías. Diario El Litoral; 21/12/2018).



Figura 19. “Principales obras y proyectos viales del Corredor Bioceánico Central para los próximos cinco años”. Fuente: Elaboración de la BCSF (2019:8) en base a la figura 2-6 “Estado de las rutas del CBC” del “Estudio de complementariedad económica en torno al Corredor Bioceánico Central Coquimbo – Porto Alegre” de la Escuela de Ciencias Empresariales – Universidad Católica del Norte.

En el marco de la 54° Cumbre del Mercosur acontecida en el municipio de Santa Fe en junio de 2019, se realizó en la sede de la BCSF la VI Reunión de la Red del Corredor Bioceánico Central. De dicha reunión participaron más de 50 entidades empresariales de las provincias que integran las regiones argentinas Centro y Cuyo, también de Chile, Uruguay y Rio Grande Do Sul, Brasil. En ella armaron un documento que fue entregado al subsecretario de Negociaciones Económicas Internacionales de la Cancillería y secretario del Mercosur, en un acto al que asistió el intendente del municipio (El Litoral; 16/07/2019).

El objetivo del documento fue renovar el “compromiso”, de estas distintas entidades productivas y empresariales, en pos de “la integración regional y el desarrollo del Corredor Bioceánico” y de la voluntad de trabajo coordinado con los organismos internacionales y los distintos gobiernos nacionales (BCSF; 17/07/2019). En el mismo se expresó que esta Red compartía una visión “de complementariedad para la competitividad en los mercados internacionales” por lo que promovieron “la cooperación regional mediante la participación institucional público-privada (...) para el mejoramiento de la productividad, competitividad e innovación” considerando que “el desarrollo empresario y de las cadenas de valor de la región trasciende las fronteras de las jurisdicciones subnacionales y de nuestros países”.

Por ello, solicitaron a los gobiernos la convergencia de políticas macroeconómicas, “el aumento de la eficiencia del sector público, en todos sus niveles, para reducir la carga impositiva, sin afectar las políticas sociales ni descuidar el medio ambiente”, la creación

de “entornos productivos competitivos por región y por sector” (en lo que respecta a cuestiones laborales, impositivos, logísticos y de acceso al financiamiento) que “permitan una inserción de las economías regionales dentro de los mercados globales”. Como así también, “contribuir a la elaboración de políticas públicas específicas por sector, región, cadena de valor y producto”, potenciar el “desarrollo de normas, procedimientos y de obras de infraestructura” que fortalezcan la integración regional y la creación de “espacio de participación permanente del sector privado en el Mercosur”, entre otras cuestiones (Red del Corredor Bioceánico Central, 16/06/2019).

En la presentación pública del documento distintos representantes empresariales enunciaron reiteradas veces y de diferentes maneras que el sector privado debe marcar agenda y participar activamente en la negociación dentro del Mercosur. Y, particularmente, el presidente de la BCSF hizo hincapié en que esta institución fue “un partícipe activo de todas las reuniones referidas al Corredor Bioceánico Central, desde que fuera pergeñado en el año 2000, en el seno de la Primera Cumbre Sudamericana”. Y que resultaba fundamental que se invierta en las demandas de dicho Corredor a fin de consolidarlo. Para ello la BCSF impulsó e insistió por “la concreción del nuevo nexo vial entre Paraná y Santa Fe, por la cristalización del proyecto de Reconversión del Puerto de Santa Fe y construcción de la Nueva Terminal sobre el río Paraná” (BCSF; 17/07/2019).

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

Por su parte la secretaria de Desarrollo Estratégico y Resiliencia, dio cuenta de que también el municipio apostó a reactivar el puerto local como estrategia para exigir posteriormente el puente y el traslado del puerto:

*Venimos trabajando la reconversión de la actual zona portuaria, que eso ya se viene dando, la zona de desarrollo turístico y económico. Otra es la reactivación del puerto local, con vistas al tercer punto que es el proyecto más de fondo, que es la reubicación, el traslado. Que por supuesto si nosotros no mostramos actividad portuaria hoy eso dificulta la presión que vamos a hacer como región, no solo en el desarrollo del nuevo puerto sino en todo el movimiento respecto a las exigencias de la contratación de concesionario de Hidrovía. Nosotros necesitamos que se mantenga el calado, un*

*calado determinado, porque se dificulta la llegada de cierto transporte. Pero si no mostramos cierto movimiento portuario, tranquilamente alguien que venga de afuera de la región puede decir "para qué voy a gastar en eso si no hay movimiento portuario". Ahí estamos en un dilema complejo, porque nosotros decimos, si no hay inversión... lo que te decía al principio, con mirada federal este nodo logístico que Santa Fe ocupa puede impactar en el desarrollo del norte del país, donde menos desarrollo hay. Si seguimos mirando solamente en consolidar los puertos de Rosario, seguimos concentrando económicamente en vez de generar alternativas para el desarrollo más equilibrado del país. Esa discusión es la que hay que dar.* (Entrevista personal a Andrea Valsagna, quien fuera secretaria de Desarrollo Estratégico y Resiliencia 22/10/2019).

En agosto de 2018, el Puerto de Santa Fe obtuvo el permiso de la Dirección Nacional de Control de Puertos y Vías Navegables de Nación para operar la Terminal de Contenedores y Cargas Generales y la Terminal de Agrograneles (Gobierno de la ciudad de Santa Fe y BCSF; 2018) -sobre lo cual siguió trabajando la gestión provincial que asumió en diciembre de 2019 (Gobierno de la Provincia de Santa Fe; 24/01/22)-. Estas se sumaron a otras dos terminales con las que contaba previamente el puerto: la de pasajeros y la de combustibles<sup>102</sup>.

Como señaló Valsagna, paralelamente a la reactivación portuaria, se continuó trabajando en la refuncionalización de las tierras correspondientes al actual Puerto en línea con lo establecido en el Master Plan. Desde el Ente Portuario se buscó inversiones para “el aprovechamiento” de las instalaciones y los espacios públicos con fines residenciales, comerciales, culturales y recreativos (Gobierno de la ciudad de Santa Fe y BCSF; 2018).

Respecto a la reactivación del puerto, el presidente del Ente Portuario durante 2019 sostuvo lo siguiente (que se grafica en la figura 20):

*“El puerto tiene 3 puertos: **un puerto de combustibles, una terminal de granos y una terminal de contenedores**, que hoy está desocupada. La **terminal de combustible** lo que hicimos fue afianzar la relación con Shell, hoy se llama Raizen (porque en el medio la compró una productora de caña brasilera) y apostamos a que esa sea la razón para que nosotros nos sentemos mañana al mediodía, como un puerto importante, para que acá sea la sede de Hidrovía de todo el país.*

*La **terminal Agroanel** la encontramos en muy mal estado, decidimos hacer muchas inversiones y hoy tenemos granos de cooperativas de la zona. Ahora bien, geográficamente no tenemos posibilidad de competirle a las otras (del Gran Rosario) porque acá tenes 24-25 pies y en Rosario tenes 32-34. (...) ¿Qué decidimos? Aceptar lo que somos. En primera medida, somos un puerto de barcasas. (...) Bueno entonces la terminal lo que estamos haciendo es transformarla en la terminal de las cooperativas. Estamos buscando todas las cooperativas de la zona y empresas de mediana envergadura se animen a traer los granos. (...) . Nunca va a ser un puerto del sur. Ahora bien, si yo logro que los granos de Llambi Campbell, San Justo, de Videla, de Esperanza, de la zona estén acá, ahorro flete, logro que la cooperativa logre comercializar directamente con el molino brasilero o uruguayo, porque no aspiro a llegar a Vietnam desde acá. Es más, no quiero soja acá. Quiero trigo, maíz porque son negocios locales(...). Entonces la apuesta: servicios regionales y si le tengo que regalar el puerto como cooperativa se lo regalo. (...)*

*Y pasamos a la **terminal de contenedores**, es la que más potencialidad tiene. Porque hay un sobrecosto de camiones. (Por vía fluvial) tenes un ahorro por contenedor de unos 700 dólares (...)La apuesta está puesta en lograr la terminal de contenedores al lado de los silos, que permitirá sacar un*

---

<sup>102</sup> Esta última es definida por el presidente de ADE como “una terminal modelo” y “estratégica” porque “abastece de combustible al centro norte del país” (Entrevista Personal a Benito Correnti, presidente de ADE Santa Fe; 10/11/2021).



*negocio, el mejor negocio para el Puerto de Santa Fe, que es el grano en contenedores. (...) Empezamos un proceso de selección de propuestas, que es público. y hoy ya tenemos el contrato escrito y acordado entre las dos partes, pero hacen falta algunas obras públicas que se había comprometido la provincia y que ahora hay cambio de gestión (Entrevista personal Sebastián Simez, presidente del Ente Portuario Santa Fe - 11/09/2019).*

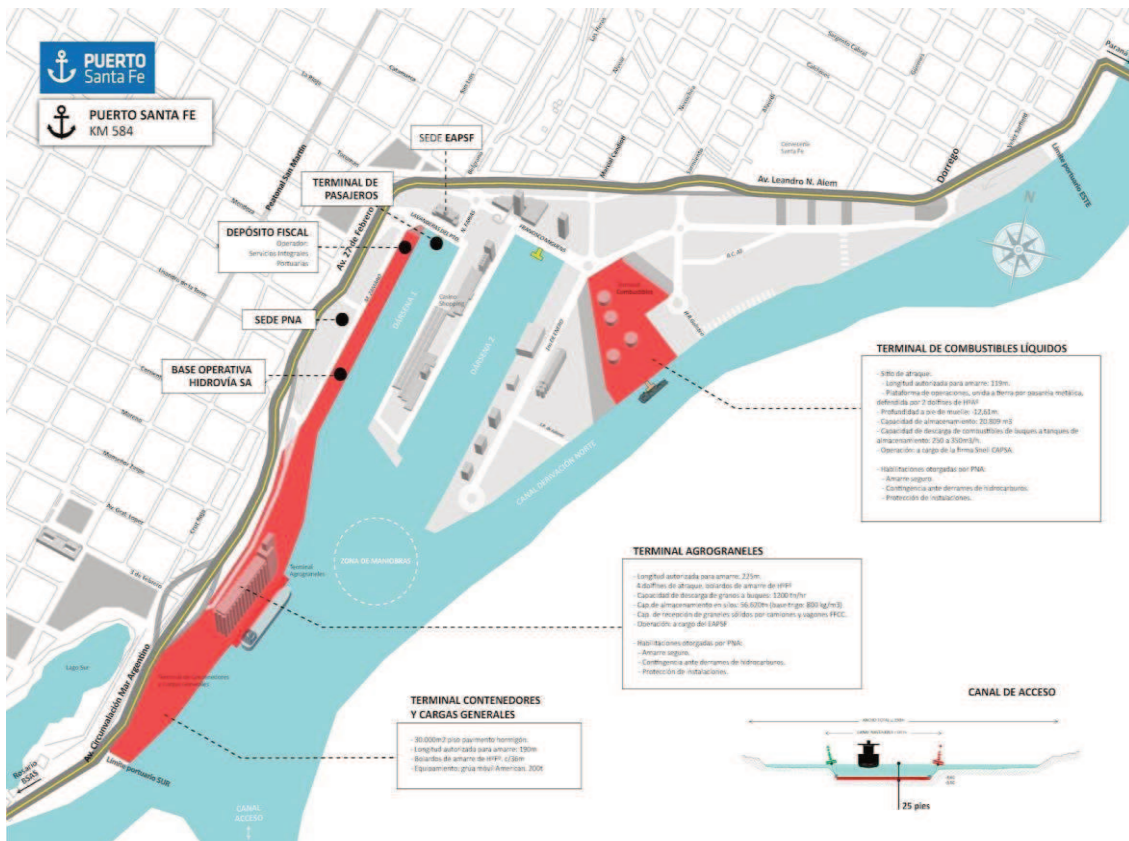


Figura 20. Terminales portuarias del Puerto de Santa Fe. Fuente: Puerto de Santa Fe; 2017.

De esta manera, con la imposibilidad de la licitación de la nueva conexión vial entre Santa Fe y Paraná y, por ende, la posibilidad de que sea viable la licitación de la concreción del traslado del Puerto, se apostó desde ambos niveles de gobierno en darle mayor impulso e inversión del actual puerto. Esto fue expresado por el presidente del Ente como parte del “secreto de todo negocio: tengo esta puerta ¿la cierro o la abro? y la respuesta a veces es lateral. Ni las cerras ni la abris, la transformas” (Entrevista personal Sebastián Simez, presidente del Ente Portuario Santa Fe - 11/09/2019). Así frente a la imposibilidad de realización de la obra que es condición de posibilidad para la relocalización del Puerto de Santa Fe se apostó a la reconversión del actual puerto, para no dejar de potenciar la capacidad estratégica del mismo.

En relación con esta estrategia, la finalización en 2021 de la concesión de las tareas de dragado y balizamiento de la HPP se presentó, ya para fines de 2019, como una oportunidad para reposicionar el Puerto de la ciudad, tal como lo plantea el presidente de la ADE Santa Fe:

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

Es así que a principio del 2020 la Mesa de Entidades Productivas de la ciudad de Santa Fe presentaron una serie de exigencias -incrementar el dragado a 33 pies de profundidad hasta el Puerto de Santa Fe, incorporar en este contrato el dragado, señalización y balizamiento del Canal de Acceso al Puerto de Santa Fe, mantener la tarifa plana y extender la concesión hasta Confluencia (km 1.238)- que apuntaron a la reactivación del Puerto de Santa Fe y a la nueva concesión del dragado, señalización y balizamiento del Río Paraná, cuestiones que tienen prioridad en su agenda. Avizoraron este momento de renegociación como un punto de quiebre que puede reposicionar a Santa Fe como lugar integrador de las producciones del Noroeste y el Noreste Argentino, considerando que la ciudad se encuentra en un punto estratégico de conexión de la HPP y en el corredor Bioceánico Porto Alegre - Coquimbo (Entrevista personal a Benito Correnti presidente de ADE Santa Fe. 10/11/2021). Lo cual es también acompañado por las nuevas gestiones del gobierno provincial y municipal que asumieron en 2019.

En este tercer momento, podemos observar el rol que tiene el Estado en la provisión de la infraestructura extractivista. Peregalli (2021) afirmó que la construcción de la IIRSA, por ejemplo, se sostuvo sobre el importante papel del Estado, que garantizó (y garantiza) al capital privado seguridad jurídica y política, niveles adecuados de ganancia, y acceso al crédito. Si bien las PPP fueron una herramienta para atraer inversiones privadas en infraestructura con respaldo público (ibidem), la situación macroeconómica del país entre 2018 y 2019 no otorgó esa seguridad para inversión extranjera. Sin embargo, no se dejó de apostar al desarrollo de otras estrategias para continuar impulsando la concreción de estas obras definidas como prioritarias, que potencian el



lugar del municipio de Santa Fe como punto de conexión, de cruce, entre la HPP y el Corredor Bioceánico Porto Alegre - Coquimbo.

Así si bien Argentina se retiró del UNASUR durante este tercer momento, tal como sostiene Porto Gonçalves “la misma infraestructura física que servía al Área de Libre Comercio de las Américas sirve para la integración del nuevo centro geográfico del capital en Asia, sobre todo en China” (2017:89). De esta manera, tal como sostiene el director Ferrovial Provincial en la cita de inicio de este apartado, y también los entrevistados por la BCSF y ADE, estas obras trascienden los gobiernos y siguen hoy estando en agenda. Se continúa buscando el financiamiento para su concreción, con la premisa de que “lógicamente toda obra de infraestructura hace al desarrollo (...) la inversión genera posibilidades regionales de crecimiento por lo que, sin duda, cualquier obra que venga bienvenida sea: la obra pública, la obra privada. La inversión hace al crecimiento y desarrollo” (Entrevista a Benito Correnti. Presidente de ADE Santa Fe. 10/11/2021).

## CAPÍTULO 5

### Miradas desde abajo al ordenamiento del territorio isleño. Obras de infraestructura para la vida



## Capítulo 5. Miradas desde abajo al ordenamiento del territorio isleño: Obras de infraestructura para la vida.

*Para los gobernantes que quieren gobernar nuestras vidas.*

*Antes de decidir pregunten. Antes de hacer, pregunten. Recuerden que es mi vida, la vida de la gente del barrio. Sus vidas, las de ustedes, las manejan como quieren. Recuerden que es el barrio de los isleños, de pescadores, de personas que nacieron y se criaron acá. "Recuerden" que tienen que preguntar qué es lo que quieren las personas del barrio. Tengan en cuenta que son personas absolutamente normales que pueden decidir, que tienen capacidad de pensar por sí mismas y que saben lo que quieren. "Recuerden" que ustedes no viven acá y no saben y por eso nunca vienen a preguntar lo que el barrio quiere o necesita. "Recuerden" que nosotros decidimos, decidimos nosotros lo que nos hace falta. Es nuestro barrio. Vengan a preguntar y no a opinar o decidir. Es nuestro, no de ustedes.*

(Escrito de estudiante del Bachillerato Popular de la Vuelta del Paraguay EEMPA 3190, en una actividad realizada en la Casa Cultural Comunitaria "Natalia Marozzi" en conmemoración del "Día de la Memoria de la Inundación de Santa Fe" Abril 2017)

Este apartado se encuentra en desarrollo dialéctico con el anterior. Como ya mencionamos, apostamos a no pensar el ordenamiento de las verticalidades disociado del ordenamiento territorial que se construye desde la producción y reproducción de la vida, y tampoco viceversa. Las propuestas de ordenamiento del territorio isleño en pos de la realización de megas obras de infraestructuras (y el desarrollo inmobiliario y turístico) convergieron con la lucha por obras de drenajes y defensas para convivir con el río y obras para acceder a servicios básicos como el agua potable. De igual manera que esta lucha por los proyectos de infraestructura para mejorar las condiciones de la vida que emprendieron las organizaciones sociales e instituciones barriales de Colastiné Sur, la Vuelta del Paraguay y Alto Verde y el paraje La Boca, se encontró con el proyecto de una conexión vial que atravesaría estos barrios.

En otras palabras, desde la organización cotidiana y comunitaria para producir y reproducir la vida en el lugar (lucha por la producción de lo común, Gutiérrez et al; 2017), se gestaron proyectos que entraron en tensión con las propuestas del ordenamiento hegemónico. Es así que en este aparato procuramos dar cuenta de las propuestas de infraestructura para mejorar la vida que disputaron otra forma de habitar el territorio isleño del municipio y que se constituyeron como re-existencia (Porto Gonçalves; 2017).

Para ello, como planteamos en el apartado metodológico, procuramos recuperar las preguntas que orientaron nuestro trabajo con las fuentes de información: ¿Quiénes son las personas que viven aquí?, ¿a qué se dedican?, ¿cómo consideran el lugar en el que viven?, ¿cómo se relacionan con él?, ¿qué los moviliza?, ¿qué problemas las lleva a organizarse y luchar?, ¿cuáles son las obras de infraestructura que proyectan y consideran prioritarias en el lugar?, ¿qué tipo de acciones despliegan para conseguirlo?, ¿cómo las deciden y cómo las evalúan?, ¿con que otras personas se vinculan y cómo lo



hacen?, ¿para qué luchan?, ¿qué lugar tienen las mujeres en ellas?, ¿cómo perciben las políticas impulsadas por los gobiernos?

Tomando como campo de análisis a los tres barrios mencionados, a los fines de abordar las disputas como un proceso que tiene diferentes temporalidades, dimensiones, componentes, actores y actrices, organizamos también este apartado en tres momentos, con el mismo marco temporal, dividido de la misma manera que el capítulo anterior, pero atendiendo a las miradas desde abajo del territorio isleño. Al primer momento (2007 - 2014) lo denominamos “Acá elegimos vivir” y buscamos dar cuenta de la organización en cada barrio para afrontar lo que consideraron como principales problemas que los atravesaban y las implicancias que tuvieron las normativas y disposiciones gubernamentales que se fueron estableciendo sobre el territorio isleño con el cambio de gestión municipal. En el segundo momento (2015 - 2017), que denominamos “Acá hay otros intereses”, nos enfocamos en la inundación de 2015-2016 y en el encuentro entre organizaciones en la Coordinadora de la Costa para demandar por obras para mejorar la vida en los barrios. Y, por último, en el tercer momento (2018 - 2019): “¿Infraestructura para qué y para quiénes?”. recuperamos el proceso de conocimiento de la obra del enlace vial Santa Fe - Paraná y las discusiones internas sobre el posicionamiento frente a la misma, la organización de la Coordinadora de la Costa para poner en la escena pública su posición y las propuestas de otras infraestructuras en el lugar.

### **Primer momento (2007 -2014): “Acá elegimos vivir”**

Para comenzar, nos parece importante marcar que, en términos generales, en las entrevistas realizadas a referentxs de organizaciones sociales e instituciones barriales de la Vuelta del Paraguayo, Colastiné Sur, Alto Verde y la Boca, observamos un reconocimiento del territorio que habitan como barrios isleños que tienen ciertas particularidades que lo distancian de “la ciudad” (de la planta urbana). Y con una larga historia barrial anclada al lugar, que es también familiar, ya que se referencia a que son grandes grupos familiares los que conforman el barrio, incluso muchas de lxs entrevistadxs son tercera y cuarta generación nacida allí, con un amplio conocimiento del territorio.

También se encuentra muy presente en los relatos la experiencia asociada a lo que denominan como “convivencia con el río”, la cual se encuentra marcada fuertemente por las inundaciones, pero también con la actividad laboral y de supervivencia histórica de los barrios como es la pesca, aunque en la actualidad primen otras. Se describe una cierta

idiosincrasia del lugar caracterizada por “otros tiempos”, otras formas de disposición de las viviendas<sup>103</sup> -sobre todo en Colastiné Sur, la Vuelta del Paraguay y la Boca-, otra relación entre vecinxs y con la naturaleza, que los distancia de “la ciudad” y que los hace reconocer a los distintos barrios como parte de un mismo territorio.

Así, en sus discursos, lxs referentxs sostienen defender “una forma de vida” frente a los intereses económicos que hay sobre las islas y sobre aquellas acciones de los gobiernos que consideran que amenaza contra ello. Precisamente por expresar que lo que se defiende es una forma de vida, rescatamos que la mayoría de las personas que forma parte de estas organizaciones e instituciones barriales son mujeres y esto puesto que las cuestiones referidas a la defensa del barrio -en tanto lugar de producción y reproducción de la vida- les compete. Entendemos, a partir del análisis de las fuentes de información -incluso algunas entrevistadas directamente así lo expresan-, que esto es parte de su “trabajo doméstico” ya que el barrio es una extensión de su casa y también el lugar donde habita de su familia más amplia. Se puede observar así, más allá de las particularidades, una trama comunitaria (en términos de Gutiérrez et al; 2017) en la forma de vida de los distintos barrios.

Para dar cuenta del ordenamiento que se viene construyendo desde la horizontalidad, desde la producción y reproducción de la vida, intentamos recuperar lo que las organizaciones e instituciones consideraron como principales problemáticas que atraviesan a los barrios y las respuestas que fueron gestando para abordarlas, asociadas a distintas propuestas de infraestructuras en el lugar.

Resulta importante rescatar que, como mencionamos en el capítulo 3, desde los años 90, se dieron sucesivas intervenciones en las islas y el albardón costero que aceleraron aún más su proceso de ocupación (Rausch; 2010, Bertuzzi; 2017), lo que repercutió en el libre escurrimiento de las aguas (Paoli; 2004; 2011; 2020) y generó una creciente valorización de esos terrenos (Zentner; 2016, Visentini; 2016). Precisamente, estos cambios en los usos del suelo y las modificaciones que crearon las condiciones de posibilidad para la existencia de dichos cambios (como dragado y refulado para construcciones de mega mercados, ruta 168 y la ciudad universitaria, por ejemplo), acrecentaron los momentos en que las crecidas periódicas del Río Paraná se transformaron en inundaciones. Por lo que resultó cada vez más recurrente la necesidad del abandono temporal por una parte de la población de sus viviendas y la evacuación en

---

<sup>103</sup> Por lo general se tratan de terrenos amplios, distanciados del lindero y con cercanía entre grupos familiares.

centros dispuestos por la municipalidad o en refugios autoconstruidos (Crovella y Acebal, 2018).

Con el cambio de gestión municipal a finales de 2007, como recuperamos en el capítulo anterior, se institucionalizó el paradigma de la “gestión del riesgo” en la estructura municipal lo que devino en otra forma de accionar por parte del Estado en los momentos construidos socialmente como inundación. Como ya mencionamos, estos barrios isleños -específicamente La Vuelta del Paraguay, Colastiné Sur, las manzanas 1 y 2 de Alto Verde y el paraje La Boca- comenzaron a definirse, durante este primer momento, como “zona de riesgo” por ubicarse en el valle aluvial del río Paraná. Esto trajo aparejado propuestas e intentos de desalojo forzoso de la población bajo la figura de la relocalización como forma de resolver el problema de la inundación. Es así que las inundaciones se constituyeron como momentos en que estos barrios tomaron visibilidad pública, en los que se observa una mayor conflictividad con el municipio -y en menor medida con la provincia- y en los cuales cobró mayor fuerza el reclamo por los problemas presentes la mayor parte de los años, cuando el río estaba bajo y los barrios secos.

#### La Vuelta del Paraguay: la lucha para convivir con el río

La Vuelta del Paraguay se ubica paralelo a la Ruta Nacional N° 168, separado de ésta por el Riacho Santa Fe, con 100 años de historia y una población que, las entrevistadas, estiman de 500 personas, más de 130 familias<sup>104</sup>. El mismo se desarrolla longitudinalmente a lo largo del camino principal de tierra (único acceso) con ubicación de oeste a este desde donde se desprenden los caminos secundarios. La provisión de agua potable y luz eléctrica fue autogestionada; no existía (ni existe) atención primaria de salud; el transporte público más cercano es la Línea 13 que pasa por el camino de acceso a Alto Verde a 1,5 kilómetros de las últimas viviendas del barrio, y la Línea 2 que tiene parada a más de 2 kilómetros de las mismas. La falta de servicios públicos -o de la provisión adecuada de los mismos- y de obras para convivir con el río fue lo que las entrevistas enunciaron como principales problemáticas del barrio (Entrevista personal a EV2, EV3, EV4; 25/03/2021).

Desde 2005 trabaja en el lugar Proyecto Revuelta, una organización social territorial que está conformada tanto por personas que viven como que no viven en dicho barrio. En

---

<sup>104</sup> Es importante mencionar que tanto en este barrio como en Colastiné Sur, lxs entrevistadxs enuncian que no existe un registro fehaciente de cantidad de habitantes por parte del gobierno. De hecho, las propias organizaciones e instituciones barriales realizan relevamientos de cantidad de población y necesidades básicas insatisfechas para poder contar con datos certeros para emprender sus reclamos.

la actualidad, sostienen la Casa Cultural y Comunitaria “Casa de los Talleres Natalia Marozzi” y la Escuela de Enseñanza Media para Adultos (EEMPA) N° 3190 “Bachillerato Popular de la Vuelta del Paraguay”. Resulta importante referenciarla porque adquirió un rol importante en el proceso de organización que nos interesa recuperar junto a un grupo de vecinxs autoconvocadxs.

También existe otras instituciones en el barrio que acompañaron los reclamos de lxs vecinxs y de esta organización como el Club Vuelta del Paraguay (fundado en 1935), el Club Excursionista (fundado en 1936), la Escuela Primaria N°1138 Mateo Booz (creada en 1942) y la Capilla de los Santos Mártires Río Platenses (establecida en 1942). Si bien en 1970 se creó la Vecinal de la Vuelta del Paraguay -la cual tuvo la personería jurídica desde 1997- a principios de este primer momento la misma fue intervenida por el municipio y recién en el año 2022 se establecieron elecciones para renovar autoridades y comenzar nuevamente con su funcionamiento.

A partir de la recuperación de las voces de los habitantes de La Vuelta del Paraguay y el relevamiento de información secundaria, podemos sostener que históricamente los habitantes se autoevacuaban en momentos de inundación en frente de sus viviendas – sobre un terreno más alto, en la denominada “ex ruta 168” (ver figura 21)-, respetando la organización dada en el barrio. Hasta el año 2007, la asistencia por parte del gobierno en términos generales, fue escasa:

*Yo pasé muchísimas inundaciones. Me acuerdo que cuando nosotros empezamos a salir, salíamos por donde está la guardería El Rafa, bien sobre la ruta. Ese era nuestro lugar, inundación que venía siempre salíamos ahí. (...) Hasta que llegó un momento que no nos permitieron más salir ahí. Después salimos enfrente de mi casa, bien enfrente, que nosotros le decíamos el arenal, porque eran montañas de arena impresionante, grande. Donde está ahora el Wall Mart, todos salíamos ahí. Después justamente por eso fueron sacando arena, se hizo el Wall Mart y no permitieron salir más ahí. Después optamos por salir acá enfrente donde están los boliches. (...) Cuando nosotros salíamos en las primeras inundaciones, siempre nos arreglamos solos. (...) Una ya ve cómo va creciendo el río, ya más o menos sabes si va a venir mucha agua, entonces vos solo te vas preparando. En el caso de nosotros por ejemplo mi papá cortaba palos, cortaba paja y él solo armaba los ranchos. Cuando se iba el agua desarmábamos y volvíamos. (Entrevista a habitante de la Vuelta del Paraguay. 14/02/2015. En Zentner; 2016)*

A fines de octubre del 2009, se produjo una crecida ordinaria del río Paraná que al poco tiempo devino en inundación para el barrio la Vuelta del Paraguay. En el marco de la Ordenanza N. °11.512 (2008) del sistema municipal de gestión de riesgo y del “Plan de Contingencia” el gobierno anunció públicamente, a través de los medios de comunicación, una nueva forma de evacuación. La misma dispuso el traslado de la población a la ex sede del Grupo de Artillería de Defensa Aérea (GADA), la cual se encontraba “preparado para la evacuación” y a más de 10 kilómetros del barrio.



Frente a este anuncio, vecinxs de la Vuelta del Paraguay realizaron una asamblea en la cual decidieron evacuarse en el lugar en que lo hacían históricamente para cuidar desde allí sus viviendas inundadas. Asimismo, presentaron una nota al municipio en la cual exigieron la autorización para instalarse a la vera de la RN N°168, la realización de obras de infraestructura que garanticen su seguridad ante futuras crecidas del río y la toma en cuenta de la opinión de los vecinos en relación al proyecto de relocalización de los boliches bailables (puesto que el municipio manifestó como uno de los motivos por el cual presentaban un nuevo lugar de evacuación).



Figura 21. La Vuelta del Paraguay y lugar de evacuación. Fuente: Elaboración propia.

Esta presentación tuvo como respuesta una reunión a la que asistieron la Coordinadora del Distrito de la Costa, el Responsable del Programa de Descentralización y Gestión Territorial, cincuenta vecinxs y Proyecto Revuelta. En ella lxs funcionarixs comentaron sobre el Plan de Contingencia que estaban formulando y se comprometieron a no impedir la evacuación de lxs vecinxs en donde históricamente lo hacían y a tenerlos en cuenta en la planificación del proyecto de relocalización de los boliches. Sin embargo, a fines de noviembre, al evacuarse las primeras familias, se hicieron presente funcionarios municipales -incluso el propio intendente- junto a personal policial para impedirlo (Proyecto Revuelta; 22/11/2009). Lxs vecinos se negaron a ese impedimento y se evacuaron en el lugar y de la forma en que históricamente lo hacían. El municipio construyó un cerco perimetral para separarlos de la “zona de boliches” y no brindó ningún

tipo de asistencia mínima, como bajada de luz, baños químicos y agua potable, como represalias (Proyecto Revuelta; 22/11/2009)<sup>105</sup>.

Desde este suceso, la tensión entre las formas de evacuación diagramadas por el municipio y las formas históricas que implementan los habitantes del lugar se acrecentó. Asociado a ello, estaba la disputa entre una representación del espacio que catalogaba al barrio como “inhabitable” por ubicarse en una “zona inundable”, frente a una forma de habitar el lugar que propugna otra relación en “convivencia con el río”. En el desarrollo de esta disputa, un grupo de mujeres del barrio y Proyecto Revuelta, comenzaron un proceso de reconocimiento y estudio de la historia del lugar, a través de censos realizados en 2010 (que se replicó en 2014) y de entrevistas a lxs habitantes históricos del barrio. Esto con el objetivo de dar fuerza a los reclamos -sabiendo cuantxs eran, desde cuándo existe el barrio, cuáles eran las condiciones de vida de quienes lo habitan- y de refutar el discurso oficial sobre qué se trataba de un “asentamiento irregular” (Entrevista personal a EV1 24/02/2021 y EV2, EV3, EV4 25/03/2021). Dicho discurso oficial negaba la historia e identidad del barrio, haciendo referencia a una ocupación espontánea y reciente sobre un terreno privado, lo que quitaba legitimidad al reclamo por mejores condiciones de vida allí.

En esta inundación, vemos cómo empezó a tener incidencia las nuevas disposiciones, que en el 2010 se transforman en normativa a través del ROU, sobre un momento que es parte de la cotidianidad del territorio -como es la evacuación-. Específicamente, la reubicación de los boliches, devino en la imposición de reconfiguración del lugar de evacuación histórico, pero también de resistencia y conflicto con quienes habitaban la Vuelta del Paraguay:

*No era tanto problema para salir enfrente porque la gente se trasladaba sola, no había problemas. Se hacían sus ranchos, pasaba la inundación y se volvía. Pero a medida que pasaron los años se fue complicando la situación de pasarse enfrente, a la ruta 168. (...) [En 2009] Cuando nos tocó estar inundados, que estuvieron los boliches en el momento que estuvimos inundados ahí, fue un desastre. Porque nos tuvimos que aguantar que te paraban los autos en la puerta de donde vos salías. (...) Que después pusieron los alambrados cuando pasó eso. Que te tiraban con botellas arriba de las casas, que te insultaran, si esa vuelta yo quería salir afuera porque salían borrachos y decían: que estos qué se vienen a meter acá. ¡Pero uno estaba por necesidad y no porque... y más para aguantarlos a ellos! ¿Viste? qué más quisiera uno estar en su casa y dejarlos nomás. (Entrevista habitante Vuelta del Paraguay; 23.12.2015. En Zentner; 2016)*

---

<sup>105</sup> Sin embargo, en el mismo período, el momento de la evacuación se desarrolló de una manera diferente en el caso de Villa Corpiño y de Bajo Judiciales. En Villa Corpiño, en el marco de esta crecida, se estableció la erradicación de la población, y en Bajo Judiciales, se anunció la “relocalización” emprendida luego de la crecida. En ambos casos, la determinación de la zona como de “riesgo hídrico” fue un proceso de construcción que se desplegó, hasta el día de hoy, de forma bastante contradictoria, habilitando la realización de proyectos pensados con anterioridad y que empeoraron las condiciones materiales y sociales de existencia de la población (Crovella y Acebal, 2014; Acebal, 2015).

En octubre de 2009, el municipio declaró “la emergencia nocturna” (El Litoral; 25/10/2009), lo cual implicó topes en los horarios de funcionamiento de los boliches, multas por incumplimiento y la prohibición del ingreso de menores de 17 años. Esto fue la antesala de la Ordenanza 11.653, que modificó el Cuadro de Usos del Reglamento de Zonificación (Ordenanza N.º 8813), estableciendo a las “nuevas zonas habilitadas” para la actividad “Confitería Bailable”, fijando lugares tentativos para la relocalización y también las condiciones de su funcionamiento, de accesibilidad y seguridad de las nuevas zonas elegidas. En esta Ordenanza se estableció entre los lugares habilitados -tal como luego lo determina el inciso 55 del ROU- “La Vuelta del Paraguay, Alto Verde y la Ruta N.º 168, desde viaducto Oroño hasta La Guardia” (Ver figura 9 capítulo 4). El artículo 17 de dicha Ordenanza comprometió al municipio a dotar a los terrenos aledaños a la RN N.º 168, ubicados entre el Puente Oroño y La Guardia, de “los servicios de agua, cloacas, electricidad, así como de las obras de infraestructura en materia de calles, senderos, iluminación y desagües”.

Precisamente, la Secretaría de Obras Públicas del municipio anunció, en agosto de 2010, la inversión de 700 mil pesos en la zona de la RN N.º 168 en infraestructura y servicios para la reubicación de los boliches en donde históricamente se evacuaban lxs habitantxs de la Vuelta del Paraguay. Y luego de que, unos meses más tarde, venza el plazo para que los empresarios del sector manifiesten la voluntad de adherir al traslado (de lo contrario quedaban obligados a “cesar en la actividad”), el intendente declaró que se trabajaba en “establecer la titularidad de las tierras a favor de los propietarios de los boliches” (Diario Uno Santa Fe; 04/12/2009).

Como mencionamos, la Vuelta del Paraguay no contaba con servicios de luz segura, ni red de agua potable y cloaca y las condiciones del único camino de acceso no eran las adecuadas, por lo que, frente al anuncio de la realización de esas obras para la reubicación de los boliches, “Vecinos Autoconvocados la Vuelta del Paraguay y Proyecto Revuelta” emitieron un comunicado en donde cuestionaron hacia donde se direcciona la inversión. Denunciaron que al mismo tiempo que se les plantea que no podían vivir allí porque era zona de riesgo se cedían terrenos y se hacían obras para emprendimientos privados. Por ello, exigieron obras de infraestructuras para el barrio (Proyecto Revuelta; 22/11/2011). Desde aquí comenzó a ser recurrente la manifestación pública por parte de la organización barrial frente a las inversiones del municipio en el lugar para el desarrollo de boliches y emprendimientos turísticos e inmobiliarios asociados con ello y la exigencia de que se destine presupuesto para realizar las mismas obras en el barrio (Proyecto Revuelta

28/04/2011, 27/06/2014, 04/08/2041, 22/12/2015, 31/12/2015, 19/06/2017).

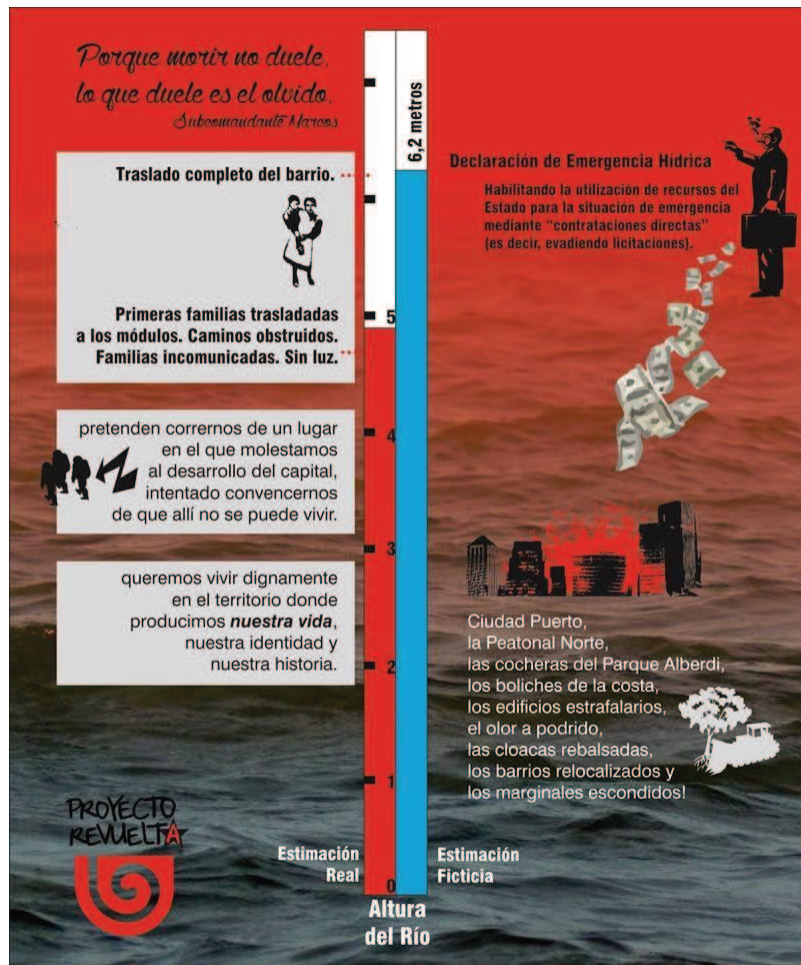


Figura 22. "La línea que separa a la previsión de la utilización política en la Emergencia Hídrica" Fuente Proyecto Revuelta; 04/07/2014.

Durante este primer momento, la intervención del gobierno municipal en los momentos de evacuación se comenzó a profundizar. En 2013, a lxs vecinxs se les prohibió -bajo hostigamiento policial y de la Guardia de Seguridad Institucional Municipal (GSI)<sup>106</sup>- que se "autoevacuen"<sup>107</sup>. Efectivamente, se desarrolló un dispositivo, que pretendió ser aplicable en cada crecida, y que impulsó la construcción de "módulos habitacionales" como característica central (Crovella y Acebal; 2018). Esta nueva forma, implicó cambios en la forma de construir los lugares temporarios de evacuación como también en la disposición de los mismos. El municipio armó módulos de 2 x 3 metros que se ubicaban uno pegado al otro, lo que fue denunciado como hacinamiento y considerado como una ruptura a la organización que se daban lxs vecinxs. También esto generó

<sup>106</sup> La cual fue creada en 2008 con el fin de "consolidar la protección de los recursos humanos y materiales del Estado municipal en su propio ámbito de actuación: espacial, administrativa, operativa y jurisdiccional. Además, promover mejores condiciones de seguridad por medio de la vigilancia, prevención, educación y el control" (MCSF; 19/10/2008).

<sup>107</sup> Ello queda retratado, por ejemplo, en un video que registra la presencia del Intendente Corral, quien frente a objeciones de las vecinas por el hacinamiento que suponen los módulos, responde que las mismas están acostumbradas a vivir así y que hacerlos de otra forma implicaría el doble de gasto (Periódico El Pausa; 05/08/2013).



mayores problemas en la sociabilidad durante la misma, tal como plantea el siguiente fragmento de entrevista:

*(en los módulos) la verdad que fueron momentos difíciles, momentos tensos, momentos de mucha angustia, momentos de desgaste físico y mental (...) hasta cuándo uno tiene que aguantar esta situación, el atropello que eso conlleva. Porque uno está acostumbrado a vivir de una manera, el sólo hecho de estar viviendo a la orilla del río como que ya te da otro estilo de vida. Y cuando se presenta el tema de las inundaciones el municipio te impone algo de los cuales la gente del barrio no está acostumbrada. (...) (El municipio) tienen otro pensamiento, ellos evalúan otras cosas. Por ejemplo, el qué dirá la gente de la ciudad. Si ve por ejemplo armado los ranchitos que la gente misma se arma. Entonces como que eso está mal visto por la ciudad, pero no te preguntan, no evalúan, no hay consenso de parte de ellos de decir, vamos a charlar, a ver cuál sería para ustedes la solución, o qué es lo que la gente del barrio pretende en esos momentos de inundación. Ellos imponen eso y eso se hace. Incluso la gente por ahí no es que sea un capricho el querer armar sus propios ranchitos o lo que fuere. Por ahí porque los módulos son muy chiquitos para la cantidad de gente que es el barrio. (...) Y vos no podés poner a una familia con 7 o 8 chicos, en un lugar de 3x3. Porque si vos estás inundado, es tu familia o tus pertenencias. (...) Y el que se inunda quiere salvar lo más que se pueda, porque todo lo que vos tenés, poco, mucho, todo te cuesta sacrificio. (Entrevista a habitante de la Vuelta del Paraguay. 14/02/2015. En Zentner; 2016)*

En el año 2013, a partir de la presencia de una Oficial de Justicia del poder judicial provincial en el barrio, Revuelta comenzó a averiguar sobre la situación dominial de la Isla Sirgadero en la cual el barrio se emplaza. Como mencionamos en el capítulo anterior, dicha 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<sup>108</sup>. Los mismos llevaban adelante un juicio de “división del condominio”, puesto que cada uno era propietario de un porcentaje del total de la propiedad que se encuentra indivisa (Priano, Juan Antonio y Tribu Isleña Los Tobas y otros s/ medidas preparatorias; 2007).

A finales de ese mismo año, 23 familias se incorporaron a dicho proceso legal con la figura de “terceros involucrados” en donde dieron cuenta -a través de documentación probatoria como documentos, partidas de nacimiento, actas de bautismo, facturas, boletos de compraventa, entre otras cuestiones- del tiempo de posesión continuada que tenían sobre sus tierras<sup>109</sup>. Esta presentación permitió que el proceso de división de condominio quedará en suspenso en aquel momento (Entrevista personal a EV2 25/03/2021).

En junio del 2014 se produjo una nueva inundación. Al modo de evacuación impuesto

---

<sup>108</sup> Propietarios Y Porcentaje: Inversora Bolívar S A 74.1866%; Priano Juan Antonio 7.5379%; Chacón Octavio Tomas 5.3968%; Chacón Victorio Felipe 5.2465%; Chacón Armando Antonio 5.2465%; Chacón Roberto Octavio 0.4168%, Chacón Miguel Alberto 0.4168%, Chacón Erman Eduardo 0.4168%, Chacón Rubén Horacio 0.4168%; Chacón Marcelo A 0.4168%, Club Gimnástico E Udos 0.092%; De La Cruz Juan 0.08%; Yacht Club Santa Fe 0.0417%; Agrupación Tribu Guacharos 0.03%; Ferrero Erardo Ramon 0.03%; Astilleros Sta. Fe S.A 0.02%; Chemes Jorge Alberto 0.006%; Doldan Hipólito Leandro 0.002% (Priano, Juan Antonio y Tribu Isleña Los Tobas y otros s/ medidas preparatorias; 2007)

<sup>109</sup> “Existen terceros involucrados en reclamar sobre un territorio que supuestamente estaba en disputa los que dicen ser los titulares de dominio de la propiedad indivisa, que serían como dos partes buscando reconocer que sector de la isla le corresponde a cada quien que son mucho más de las partes y los vecinos del barrio la Vuelta del Paraguay se presentan como terceros en disputa a reclamar su derecho por la posesión continuada de hecho” (Entrevista personal EV1; 24/02/2022).

por el municipio en 2013, se sumó la realización de un cerco perimetral que delimitó el lugar de evacuación, el cual contó con un puesto de vigilancia permanente a cargo de la GSI<sup>110</sup> y la policía provincial que impidió “visitas”, estableció horarios de salida y entrada y remarcó los márgenes de quienes podían recibir la mínima asistencia municipal -ya que quienes se quedaron en sus viviendas no les correspondía la misma- (Proyecto Revuelta; 04/08/2014):

*Ellos creían que eso era lo mejor. sin consultar a las familias a ustedes que ¿les parece si se traen unos módulos así o así? Vos no podés traer a una familia al lado de la otra sin saber cómo va el barrio. Y además no tenía lo necesario para estar bien ahí. Eso de los módulos fue lo peor. (...) La peor situación, la que culminó el vaso, fue restringirnos la entrada. Me acuerdo que quise salir: "¿donde vas!", ¿quería salir al baño! ¿viste? "Como donde voy" le digo "si el baño está allá". Pero te tenían como en un campo de concentración, pero ¡dejame de joder! Y cuando me dijo "tenés que traer una mesita" "¿y las demás cosas?" le digo "ah bueno, acá lo único que te cabe es esto otra cosa no", me dijo. "¿Y dónde vas? Dejame tu número de documento cuando salís! "y tenes que dejarme quien te va a venir a visitar". ¡No! ¡Dejame de Joder! Tenías horario para entrar y salir y con el cerco ese, ¿qué somos! (...) Había como unos módulos vips para cuando venían los medios (...) Hubo donaciones que no dejaban ingresar, otras que no se repartieron. Hubo cosas turbias mal ahí. Esa fue la peor de todas. Cuando los chicos estaban acostumbrados a Revuelta y que no los dejarán, que tuvieran que hacer las cosas afuera. (...) no te dejaban filmar, te preguntaban qué hacías con el celular. Te daba una bronca. (Entrevista personal a EV2 25/03/2021).*

El marco legal en el que se amparó el gobierno municipal para llevar adelante este control de las actividades de las personas y su tiempo, fue el “Plan de Contingencia ante Emergencias Hídricas” (Gobierno de la ciudad de Santa Fe; S/R). En dicho plan se establecieron “protocolos” que determinaron la actuación y proceder del gobierno y la población en cada momento de evacuación. Dicho plan contempló tres aspectos principales: la organización interna de la Municipalidad y la articulación con otras entidades que puedan colaborar, los recursos necesarios para superar la emergencia (para lo cual es necesaria la declaración de emergencia) y la organización comunitaria para una evacuación preventiva (ibidem).

Si bien el gobierno sostuvo que se trataba de un “plan que se evalúa y actualiza periódicamente”, resulta interesante marcar que desde 2009 es reiterada la denuncia de desacuerdo con los mismos por no contemplar las particularidades del barrio. Lo que se ejemplifica con que cuando la altura del río en el Puerto de la Ciudad alcanzó el nivel que figura como punto de activación del “Protocolo N.º 1” (5.50m.), en julio de 2014 la mitad de las viviendas de la Vuelta ya se encontraban anegadas: cuando el río midió en el puerto 4.80m se evacuó la primera familia y cuando llegó a 5.15m se cortó el camino (Crovella

---

<sup>110</sup> Es importante señalar que el coordinador de la GSI en aquel entonces, Mario Martínez (luego subsecretario de Acción Social del municipio), durante este período reviste muchas denuncias - incluso legales - por acciones de amedrentamiento y violencia a distintas organizaciones y habitantes de diferentes barrios de la ciudad. Para más información: Periódico Pausa; 19/04/2014.

y Acebal; 2018).

Frente al impedimento por parte de la GSI de la entrada al “Centro de Evacuados” a quienes no se encontraban evacuados, Proyecto Revuelta presentó un Recurso de Amparo por incumplimiento del derecho de libre circulación garantizado en la Constitución Nacional. A partir de dicha presentación, el Juzgado de Primera Instancia Civil y Comercial de la Tercera Nominación, estableció al municipio acordar con los habitantes del lugar la forma de proceder frente a las próximas crecidas (Proyecto Revuelta; 18/08/2014).

En el marco de este proceso, algunxs habitantes del barrio formularon un “Plan de Convivencia” como contrapropuesta al “Plan de Contingencia” (ver Anexo figura 12). En este se hizo hincapié en que la necesidad de evacuación periódica -al no contar con obras de infraestructura que lo impidiesen- era parte del barrio y no una mera coyuntura, por lo que exigieron que la misma sea pensada, acordada y llevada adelante de una manera que respete su autodeterminación (Diario Uno Santa Fe; 18/08/2015, Crovella y Acebal; 2018). Sin embargo, el ejecutivo municipal apeló la decisión de la justicia, llegando hasta la instancia de la Corte Suprema Provincial y a pesar de que la Corte falló a favor del dictamen de la jueza de primera instancia, la audiencia para acordar una nueva forma de evacuación no fue realizada (Proyecto Revuelta; 20/08/2015, 17/06/2016, El Pausa; 27/06/2016).

En este contexto, a mediados de 2014 Proyecto Revuelta realizó talleres que se denominaron “¿Qué barrio quiere el barrio?”, en los cuales se hicieron reuniones en los distintos sectores del mismo<sup>111</sup> en donde lxs vecinxs mapearon lo que consideraban que eran las obras prioritarias que necesitaba el barrio:

*Las obras prioritarias empiezan a partir de preguntarnos quienes caminamos la Vuelta cómo queremos vivir, qué es lo que podemos mejorar para tener una mejor condición de vida en armonía con el río y ahí empezamos a mezclar el conocimiento territorial ejercido fundamentalmente por los y las vecinas con el conocimiento hidráulico que podíamos aportar desde lo técnico con las cuestiones legales que también íbamos aprendiendo(...) Entonces empezamos a trabajar en talleres pequeños de no más de 10 personas. Y bueno poníamos planos de la isla, fotos de la isla y papeles en blanco para poder dibujar lo que soñábamos para vivir mejor. Sobre todo, teniendo en vista la historia del barrio como elemento de anclaje y las condiciones de vida de las y los vecinos. Es decir, cómo se vive con el río en aguas bajas, aguas medias o cómo se vive cuando el río está en crecida. (...) Y en todos los talleres que hicimos iba saliendo como prioridad tener un camino en buenas condiciones. Porque las y los vecinos reconocen que la mayor parte del tiempo el barrio no está inundado, (...) y que el camino en cambio los condiciona día a día a tal punto que en determinados momentos simplemente porque el camino se encharca y es de muy mal material entonces no hay manera de que se pueda transitar. Una ambulancia por ejemplo no podría llegar para brindar asistencia, un colectivo no pasa, (...) el servicio de recolección de residuos se discontinúa, la conexión de agua se corta permanentemente porque en un determinado sector los asentamientos del camino hacen que el caño se rompa y haya pérdidas y las familias se queden sin agua segura. (...) Entonces el camino era el condicionante de muchas otras*

---

<sup>111</sup> Lxs habitantxs realizan una división del barrio que consiste en un “adelante”, “medio” y “atrás”.



*mejoras que los vecinos veían como indispensable. Y bueno desde esos lugares el camino se convirtió como en el eje articulador y las obras de drenajes necesarias para que todo el corazón de la isla encuentre un lugar de salida en condición de río crecido que acorte el plazo de recuperación de los terrenos luego de una inundación. (Entrevista personal EV1; 24/02/2021)*

De estos talleres devino el armado de un proyecto resolución denominado “Territorio Nuevo: Obras Prioritarias para la Vuelta del Paraguay”, el cual fue presentado en el Concejo Municipal en diciembre de 2014, a través de la figura de iniciativa popular<sup>112</sup>. En el mismo se plantearon seis obras consideradas básicas para convivir con el río: el alteo y mejoramiento del camino principal y secundarios, obras de drenajes, alumbrado público, mejoramiento de los espacios públicos como plazas, desmalezamiento, recolección de residuos y la realización de dispositivos de atención primaria de la salud (Proyecto Revuelta; 13/12/2014. Diario Uno; 14/12/2014).

El proyecto fue armado, como relata la entrevista recientemente recuperada, poniendo en diálogo los saberes de la gente que habita el lugar con un grupo de profesionales de ingeniería hídrica a quienes se convocó en la realización de los talleres. Y se consideró lo establecido en el ROU y la Ley Provincial 11.730 -trabajados en el capítulo anterior- respecto al tipo de obra que se puede emprender en el lugar considerando que no debe impedir el actual escurrimiento de las aguas en momentos de crecida (Entrevista personal EV1 24/02/2021, Entrevista personal EV2, EV3, EV4 25/03/2021).

Dicho proyecto fue aprobado por la unanimidad de los concejales en agosto de 2015 (Honorable Concejo Municipal; 27/08/2015, Proyecto Revuelta 27/08/2015, El Pausa; 09/09/2015.), el mismo año en que comienza la discusión por la ubicación sobre el lugar de emplazamiento de las trazas de la conexión vial entre Santa Fe y Paraná. El concejo envió el pedido de estudio de factibilidad técnica y económica de la obra camino y drenajes al Ejecutivo Municipal y dispuso ejecutar los otros puntos. Al año siguiente, Proyecto Revuelta ingresó este proyecto al que en aquel entonces se denominaba como Ministerio de Aguas, Servicios Públicos y Medio Ambiente de la provincia (Expediente N° 01801 0038026 1), del cual se obtuvo en septiembre de 2016 la aprobación de la factibilidad técnica del mismo (notificado a través de la Nota N° 831 los informes realizados por la Dirección General de Administración y Legislación de los Recursos Hídricos y la Dirección General de Proyectos del Ministerio de Infraestructura y Transporte):

---

<sup>112</sup> El mismo contó con el aval de más de 100 vecinxs, de miembrxs de Proyecto Revuelta, de la Capilla del lugar, de lxs directivos de la Escuela Primaria N.º 1138 Mateo Booz, de los clubes “Vuelta del Paraguay” e “Isla Sirgadero” que se ubican en el barrio, de la Secretaría de Niñez del Ministerio de Desarrollo Social de la provincia con quien Proyecto Revuelta tenía un convenio de “Centro de Día” y de muchas organizaciones sociales y de derechos humanos.

*Esto nosotros lo entendemos como un triunfo porque los concejales al ser unánime nos están dando mucho más que la aprobación al camino, nos están dando el reconocimiento que el barrio siempre estuvo de parte nuestra pero no de los gobiernos municipales de su legitimidad como barrio. O sea, que los concejales volvieran a hablar de la Vuelta del Paraguay como un barrio borraba para siempre la figura fantasma de asentamiento temporario con la cual muchos intendentes habían pretendido deslegitimar a los vecinos que viven ahí desde el 1900. Entonces para nosotros fue un triunfo no solo desde la aprobación de las obras y la posibilidad de que se ejecuten con esta orden dada desde el concejo al ejecutivo. Sino el reconocimiento de que se hiciera oficial el barrio. (Entrevista personal EV1; 24/02/2021)*

Sin embargo, estas propuestas de obras de infraestructura para mejorar la vida en el lugar no fueron contempladas por el municipio durante este período. Proyecto Revuelta denunció que en 2014 el ejecutivo municipal presupuestó para 2015 casi \$4.000.000 para “invertir en obras y servicios para la zona de boliches”, mientras que las obras de alteo y alcantarillado para el camino principal del barrio -contempladas en el proyecto de resolución presentado por la organización- tenía un presupuestado de “unos \$3.000.000” (Proyecto Revuelta; 25/04/2019).

A partir de lo expuesto, podemos observar que los momentos de inundación se vieron signados por la falta de diálogo e imposibilidad de acuerdo. El municipio presentó e impuso una forma de proceder frente a las inundaciones, que fue en consonancia con la forma en que entienden el problema y, por tanto, las soluciones al mismo: la relocalización, tal como planteamos en el capítulo 4. Frente a ello, vecinxs autoconvocadxs y Proyecto Revuelta realizaron propuestas que contemplaron otras posibilidades para evitar las inundaciones y mejorar la vida en el lugar. Frente a la negativa del municipio, denunciaron que existían “otros intereses sobre estas tierras”, lo cuales eran el motivo” de dicha negativa:

*Estamos habituados a convivir con el agua. Le sigo inculcando a mis hijos que defendamos la tierra, que defendamos el lugar. Porque es el lugar en donde elegimos vivir. Me causa impotencia que uno esté peleando por un camino que no llega y mirar en frente y ver que las construcciones de los boliches crecen a pasos agigantados. A ese camino lo arreglan de un día para el otro, las luminarias son espectaculares...está bien, es otro poder adquisitivo, es otra su situación y hacen oídos sordos y dan vuelta la cara para no mirar del otro lado del río...como si solo fuera importante tener comodidad y seguridad para los chicos que van al boliche -que nos parece bien que la tengan- pero deberían mirar del otro lado del río porque está el barrio Vuelta del Paraguay. Crecientes vamos a pasar muchas, no tenemos miedo al agua. Pero queremos vivir las próximas crecientes de la mejor manera posible. Si no nos juntamos la Municipalidad con los vecinos para consensuar estas cosas, siempre vamos a seguir reclamando. (Vecina de la Vuelta del Paraguay, Proyecto Revuelta; 29/10/2015)*

### Colastiné Sur: La lucha por la consolidación de la defensa hídrica y el agua potable.

Cómo recuperamos en el capítulo 3, este barrio es uno de los más antiguos de la ciudad con 359 años de historia. Este se caracteriza por tener dos sectores que se encuentran separados por la RN N° 168: uno norte -en donde se emplazaba el Ferrocarril y Puerto de Colastiné- en donde se encuentran principalmente casas de fin de semana; y el sector sur,

en donde se asienta la población más antigua del barrio por lo que cuentan con viviendas permanentes (Ver figura 23). Como dijimos anteriormente con el caso de la Vuelta del Paraguayo, con el cambio de gestión municipal Colastiné Sur fue considerado como un barrio ubicado en “zona de riesgo”.



Figura 23. Ubicación Colastiné Sur. Fuente: Elaboración propia.

La vecinal ocupó un lugar de relevancia para la organización barrial. Desde esta se gestionaron los pedidos y reclamos al municipio como así también fue donde muchxs vecinxs se encontraron para coordinar acciones en momentos de crecida. Sin embargo, durante estos tres momentos, surgieron organizaciones por fuera de la misma -algunas motorizadas por el acceso al agua potable- por diferencias políticas con la conducción de la vecinal o por la necesidad de generar espacios de organización no institucionalizados.

En las entrevistas realizadas a lxs referentxs, observamos que las principales problemáticas que afectaban al barrio eran similares a las de la Vuelta del Paraguayo: las inundaciones y la falta de servicios básicos. Pero este barrio tiene la particularidad de que en el sector sur existe una obra de defensa que no estaba consolidada (ver Figura 24) y que sus habitantes acceden al agua potable a través de un “aguatero” (camiones cisternas, proporcionados por el municipio, que llenan los tanques de las viviendas particulares).

En los relatos a lxs referentes se recupera que la defensa hídrica del sector sur la comenzaron lxs propixs vecinxs. Este antecedente es importante porque la exigencia de consolidación de la defensa y el resguardo de la misma por parte de sus habitantes en cada crecida fue un suceso recurrente a lo largo de este primer momento:

*Empezó haciéndose con bolsitas de supermercados, empezó haciéndose ahí de, del camping era que se cortaban ahí en esa esquina, ponele porque el camping es alto, eso no había problema, pero después se venían poniendo las bolsitas de supermercado, así que, no había muchas cuerdas tampoco, y como la casa, el terreno es alto, el de al lado, entonces como que te... Y bueno, después un poquito más de arena, y un poquito, hasta que... No me acuerdo en qué gobierno fue que, eso lo podés buscar, porque debe estar en los diarios, de que me parece que fue en el gobierno de Reutemann, Obeid, por ahí estoy confundida, yo sé que Reutemann recorría en una moto él solo, cuando estaban dragando, que dragaron, ahí fue como el gran salto, que dragaron. Y bueno, y nos quedó una deuda con cinco casas, que están afuera de la defensa, porque creo que fue en el 98 cuando ya se cortaba, ya se cortaba, las máquinas cercaron así, lo más que pudieron, y dejaron cinco casas afuera, desde que fue una deuda de eso, de la que siempre la gente se queja, de que quedaron afuera, pero bueno, eso fue lo que, para salvar a todos quedaron afuera ellos cinco. (Entrevista personal EC2 19/01/2021).*

En el marco de la crecida del río Paraná del 2009 y 2010, el municipio dispuso la evacuación de Colastiné Sur apelando a un informe sobre el sistema de defensas que había realizado en el Ministerio de Aguas, Servicios Públicos y Medio Ambiente en 2008, el cual determinó que la defensa de este barrio estaba conformada por “materiales sueltos que podían ser atravesadas por el agua” frente a un nivel del río superior a 5,60 metros. Por tal motivo, se construyeron “módulos transitorios” para alojar a 93 familias durante la crecida, los cuales algunxs vecinxs denuncian generó problemas de hacinamiento (“ahora tengo que amontonarme con el resto de los vecinos en una especie de corral de vacas”) y una ruptura en su cotidianeidad al no poder asistir a sus trabajos ya que al retirarse de sus viviendas debieron quedarse a cuidar sus pertenencias en el lugar de evacuación (El Litoral 10/02/2010).



Figura 24. Sector sur del Barrio Colastiné Sur. Delimitación aproximada de las defensas. Fuente: Elaboración propia.

A pesar de esta disposición municipal, otrxs tantos vecinxs de este barrio se autoconvocaron y decidieron reforzar la defensa con bolsas de arena para “proteger el

terraplén hasta el último momento”. A través de una conferencia de prensa, denunciaron un “zanjeo” realizado por el municipio -unos meses previos- paralelo a la defensa que consideran que la puso en riesgo y que se había previsto la evacuación del barrio en el ex Gada (donde también se pretendió evacuar a lxs habitantes de la Vuelta del Paraguay durante la misma crecida).

En pocos días lxs vecinxs colocaron más de 5000 bolsas de arena sobre el terraplén en donde observaron algunas filtraciones y sabían más endeble. Y denunciaron a través de los medios que el barrio se encontraba “seco” y que las pocas personas que estaban evacuadas se ubicaban en los terrenos más bajos del barrio, “donde hay una diferencia de altura de 2,46 metros con respecto al sector más urbanizado”. Por lo que, en la manifestación pública en los medios de comunicación, estxs vecinxs sostuvieron no acordar ni comprender la decisión del municipio de aquello que consideran como “sacarlos del lugar” en vez de acompañarlxs en la “lucha” por defender del terraplén, afirmando que “sentimos que quieren que nos vayamos de acá a toda costa, porque ocultan algún interés” (El Litoral 23/02/2010).

Esta situación que se da durante 2010, se reitera en adelante en las distintas crecidas (2011, 2013, 2014, 2015 y 2016). El municipio disponiendo la evacuación preventiva de Colastiné Sur y la mayoría de lxs habitantes organizándose para autogestionar la defensa del terraplén hídrico y denunciando que el municipio quiere “sacarlos del lugar” porque hay otros intereses sobre esas tierras (Diario Uno Santa Fe 14/07/2014):

*Yo reconozco que es una tierra, digamos, que nada, por el lugar a dónde está situado es muy hermoso, digamos, y eso hablando políticamente. Hasta he escuchado sobre proyectos que hay en el lugar y eso en su momento a muchos le daba miedo, miedo a que caigan no sé, cualquier empresa de edificios y diga: “vamos a edificar acá y ustedes, no sé, vayan al otro lado del terraplén”. (...) Yo recuerdo a los 15-16 años más o menos que me metí en la vecinal, después me fui a la Asociación (denominada PASO), y era un rumor ahí, que era muy fuerte. Incluso brindaron proyectos a los jóvenes como “vamos a hacer dulce en tal barrio”, como barrio Los Troncos, barrio Don Bosco, barrio no sé... Y si esto funciona, y nos ponemos a vender más dulces, y ya tenemos, y era como ¿por qué querés sacar a los pibes de Colastiné Sur para llevarlos a barrio Los troncos a producir dulces? Que vaya a hacer dulces a su barrio. A mí todas esas cosas me llamaban mucho la atención, cómo por dónde empezar a sacar la gente digamos... Y bueno, eso cómo me parece que parte del Estado hay un gran interés por el lugar en cuestión de por su ubicación y la riqueza que tiene digamos (Entrevista personal EC4. 20/01/2021).*

*Y primeramente en unas de las inundaciones nos había prometido llevarnos a la Tablada, y nosotros estábamos así, no tenemos nada en contra de la gente, pero no tenemos los mismos, ni las mismas costumbres, ni los mismos gustos, ni nada yo creo... Así que sufrimos un montón. Y ahí qué sé yo... De hacer daño: nos hicieron mucho daño (Entrevista personal EC2 19/01/2021).*

Esta relación conflictiva con el municipio en las crecidas se profundizó, al igual que en la Vuelta del Paraguay, con el cambio de gestión en 2011, al asumir la intendencia Corral (Entrevista personal EC2 19/01/2021 y EC4 20/01/2021). Pero, si bien, el tema de



la defensa no consolidada se enunció en las entrevistas realizadas a lxs referentes de las organizaciones e instituciones del lugar como uno de los principales problemas que atravesaban al barrio y que generaba mayor conflictividad con los gobiernos municipales, esto era sólo en momentos de crecida del río. Así lo identifican también aquellxs referentxs que viven en el barrio, pero no nacieron allí: “cuando se viene el agua empieza a ser un problema. Pero también es como que está asumido por el que vive acá como que “bueno, viene el agua” y es eso, hacer algo” (Entrevista personal EC1 03/03/2021).

Lxs entrevistadxs enunciaron que los problemas de mayor relevancia para el barrio eran la falta de agua potable y el mal funcionamiento del servicio de transporte público, problemas que se profundizaban al contar con un centro de salud que funcionaba solo por la mañana y al existir únicamente una Escuela Primaria (N° 1126 “República de Italia”):

*Si pasa algo te tenés que venir a la Guardia que está el Centro de Salud acá en el kilómetro cero (de la ruta provincial 1) que tampoco labura la noche entonces, o sea, capaz que si te pasa algo a la tarde contás con este Centro de Salud. Si te pasa algo a la noche, llama a una ambulancia, pero no es seguro que vaya porque, en los días de lluvia, por ejemplo, la calle al ser de barro entonces la ambulancia no queriendo entrar. Después por otro lado, bueno el colectivo siempre fue todo un tema, Los colectivos muy distanciados un horario con el otro tenías tenés parados cada 2 o 3 horas un colectivo, y la gente se acostumbró a: “bueno me tomo cualquier dos o me tomo la C, bajó en la ruta 1 y camino los 3 kilómetros por ruta hasta llegar a mi casa”. Eso es como: el que no hizo eso viviendo en Colastiné Sur no es colastinense digamos, jaja... Porque esa la hicimos todos y es un garrón (...) la gente ahí isleña adaptándose, a hacer dedo, bueno a ver si sale un vecino, “che, alcázame hasta la ruta uno”, como así, haciendo malabares se podría decir, o caminando esos 3 km (Entrevista personal EC4 20/01/2021).*

Para 2014, se estimaba desde la vecinal que vivían en el lugar alrededor de 2000 personas. Al igual que la Vuelta del Paraguay (y también que Alto Verde y la Boca), este barrio cuenta con una calle principal de tierra y arena que atraviesa todo el barrio de norte a sur y desde la cual se abren -para un lado y para el otro- caminos secundarios (ver figura 24). Por este camino ingresa el aguatero para que la población, como ya dijimos, acceda al agua potable<sup>113</sup>. Estos camiones ingresan al barrio determinadas veces por semana -que varían a lo largo del tiempo- y llenan los tanques de cada una de las casas. Son muy pocos lxs vecinxs que pueden contar con perforaciones, ya que sólo es posible en un sector de la parte norte del barrio que es donde se encuentra “una napa bastante pequeña, es como un brazo de agua pura del río Colastiné” (Entrevista personal EC4 20/01/2021)

En el año 2011, la vecinal presentó un proyecto de planta potabilizadora a la empresa Aguas Santafesinas (ASSA), el cual afirmaron que fue aprobado por dicha entidad y que se dispuso que sea llevado adelante por el municipio con fondos nacionales, pero no se

---

<sup>113</sup> El 18 de noviembre del 2022 fue inaugurada la planta potabilizadora de agua para el barrio (Diario Uno 18/11/2022).

concretó (El Litoral 07/03/2013). Durante todo este primer momento, podemos observar manifestaciones públicas en los medios de comunicación en los cuales denunciaron problemas e irregularidades en la provisión de agua potable:

*Esperar el camión, sacar la última agua que queda abajo del tacho. En invierno quizás se atravesaba de otra manera porque hasta el visto situaciones donde van buscan agua del río y la ponen a hervir, eso en invierno. Después en verano no te dan ni ganas de ir hasta el río, ni de ponerte a hervir el agua. Y sí, se han atravesado cosas muy fuertes, digamos, estar 3 semanas sin agua, o sea, el periodo más largo que recuerdo fue hasta 3 semanas, y es un montón, es una locura (...) es el barrio más antiguo de Santa Fe, tiene 357 años, y tiene de camiones cisternas (Entrevista personal EC4. 20/01/2021).*

*Lo del agua potable es una necesidad, bueno, básicamente un derecho. Y sí, como que si vos lo pensas objetivamente, año 2021, que haya servicio de aguatero es una locura. Y eso que vivimos al lado del río. (...) El agua de perforación no sirve, ni siquiera filtrada (Entrevista personal EC2 19/01/2021).*

*Cuando llega el verano el tema del agua explota, porque todes usamos más agua, para bañarnos, para hidratarnos, para lo que sea, y no daba abasto todos los tanques que nos abastecen, por un lado. Por el otro, coincide con qué se rompen los camiones, es así como un agujero negro el verano para el agua en el que todo explota. (Entrevista personal EC3 27/01/2021).*

En septiembre del año 2014, luego de denunciar la falta de provisión de agua y que la realización de una planta potabilizadora sería menos costosa que lo que el municipio destinaba de presupuesto para los camiones cisternas, lxs vecinxs emprendieron una caminata por la Ruta Nacional N°168 para exigir por la provisión del agua potable de forma permanente. La caminata fue hasta el barrio la Guardia, en donde confluyen la ruta provincial N°1 (que va hacia Colastiné Norte, Rincón y Arroyo Leyes) con la RN N°168 (ver figura 1). Luego de esta manifestación tuvieron una reunión con el intendente para poder acordar sobre dicho tema (Diario Uno Entre Ríos 09/09/2014, El Litoral 23/09/2014). Esto es relatado por una de las referentas de la siguiente manera:

*Mira, fuimos hasta, lo más lejos que fuimos es hasta la Guardia. O sea, no queríamos cortar la ruta, ni nada. Así que íbamos por una mano, acompañado de la gendarmería y la policía, iban todos con baldecitos, como simbólicamente a buscar agua a la delegación, y bueno. No, no, tampoco nos dijo, fuimos, buscamos todos los, o sea, lo que buscamos siempre es dar la solución. Te vamos a plantear el problema, “pero a nosotros nos parece que la solución es ésta”. No te la vamos a tirar y decir “bueno ocúpate”. (...) Bueno, metimos todo lo que teníamos, todo lo que, ni siquiera era un proyecto, toda la información, la metimos por el Ministerio..., fue a infraestructura a Rosario, volví, y era como que le faltaba el anteproyecto. Nos reunimos con Corral y había los punteros de ellos también aparecieron la reunión habían estado y dice: “bueno, yo lamento desilusionarlos, esto no puede ser -nos corrió todos los papeles así-, nunca, ni siquiera los podemos mirar, porque ustedes viven en una zona inundable, nosotros no podemos hacer nada, yo lamento que perdieron su tiempo de venir hasta acá”, y tenía una sonrisa así, de satisfacción, de ver nuestra cara de velorio. ¡Qué!, imagínate nos levantamos, así, todos, nos vinimos y dijimos: “¿qué hacemos?” seguimos, molestábamos, y hablábamos en aguas, en ASSA, pero nadie nos daba bolilla (Entrevista personal EC2 19/01/2021).*

Además de esta movilización, lxs vecinxs autoconvocadxs y la vecinal presentaron el reclamo ante la Defensoría del Pueblo de la Provincia, autoridades provinciales y la Cámara de Diputados de la Provincia. Esta última aprobó un mensaje de Comunicación



(N.º 29459) en donde pidió al Ejecutivo provincial que, a través de ASSA, asegure la provisión de agua potable para Colastiné Sur hasta que se regularice la provisión de la misma por parte del Municipio. En la sesión en la cual se propuso tratar este mensaje de comunicación como así también en sus fundamentos, se expresó que el Municipio argumentaba desperfectos mecánicos en los camiones cisternas y se acompañó el reclamo de una solución definitiva al problema (Cámara de Diputados; 11/09/2014).



Figura 25. Marcha por el agua sobre la ruta Nacional N° 168 desde Colastiné Sur a la Guardia. Con un pasacalle que acompaña muchas otras manifestaciones “Colastiné Sur no se negocia”. Fuente Aire de Santa Fe; 24/09/2014.

Frente a esta situación problemática de falta de acceso a los servicios públicos y de no consolidación de la defensa hídrica, lxs vecinxs y la vecinal del barrio presentaron a la Cámara de Diputados la propuesta de nombrar a Colastiné Sur como Patrimonio Histórico de la Provincia. Este proyecto tuvo media sanción de diputados en 2014 y en diciembre de 2015, el Senado dio sanción definitiva a la Ley Provincial N.º 29.264, con la cual se declaró “Patrimonio Histórico Cultural de la provincia al barrio Colastiné Sur”, por ser este paraje el asentamiento del Puerto de Colastiné a finales del siglo XIX y XX. Dicho reconocimiento comenzó a ser utilizado fuertemente como argumento para exigir las obras necesarias para contar con agua potable y el refuerzo de la defensa hídrica (Diario Uno Santa Fe; 02/12/2015).

Al mismo tiempo, en julio de 2015, la vecinal acompañada del Centro de Salud del barrio realizó un relevamiento poblacional para conocer con certeza cuántos y quiénes eran los habitantes del barrio. El objetivo que tuvo la vecinal fue que dicho relevamiento permitiese reforzar el pedido por el agua potable, las defensas y otras necesidades problemáticas de la ciudad y “demostrarle a la Municipalidad de Santa Fe que Colastiné Sur no es un asentamiento, sino un barrio que hace muchos años existe” (Chechu424 18/07/2015, Diario Uno Santa Fe 20/07/2015). Esta es la misma estrategia que

observamos que se dio en 2010 La Vuelta del Paraguay, la cual fue motorizada por el mismo objetivo.

A partir de las entrevistas y el relevamiento de las redes sociales de las organizaciones y medios de comunicación, podemos observar que otra estrategia para exigir por estas obras fue el encuentro y coordinación con otras organizaciones e instituciones vecinales (Diario Uno Santa Fe; 14/07/2014). Específicamente aquellas que se reunían en lo que se denominó como Coordinadora de Instituciones y Organizaciones No Gubernamentales de la Costa (La Coordinadora de la Costa). Como planteamos en el capítulo 4, esta surge en la década de los 90 como un espacio que articula a diferentes organizaciones e instituciones de lo que denominan la costa. La misma tuvo un rol importante de acompañamiento a las movilizaciones, reclamos y manifestaciones públicas impulsadas desde la vecinal de Colastiné Sur o desde lxs vecinxs autoconvocadxs:

*Desde que participamos y tomamos decisiones y eso, ponele que desde 2011 en adelante, ahí ya estuvimos como muy fuertes, y no nos separamos de la Coordinadora. (...) Es que está muy bueno, porque viste que, al no tener personería jurídica, al no tener nada, al ser la madre de las instituciones, esas madres de las instituciones que vos reconoces como, como, no como cabeza sino como, no sé, si le tenés respeto que a I y el T, que serían los, serían como los referentes fuertes de la Coordinadora, que siempre están ahí, más allá de que estemos todos, (...). Y bueno, a mí me parece, pero fantástico lo que sea, se, me parece que es la forma correcta de no dividir la fuerza y tirar todos para el mismo lado. Y con ese ímpetu de lograr lo que vos querés, de buscar aquí, de buscar allá, de estar siempre ahí, viendo el problema social, lo que podemos, lo que podemos colaborar, lo que nos podemos hacer fuerte, a lo que podemos ayudar al otro, a nosotros. Yo creo que Colastiné se hizo también bastante conocido a través de la Coordinadora, en las luchas y demás. Creo que sí, creo que de ahí se hizo como más conocido, porque antes, bueno, nadie sabía, todos te preguntaban: ¿a dónde queda Colastiné? Ni siquiera existíamos en el mapa, (Entrevista personal EC2 19/01/2021).*

#### Alto Verde y La Boca: la lucha por obras y servicios para combatir la inseguridad.

Como mencionamos en el capítulo 3, en la década de 1990 el gobierno provincial realizó obras de defensa contra inundaciones en Alto Verde. Si bien existen sectores de dicho barrio que se inundan cuando el río Paraná crece y otros que -como las Manzanas 1<sup>114</sup> y 2- están en peligro por la dinámica erosiva sobre la costa del Riacho Santa Fe, gran parte del barrio se encuentra protegido. Esto marca una diferencia con la manera en que se vivieron y se viven las crecidas del río Paraná en relación a los otros dos barrios. Sin embargo, lxs entrevistadas sostuvieron que existieron inundaciones que atravesaron a la mayor parte del barrio, las cuales son más que nada pluviales<sup>115</sup> producto de la falta de mantenimiento de los reservorios y del mal funcionamiento del sistema de bombeo que

---

<sup>114</sup> En el año 2002, la Sub Unidad provincial de Coordinación para la Emergencia (SUPCE) en conjunto con organizaciones sociales realizaron “un conjunto de 110 viviendas y un plan para la provisión de infraestructura de servicios y equipamiento urbano para las familias de la Manzana 1” ya que las mismas deberían reubicarse porque “la erosión del río no permitía que dicha manzana formase parte del área defendida por el anillo de defensas”. Sin embargo, las personas que habitan dicha manzana se negaron a hacerlo (Albizatti et al; 2016: 29).

<sup>115</sup> Las cuales suceden cuando el agua de lluvia satura la capacidad del terreno para drenarla.

traslada el agua del sector protegido al otro lado de la defensa -tanto porque los caños estaban obstruidos y/o porque las bombas muchas veces no funcionaron-:

*En realidad, en un principio estas defensas lo que evitaba era que las crecidas inundaran todo el barrio, pero eso obviamente requirió gran infraestructura, que fue claramente en la puesta en funcionamiento de las bombas. Porque pasó varias veces, y durante vario tiempo, que, durante las lluvias intensas, más allá de las crecidas y bajadas del río, el barrio adentro se inundaba. La cancha de Arroyito ha quedado inundada como 40, 60 cm de agua y con un montón de pérdidas materiales, digamos, varias veces (Entrevista personal EA6 25/02/2021).*

*La bomba que está fija es la satelital que está allá, en la torre, y la otra la que está en el puente, ah, no, en la placita. Pero esa se la llevan, se la llevan al puerto, para que no se inunde la gente del centro. Entonces hay que estar llamando al coordinador (del distrito): "trae la bomba, busca, fijate, porque se está inundando la gente". Cada vez que llueve. (Entrevista personal EA3 05/02/2021).*

Al igual que en el caso de Colastiné Sur y la Vuelta del Paraguayo, la organización y la lucha por el mantenimiento integral del sistema de defensas (lo que incluye el bombeo y reservorios) y las exigencias de provisión y/o mejoramiento de servicios básicos -luz segura, mejora del camino de acceso, cloacas, transporte, agua potable, atención primaria de la salud y seguridad- caracterizan este primer momento.



Figura 26. Alto Verde y el Paraje La Boca. Fuente: elaboración propia.

Alto Verde, como sostiene el entrevistado EB1, tiene dos zonas diferenciadas: una



“zona neurálgica que cuenta con defensas hídricas, que es la que tiene mayor densidad poblacional” -se estima superior a los 15.000 habitantes- y separado por el Corte Grande (ver Anexo Santa Fe en la cuenca del Río Paraná), se encuentra la otra denominada como paraje la Boca con aproximadamente 2000 habitantes y sin obras de defensas<sup>116</sup> (Ver figura 26). El barrio, al igual que en la Vuelta del Paraguay y Colastiné Sur, cuenta con un camino principal que hasta 2018 fue de tierra y arena: la calle Demetrio Gómez en Alto Verde y Ramón Rivero en La Boca, que corre de norte a sur. Tal como sostienen Albizatti et al (2016), el barrio se organiza en “Manzanas” (Ver figura anexo figura 13), las que rompen con el imaginario asociado al trazado por damero ya que cada una tiene su forma y a partir de estas se construye una identidad propia y de pertenencia por parte de sus pobladores.

En el año 2006 comenzó a funcionar la denominada Red Interinstitucional y Social de Alto Verde (en adelante la RED). Esta se conformó por distintas organizaciones e instituciones del barrio<sup>117</sup> en pos de generar acciones y reclamos conjuntos en relación a problemáticas comunes asociadas a la infraestructura: el deterioro y falta de mantenimiento de las defensas contra inundaciones, la red de agua potable, instalaciones de cloacas, gas natural, trazado y arreglo de las calles, cordón cuneta, eliminación de basurales, erradicación de zanjas, iluminación y mejoras en el transporte público (Albizatti et al; 2016, Cabaña; 2019, Heinrich et al; 2019).

Con la creación de la RED se estableció un estatuto que explicitó sus fines y sus normas de funcionamiento. El órgano decisor de la RED es la asamblea mensual en la que se realizan las discusiones, se definen las propuestas, líneas y acciones. En un primer momento era solo de instituciones, motivo por el cual no podían participar en la toma de decisión vecinxs que no se enmarquen en alguna de ellas. Heinrich et al (2019) sostienen que, en 2015, lxs vecinxs comenzaron a tener un rol decisor en las asambleas al igual que los referentes de instituciones, lo que implicó una reconfiguración de su nombre:

*La RED agrupa distintas instituciones y agrupaciones del barrio, desde la policía, las escuelas,*

---

<sup>116</sup> El Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2010, establece que la población de Alto Verde era de 9.668, lo que representaba un 2,47% del total de la ciudad de Santa Fe de 391.231 habitantes en dicho momento (Albizatti et al; 2016)

<sup>117</sup> En un principio, por escuelas, centros de salud, Universidad, centros de acción familiar, defensoría zonal, asociaciones civiles, como vecinales, clubes, centros culturales y deportivos en los inicios (Heinrich; 2019). Para 2019 la componían: Organizaciones Sociales, Instituciones Territoriales del Estado Municipal y Provincial, como: Escuela N° 95 Simón de Iriondo; Centro Atención Primaria de la Salud Demetrio Gómez; Movimiento Los Sin Techo; Organización Social Arroyito Seco; Conéctate con Alto Verde; Centro de Integración Libre y Solidario de Argentina (CILSA); Cooperativa de Comercio e Industria del Pescado; Biblioteca Tallera Aprender; Club Defensores de Alto Verde; Parroquia Jesús Resucitado; Agrupación Civil Espinillo; Agrupación Civil Rolando García; Templo Evangélico Visión de Futuro; Parroquia Jesús Resucitado; Asociación vecinal Pro-Mejoras Alto Verde; Extensión Universitaria de la UNL (Cabaña; 2019)

*los jardines, los centros de salud, y las organizaciones que bueno, aparte de Arroyito estaban los sin techos en algún momento, más en la uno creo que había otra orga, los clubes (...) bueno, eso, la RED era como el espacio y el lugar dónde se encontraba todas las instituciones y organizaciones del barrio como para poder realmente esto, también, charlar cuales eran los problemas, ir viendo estrategias o hacer reclamos (Entrevista personal EA6 25/02/2021 )*

*Se iba a cerrar el centro de salud Demetrio Gómez, porque era el único que es 24 horas, que tenemos nosotros acá, y por la inseguridad, porque obviamente en ese tiempo era mucho tiroteo (...) Bueno, fuimos a acompañar al Centro de Salud a que no cierre (en 2014). Y entonces, justamente vinieron los medios, y otras instituciones, se hizo muy linda esa reunión, y quedó nuestra, la Red Social, aparte de la RED de Alto Verde. Bueno, y en eso surgió de que no podíamos sostener ni una RED, ni la otra, entonces la idea era juntarnos y ver cómo podíamos hacer. La RED de Alto Verde siempre tuvo como un reglamento, donde nosotros no, nos empezamos a modificar, porque la red de Alto Verde eran todas instituciones, si vos venías como vecinos no tenías ni voz, ni voto. Entonces la Red Social no quería eso. Entonces logramos que el reglamento se modifique. Entonces el vecino tenía, tiene, tiene hoy, la voz y el voto. Y entonces las acumulamos, las acoplamos a las 2. Por eso se llama red de Alto Verde interinstitucional y social, porque se puso para los vecinos (Entrevista personal EA7 12/03/2021)*

A partir de lo recuperado a través de las entrevistas y la fuente de información secundaria, podemos observar que existen una multiplicidad de instituciones y organizaciones sociales en dicho barrio que previo a la conformación de la RED articulaban y que continuaron haciéndolo incluso fuera de ese marco. Sin embargo, la RED apareció en las entrevistas, en mayor o menor medida, como un espacio de referencia desde el cual surgen la mayoría de las exigencias y reclamos de infraestructura para el barrio.

Desde el trabajo con nuestras fuentes de información, podemos sostener que hacia afuera al barrio de Alto Verde se lo presentaba a partir de la recurrencia de hechos de violencia, delictivos e inseguridad, por lo que la mayoría de las intervenciones del gobierno provincial y municipal se orientaron, en este primer momento, principalmente a la mayor presencia de fuerzas de seguridad (El Litoral 06/03/2008, 08/06/2008, 13/01/2009, 20/04/2009, 21/01/2010, 20/08/2010, 06/08/2011, 06/11/2011, 19/10/2011, 18/08/2012, 02/11/2012, 26/09/2012, 11/07/2013, 02/10/2013, 27/11/2013, 30/11/2013, 28/09/2014, 20/03/2015, 22/10/2015). Aunque, algunas organizaciones e instituciones que eran parte de la RED insistieron en que la mejora de la infraestructura existente y de los servicios públicos era otra forma de afrontar la inseguridad:

*Yo creo que hay una estigmatización del barrio muy fuerte en relación a esto a la violencia y a la inseguridad, que el Estado de pronto considera que la mejor manera es esto metiéndole más fuerza de seguridad más policía, más prefectura, más todo lo que haya, con uniformes y armas, como para aplacar la violencia y la inseguridad, y en realidad nada (...) cómo se ve Alto Verde desde afuera, es como eso, estigmatización de qué es violenta, es insegura y que cada vez es necesario meter más policías porque no hay manera de controlar todas las cosas que pasan en el barrio. Pasan cosas sí, hay armas, hay drogas, hay mucha pobreza, hay un montón de cuestiones básicas que no están resueltas, básicamente por parte del Estado (Entrevista personal EA6 25/02/2021).*

En este sentido, observamos que, asociado a la problemática de la inseguridad, fueron

recurrentes las denuncias por faltas de servicios básicos. Como medio de transporte público para ir a lo que las entrevistadas denominan “Santa Fe” se contó históricamente con un servicio de “botero” que sale de la Manzana 4 y tarda 5 minutos en arribar a la costa oeste donde se ubica “Puerto Piojo”, cercano al Parque del Sur. Sin embargo, ya en este primer momento y más aún en la actualidad, al no cumplir con los requisitos necesarios para el traslado de personas en este tipo de embarcaciones ni contar con subsidios estatales, el cruce en lancha funcionó (y funciona) de manera irregular (Litoral; 09/04/2013). El Colectivo que ingresa a Alto Verde es la Línea 13, la cual fue sistemáticamente denunciada -por las referentas y por la propia RED en los diarios- como ineficiente. La Línea 2 y 9 llegan al inicio de la calle Demetrio Gómez, a 1,5 kilómetros aproximadamente de la primera manzana, a 3,5 del sector más poblado de Alto Verde y a más de 5 kilómetros del inicio de La Boca:

*La lancha se usa, se usó toda la vida también. Hoy también tenemos pocas lanchas, por ahí también había dos lanchas, estaba H. y otro hombre más, pero también, no las mantienen, no las mantienen... Vos fijate, yo justo le decía, si hoy no hay botero es porque hoy H. anda sin salvavidas para la gente. Entonces tenés prefectura al lado, que prefectura enseguida lo está junando. Porque obvio, están pasando, yendo y viniendo sin chaleco, que es lo principal, que pasa algo por lo menos tienen chaleco. Pero por eso, a veces nos quedamos sin servicio, y por ahí ellos tampoco, cobran \$35 hoy, hoy, y con bicicleta creo que 50, pero si ellos juntarían y acondicionarían, por ahí ellos paran porque no tienen para nafta (Entrevista personal EA7 12/03/2021).*

*En la Boca hay problemas de acceso. Tiene un camino de tierra y el transporte es muy deficiente. Muy deficiente. Hay un solo colectivo que sale desde la Manzana 7 de Alto Verde, cruza el Corte Grande y va hasta acá. Dependes de la buena voluntad del chofer. A las 8 de la noche se te corta el transporte hasta la mañana que el servicio vuelve a llegar (Entrevista personal EB1 12/02/2021).*

Sólo las viviendas lindantes a la calle principal contaban con una conexión segura de luz mientras que la mayoría del barrio accedía a dicho servicio a través de conexiones propias. La cobertura de la red de agua potable era escasa ya que en varios sectores la provisión se realizaba (y realiza) mediante distribución por camiones cisternas desde la Delegación Municipal -que al igual que Colastiné Sur en momentos no funcionan (El Litoral 03/01/2008)- o por conexiones particulares. La recolección de residuos sólidos no era regular, el alumbrado público sólo abarcaba la calle principal y la red cloacal para un barrio de 20000 habitantes era (y es) inexistente:

*Igual la problemática acá de Alto Verde siempre fue la misma: el tema del transporte, el asfalto que no había, que recién hace como 1 año que tenemos asfalto, 2, el alumbrado público, el agua. Por ejemplo, La Boca, no se hace cuanto que tienen el pozo de agua, pero el problema de ellos era que no tenía agua corriente, iba el camión municipal, el aguatero que le decimos nosotros, a darle agua. (...) Si hay un tanque de aguas provinciales, que a veces en el día no tiene mucha presión, o el fin de semana se corta, o algún día de la semana, y tienen que subsistir con el agua de acá de la comuna. (...) El problema de acá en Alto Verde es muy general en todo sentido, porque no solamente ahora, ni por la otra gestión, ni por la otra gestión, siempre fue el mismo problema: transporte, la luz, el agua. Total, abandono del Estado en muchas cosas. La ambulancia, nosotros no tenemos, no tenemos médico tampoco en el dispensario. Ambulancia en las calles internas no te entran, y si te viene por la calle*

*municipal, hasta cierto lado llegan y si no está con la policía no viene. El colectivo a las 11 de la noche pasa el último, y después no pasa hasta el otro día. Otro problema grande de nosotros es la basura, porque por ejemplo acá, por esta calle no pasa el basurero, siempre pasa por la calle principal (Entrevista personal EA3 05/02/2021).*

Como mencionamos anteriormente, la única calle de acceso al barrio era en gran parte de su tramo de tierra y arena por lo cual en momentos de lluvia se tornaba intransitable. Asociado a ello, estaban las deficiencias en el transporte público, la imposibilidad de acceso de las ambulancias en casos de emergencias y el no aseguramiento de la atención primaria de la salud:

*Lo más fuerte que salía en los mapeos y en todas las charlas era esta cuestión de justamente la cuestión de la accesibilidad, en términos de que las calles, salvo la principal, que se asfalto ahora, tampoco me acuerdo en qué año se asfalto, se terminó de asfaltar la Demetrio, pero no fue hasta hace mucho, capaz que se terminó en el 2018 de asfaltar. Sí, 2018 se habrá terminado de asfaltar completo, la Demetrio Gómez. Pero bueno, estas cuestiones de la falta de iluminación en las calles, por fuera de la Demetrio Gómez, en los pasillos en las callecitas que se van armando, el mal estado de las calles, el problema de la inseguridad, que al menos en principio estaba directamente relacionado con que la policía no podía llegar, como las calles estaban en mal estado la policía no entraba, la ambulancia no entraba, entonces todo eso genera molestia y... Y disgusto, y tristeza e impotencia en la gente del barrio, que le da miedo salir a la calle de noche y los días de lluvia es como intransitable. Si llueve no se puede salir de casa, si es de noche tampoco se puede salir de casa, si llega a pasar algo hay que salir hasta la Demetrio para que llegue la ambulancia, por ejemplo, llegar al colectivo que también pasa por la Demetrio, el recorrido es uno (Entrevista personal EA6 25/02/2021).*

Con las crecidas el camino de acceso a La Boca se solía (y suele) cortar puesto que es sobre el Corte Grande, el sitio por donde escurre el agua de las islas hacia el Canal de Acceso al Puerto (ver Anexo Santa Fe en la cuenca del Río Paraná). Es interesante recuperar en este punto aquello que planteó el referente entrevistado del paraje respecto a que, si bien con las crecidas este sector del barrio queda aislado en lo referido al acceso terrestre, existe una convivencia con el río que no impide la vida en el lugar:

*Teníamos problema con el corte grande. este lugar ahora tiene ese puente que es un puente peatonal teóricamente, que es de una sola trocha, pero sino antes pasaban por este...porque esto no está habilitado, solo en época de creciente vehículos livianos y de una sola mano. O sea, cuando alguien sube por acá no se ve de este lado. hay que poner marero para hacer seña. Sino cruzábamos por este camino acá que es terraplenado con pasos de alcantarillado importante acá: este en nuestro camino del corte grande, el camino de tierra, con el que accedemos a La Boca. (...) Este es un lugar que cuando se inunda quedamos aislados. Aislados es un decir. Porque acá hay una cultura muy importante del río. (...) Cuando hay inundaciones muy grandes se inunda la primera parte norte de La Boca y no podés pasar con vehículos. Entonces tenes que salir en canoa. Y la gente sale en canoa, tiene lancha. Siempre vivieron del río, en contacto con el río (Entrevista personal EB1 12/02/2021)*

En el marco de la crecida del río Paraná y del desarrollo de las políticas de gestión de riesgo mencionadas en el capítulo anterior, en noviembre de 2009 se estableció por decreto municipal (DMM N° 001830/2009), en virtud de las facultades conferidas por el Gobierno de la Provincia, la ocupación temporal de emergencia de un terreno ubicado en Alto Verde para la evacuación preventiva y reubicación definitiva de los habitantes de “Villa Corpiño”, la cual se encontraba a la vera de la RN N° 168, aledaña a los terrenos



ocupados por el hipermercado Wall Mart (ver figura 21). Además de que esta relocalización fue de manera improvisada, no consensuada ni comunicada y violenta (Acebal; 2015), generó mucho conflicto al interior de Alto Verde.

Lxs vecinos de este barrio manifestaron que tampoco fueron consultados al respecto y que se encontraban en desacuerdo, en primer lugar, porque consideraban que “podían aumentar los hechos de inseguridad”; al mismo tiempo que denunciaban como “injusto” que se otorgue la titularidad de las tierras a las familias relocalizadas<sup>118</sup> cuando la mayoría de lxs habitantes del barrio no tenían título de propiedad y que se les otorgase rápidamente los servicios que el barrio venía reclamando hacía tiempo como el agua potable y la luz segura<sup>119</sup>. La reubicación se previó en la Manzana 6 (Ver figura anexo figura 13) en un predio lindante a un Polideportivo que realizó el municipio en 2009 a través de la figura de Presupuesto Participativo, en el cual la RED tuvo un rol relevante. Así, este proceso implicó enfrentamientos entre algunas instituciones y el municipio - el cual los denunció a lxs vecinxs por el “carácter discriminatorio” de sus dichos y accionar- pero también con las personas relocalizadas (El Litoral; 08/11/2009).

En agosto de 2012, la RED presentó un proyecto de iniciativa popular al Concejo Municipal para nombrar las calles puesto que la única que tenía nombre era la principal. Esto fue mediante la resolución del Concejo Municipal que avaló esta iniciativa y que un año después la convirtió en Ordenanza (N°11.988). De esta manera, desde la RED se propuso recuperar fechas y personajes importantes del barrio para determinar los nombres con el objetivo de reforzar la identidad y recuperar la historia de Alto Verde. Esto, por la posibilidad que esta nomenclatura habilita, fue una estrategia para reforzar el pedido por la provisión de servicios básicos (Litoral; 17/08/2012)<sup>120</sup>.

Desde 2011, un equipo de extensión de la UNL trabajó en el barrio en un proyecto denominado “Guardianes del río”. Con el objetivo de “contribuir a la consolidación de la identidad insular en el distrito La Costa y al aumento de la sensibilidad y responsabilidad ciudadana que requiere el habitar en el valle de inundación del río Paraná” (Heinrich et al; 2019: 78). En este marco, dicho proyecto formó parte desde este año del convenio entre la UNL y el municipio para “la preservación del entorno natural, histórico, cultural, y la valorización turística del barrio costero de Alto Verde” (2019:79). El equipo de extensión de la Universidad formó parte de la RED y continuó su trabajo durante todo

---

<sup>118</sup> Aunque esto nunca sucedió (Acebal; 2015)

<sup>119</sup> Tampoco se proveyó de estos servicios hasta que se comenzó con las obras del Plan Abre en 2015 (Acebal; 2015)

<sup>120</sup> Aunque recién a finales del año 2015 se han comenzado a colocar los carteles de las calles (Albizatti et al; 2016).

este primer momento (también en el segundo y tercero) en pos de una propuesta de desarrollo turístico sustentable en el Paraje La Boca, en consonancia con los programas y planes del municipio que mencionamos en el capítulo 4:

*Nosotros en la red de instituciones trabajamos mucho con los guardianes del río, que era del, también de turismo de la municipalidad en ese entonces, y la ribereña hacia su paseo por las costas nuestras, hasta la boca. La ribereña es la lancha de la municipalidad, que también la trabajaba un vecino de nosotros, de Alto Verde, parte de la comisión. Hoy está, eso está todo parado, también por la pandemia, porque no se podía... Y ellos como que la quieren reactivar. Que sale del dique 2 (del Distrito Puerto) y viene todo para nuestra costa (Entrevista personal EA7 12/03/2021).*

En el año 2012 comenzó a funcionar en la Manzana 6 un nuevo club que se denomina Arroyito Seco. En un primer momento este se orientaba principalmente al desarrollo deportivo, específicamente fútbol, con niñeces. Desde esta organización se gestó la Liga Infantil de los barrios, la cual se define como “una red de organizaciones barriales y clubes excluidos de la Ciudad de Santa Fe” que lucha “para garantizar el derecho al deporte y la cultura” en la cual en la actualidad participan más de 5000 niños y niñas de distintos barrios de Santa Fe y Santo Tomé (Liga Infantil de los barrios S/F). A lo largo de este primer momento, Arroyito amplió su marco de acción y comenzó a desarrollar otras actividades y propuestas que lo configuran como una organización social de referencia que “tiene como objetivo la construcción colectiva de un barrio más justo” (Arroyito Seco S/F). Referenciamos su surgimiento porque esta organización adquiere gran relevancia en los próximos dos momentos que desarrollaremos posteriormente.

El primero de febrero de 2014, el Centro de Salud Demetrio Gómez cerró por falta de personal policial que custodie el establecimiento. La RED se reunió semanalmente para buscar soluciones al problema que impedía la apertura de dicho centro de salud, convocando a funcionarios provinciales y municipales a las mismas. En este marco, exigieron “servicios adecuados de seguridad y de salud” para lo cual, más allá de la presencia policial, consideraron necesario garantizar sistemas de transporte, mantener en buen estado la infraestructura básica como la única calle de ingreso, resolver el problema de los microbasurales por la falta de recolección de residuos (El Litoral 08/03/2014, 11/03/2014). Este es el momento a partir del cual la Red Interinstitucional y la Red Social de Alto Verde comienzan a coordinar acciones para luego fusionarse en una sola.

A partir de las exigencias de la RED, un mes después se presentó en Alto Verde el “Plan Abre”, un Programa de Intervenciones Integrales coordinado por los gobiernos municipal y provincial. Dicho programa propuso dos ejes de trabajo centrales: por un lado, mejorar el hábitat y la calidad de vida en los barrios -en el eje Infraestructura y Hábitat- y, por el otro, el fortalecimiento las redes sociales e institucionales del mismo a

través del eje Convivencia y Participación (Cabaña; 2019). Este plan se desarrolló en el marco de la Emergencia de Seguridad, lo que le confirió al Gobierno Provincial la posibilidad de adjudicar obras de forma directa a determinadas empresas, sin pasar por el proceso licitatorio que implica cualquier obra pública (irregularidades respecto a esto son denunciadas en Cortita y Al Pie 07/2015:9).

Las principales propuestas de intervención que se presentaron fueron la repavimentación del camino de acceso a Alto Verde y la colocación de pavimento articulado en 600 metros de su calle principal, la extensión y mejoramiento de red de agua potable y luz, la colocación de nueva luminaria y medidores de electricidad comunitarios. Representantes de los gobiernos sostuvieron que esto era para “dar respuesta a las urgencias del barrio: la violencia latente en sus calles, los tiroteos constantes que se cobraron varias vidas en los últimos meses y la precariedad de su infraestructura” (Uno Santa Fe; 18/03/2014).

Si bien esta obra comenzó en enero del 2015 con la repavimentación del acceso a Alto Verde (El Litoral 21/01/2015) y en noviembre del mismo año con la pavimentación de la Demetrio Gómez (El Litoral 03/11/2015), en noviembre de 2014 se inauguró un nuevo destacamento del Cuerpo Guardia de Infantería de la agrupación Cuerpos de la Unidad Regional 1° La Capital de la policía santafesina en la Manzana 2 (Uno Santa Fe 26/11/2014). En ese mismo momento se puso en funcionamiento la policía comunitaria<sup>121</sup> que se va desplazando hacia áreas urbanas identificadas por el gobierno provincial como “vulnerables” entre las que se encuentra Alto Verde (Ministerio de Seguridad de la Provincia de Santa Fe, 2014: 17), haciéndose efectiva allí a principios de 2015 (El Litoral; 30/04/2015). Aparece así una identificación estatal de este barrio como “vulnerable” y “conflictivo” cuya modalidad de intervención se da primero y principalmente -como dijimos al principio- a través de abordajes y respuestas policiales.

Al respecto, la Revista Cortita y al Pie de Arroyito Seco (ver anexo figura 14) planteó

---

<sup>121</sup>A partir de 2012 en la provincia se creó la Dirección de Proximidad Policial del Ministerio de Seguridad de Santa Fe, organismo responsable de diseñar e implementar progresivamente la Policía Comunitaria en el territorio santafesino. La creación de la PCSF estuvo comprendida entre los puntos del Plan de Seguridad Democrática que propuso una reforma y reorganización de las estructuras policiales en torno a los siguientes ejes: conducción política en la implementación del Plan, estrategias para el abordaje de delitos complejos, descentralización y regionalización del servicio de seguridad y especialización y profesionalización de los funcionarios policiales (vid. Ministerio de Seguridad de la Provincia de Santa Fe, 2014). De acuerdo al Plan de Seguridad Democrática, el programa de Policía Comunitaria tenía el objetivo de “...intervenir de manera específica y con un perfil innovador en barrios que presentan contextos vulnerables para profundizar un conjunto de acciones tendientes a mejorar la calidad de vida, la convivencia y seguridad de todos los ciudadanos” (Ministerio de Seguridad de la Provincia de Santa Fe, 2014: 17). En este marco, el personal de la policía comunitaria no realizaba tareas administrativas ni dependía de una comisaría porque su tarea se basaba en vincularse con vecinos y autoridades locales para desarrollar actividades de prevención del delito y de situaciones de violencia (Truchet; 2017).

que con la policía comunitaria aumentó la presencia policial en la calle y eso implicó cambios en relación a ciertos conflictos de violencia, pero insistieron -así como se lo venía haciendo desde la RED durante todo este primer momento- que ello no era suficiente ni la única manera de abordar el problema de inseguridad:

*Tres oficiales de la policía comunitaria se paran cada 200 metros y están atentos por si hay algún problema, lo cual es bueno ya que ha habido algunos y han respondido muy bien. Su horario de servicio es de 8 de la mañana a 22 horas. Además, en este momento están trabajando junto a prefectura y gendarmería. En cierto sentido podemos decir que la presencia policial ha traído cierta tranquilidad y seguridad. La presencia policial ha atenuado algunos conflictos, eso es evidente. Pero por otro lado lo que entendemos que realmente ayudaría es que haya más oportunidades para los chicos, posibilidades de estudios y actividades que lo alejen de la mala vida y las drogas, así como lo hacen Arroyitos, Defensores y otras instituciones. La seguridad es un tema muy complejo y no puede ser solo abordado mediante la presencia de más policías. (Cortita y al pie 07/2015:9)*

A partir de lo expuesto, podemos observar que la centralidad de la intervención estatal en Alto Verde fue a partir de los hechos de violencia e inseguridad y no ya la gestión del riesgo como en los otros dos casos -más allá de que sectores del barrio se vean afectados por las crecidas-. La tensión con los gobiernos municipal y provincial en este caso estuvo dada por las exigencias de servicios básicos que permitiesen mejorar la seguridad en términos integrales a la enorme cantidad de habitantes de dicho barrio y no solo la intervención policial. Al mismo tiempo, podemos observar la mayor intervención del gobierno en relación a obras y programas públicos, a diferencia de los otros dos barrios en donde se denunciaba la ausencia como característica de la presencia estatal (Lourau; 1979).

### **Segundo momento (2015 - 2017). “Acá hay otros intereses”**

En diciembre de 2015, se desarrolló una crecida extraordinaria del Río Paraná. La misma, devenida en inundación, afectó a gran parte de la población que habitaba el territorio isleño de Santa Fe -específicamente a los barrios que son nuestro campo de estudio- y de localidades aledañas -como San José del Rincón y Arroyo Leyes-. La gran mayoría de lxs habitantes de la Vuelta del Paraguay debieron evacuarse como así también algunas familias de Colastiné Sur. El anillo de defensa de dicho barrio se encontró amenazado, la Boca estuvo aislada e inundada y se vieron con serios inconvenientes otros sectores de Alto Verde. Esta crecida tuvo un pico de 6,62 m de altura en el puerto local el 5 de enero de 2016 y se prolongó por aproximadamente seis meses (El Litoral; 11/08/16). Este momento de inundación fue vivido con diferentes formas de violencia (Izaguirre; 1998) en los tres barrios que venimos referenciando.

En el caso de la Vuelta del Paraguay es importante mencionar que se profundizó el

dispositivo de evacuación y del proceso de normalización que construyó el municipio (Crovella y Acebal; 2018). Frente a los anuncios de la crecida, lo primero que se instaló en el lugar de evacuación fue el cerco perimetral, la GSI y los módulos. En esta oportunidad se sumó la imposición de un nuevo lugar de evacuación, puesto que en el que lo fue históricamente funcionaban más boliches bailables. La evacuación fue emprendida en terrenos del “Corralón Méjico” (ver figura 21)<sup>122</sup> en módulos habitacionales con una nueva tecnología constructiva realizados por la Organización Techo<sup>123</sup> (El Litoral; 17/12/2015). Si bien estos fueron construidos con mayor anticipación que en años anteriores, resultaron insuficientes para alojar a la población afectada. Por este motivo, se improvisó un nuevo lugar de evacuación, con la misma tecnología constructiva de 2013 y 2014, en una parte del sector donde históricamente lo hacían (El Litoral; 30/12/2015).

No obstante, debido a la falta de materiales para construir módulos para todxs lxs que debieron abandonar sus viviendas, algunas personas autoevacuaron en el lugar y con la dinámica con que lo hacían tradicionalmente hasta 2010 (Proyecto Revuelta; 29/12/2015). Posteriormente otras personas lo hicieron ya no por falta de materiales, sino que por no acordar con la forma de evacuación emprendida por el municipio. Fueron diecisiete familias las autoevacuadas, a las cuales se les negó, al igual que a las personas que permanecieron en sus viviendas, la asistencia brindada a quienes estuvieron en los centros de evacuados oficiales.

En este punto, resulta interesante marcar que lxs vecinxs que recuperaron la autoevacuación como forma de transitar la inundación fueron estigmatizados como “rebeldes” —denominación que asumieron como propia— y sufrieron represalias por incumplir con lo establecido (Visión 7; 13/01/2016). Sobre estas familias se focalizaron de manera más evidente las represalias e inasistencia gubernamental, como así también las acciones de las organizaciones sociales tendientes a visibilizar el conflicto (El Pausa, 01/02/2016), lo que en algún punto solapó las pésimas condiciones en las que vivió la

---

<sup>122</sup> El Corralón Méjico se encuentra en una zona próxima al barrio. La empresa ha avanzado sobre el bañado con residuos de construcciones de la ciudad, violando de esta manera la Ley Provincial 11730 y en el propio ROU. A pesar de las denuncias realizadas hasta la actualidad por Proyecto Revuelta a funcionarios de turno, el corralón sigue avanzando generando “suelo urbano” con residuos que en algunos casos son, según lxs vecinxs, patológicos.

<sup>123</sup> Techo es una organización no gubernamental (ONG) que surge en 1997 en Chile pero que en la actualidad se extiende por toda América Latina. En Argentina funciona desde 2003. Esta ONG define como su propósito “mejorar las condiciones de vivienda y hábitat a través del diseño, gestión y construcción de proyectos de vivienda, acceso a servicios básicos e infraestructura comunitaria, en acción conjunta entre pobladoras, pobladores y la juventud voluntaria”. La misma se financia principalmente por aportes de empresas y “particulares” (Techo Argentina S/F).

mayoría de las personas evacuada en los centros de evacuación oficiales<sup>124</sup>.



Figura 27. Evacuación “zona de Méjico”. Fuente: Fotografía: Gabriela Carvalho Nascimento. Proyecto Revuelta 18/04/2016.

La existencia de tres lugares de evacuación (denominados la “zona de Méjico”, la “zona de la 168” y la “zona de lxs autoevacuadx”), sumado a quienes se quedaron en sus viviendas, generó rupturas en las formas de organización comunitaria. Por la diferencia en la asistencia municipal que se brindaba en cada lugar y la lejanía entre ellxs, resultó dificultoso la realización de actividades conjuntas, ya sea la organización para una acción reivindicativa o de reclamo u otras acciones importantes como las vinculadas a la recreación o el ocio.

Con el paso de los días, no existieron adecuadas condiciones de servicios básicos, (luz, agua, baños, duchas y refugio) en ninguno de los lugares de evacuación, lo que generó grandes dificultades en la continuidad de los trabajos y estudios de muchas personas (Proyecto Revuelta; 18/04/2016). No obstante, las percepciones sobre la diferenciación

---

<sup>124</sup> EV2: *En Méjico hasta la propia gente que trabajaba ahí tenía casos de insolación. porque era impresionante la calor que hacía ahí sin ningún árbol. Y con las tormentas se volaron los techos (...) eran una cosita chiquita. Yo me había quedado acá en el Bachi me acuerdo. y parte de mi familia había hecho módulo allá en los que hicieron últimos. y no también con esa incertidumbre, viste que llovía mucho, vos no podés estar tranquila. Ellos (sus hijxs) se preocupaban por mí que yo estaba sola acá y a la vez yo me preocupaba por ellos que no era algo seguro. porque viste que las puertas eran así nomás, con esa trabita.*

EV3. *cuando llovía se doblaban todo.*

EV2: *Aja, se humedecían. porque eran de tablas.*

EV3: *era horrible y se hacía un barrial*

EV2. *Decían que la gente estaba atendida. que pasaba el recolector y vos veías que desbordaban los tachos de basura viste. Tienen la atención necesaria. ¡Qué bronca! nada que ver a lo que sucedía. (Entrevista personal EV2 y EV3 25/03/2015)*



en la asistencia en cada lugar persistieron, y la imposibilidad de pensar acciones conjuntas resultó una constante.

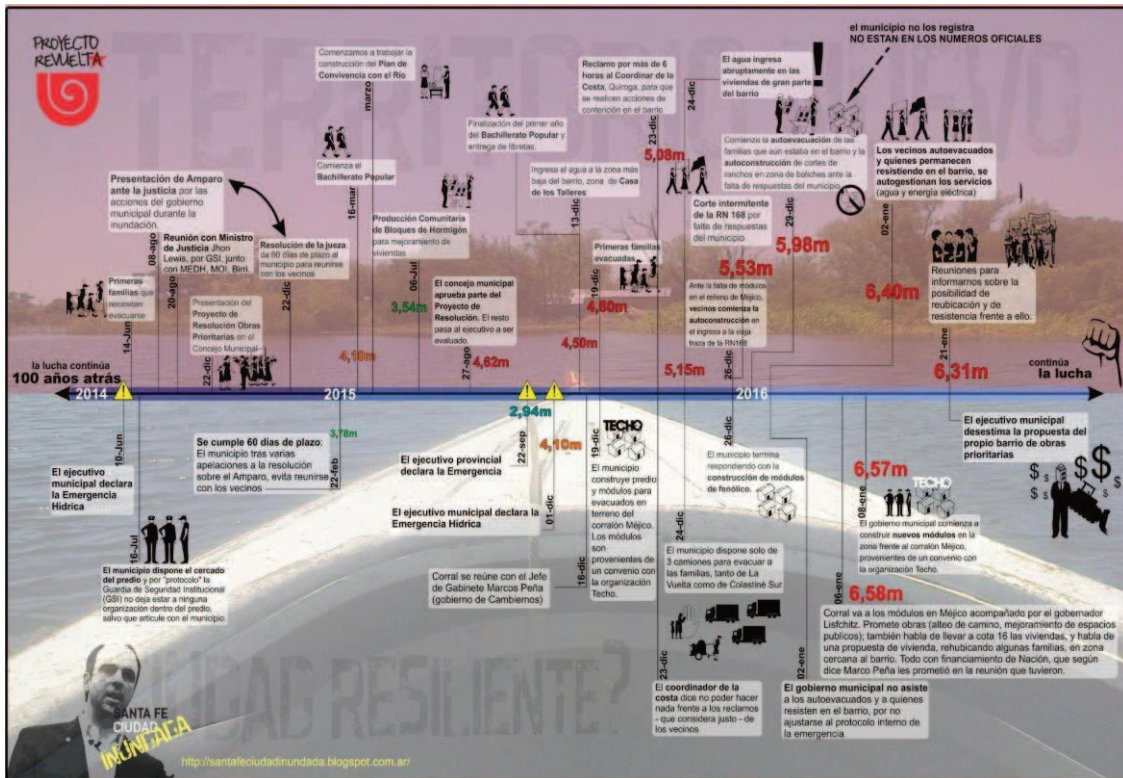


Figura 28. “Cronología de los de abajo: lo que los medios hegemónicos no publican”. Fuente: Proyecto Revuelta 03/02/2016.

A esto se sumaba otras formas de hostigamiento personal y de intentos de rupturas de la organización barrial:

*En el día inundó la cancha, inundó todo. la mayoría perdió cosas porque era una desesperación de sacar cosas. no se podían ayudar entre vecinos porque el agua vino muy rápido. A mí en el sentido anímico me pego muy mal. Y ahí me llamaron que eran del grupo de trabajo de corral, sabían mis datos, sabían que pescaba, sabían que yo no podía llegar a tener una casa en ese momento. Me decían "porque te vas a preocupar por los demás si nosotros te podemos abrir una cuenta para que vos puedas ir sacando para comprar los materiales y vas a tener una casa segura". Yo voy a tener una casa segura, les digo yo, "¿ y mis viejos, mis hermanos y los demás van a seguir reclamando y yo voy a estar con plata sucia de ustedes?". (...) Lo que uno está buscando es una solución para todos, para vivir como un barrio digno, como corresponde (Entrevista personal EV2 25/03/2021).*

Asimismo, durante esta inundación, el intendente del municipio anunció, a través de los medios de comunicación, la realización de un plan de viviendas para que las familias de la Vuelta del Paraguay vivieran en “cota segura” en un sector (indeterminado) de la isla. Posteriormente se conoció que la propuesta era “altear el camino principal y generar dos áreas paralelas al mismo nivel”, lo que implicaba rellenar el lugar para realizar 80 viviendas de palafito en dúplex (El Litoral, 31/05/2016). Es importante marcar que esta propuesta de obra no respetaba las ordenanzas existentes -tanto el ROU como Ley provincial 11.730- y que esto fue expresado por el Ministerio de Aguas, Servicios



Públicos y Medio Ambiente de la provincia el septiembre de 2016 en la Nota N° 831 en la cual aprobó la factibilidad técnica de las obras de alteo y mejoramiento del camino y drenajes presentado por Proyecto Revuelta.



Figura 29. Proyecto de viviendas para la Vuelta del Paraguay. Fuente: Albizatti et al; 2016:210)

Este proyecto de viviendas se enmarcó en el “Programa de Reconstrucción” que presentó el municipio y que estimó, entre otras obras, la construcción de estas viviendas para la “relocalización de familias en situación de riesgo hídrico” con el financiamiento de Nación. Como mencionamos en el capítulo anterior, el mismo se proyectó en 3 etapas: la primera fue la realización de 60 viviendas en Nueva Esperanza<sup>125</sup>, la segunda se trató de la construcción de 140 viviendas en el barrio Jesuitas<sup>126</sup> y la tercera la proyección de las viviendas en la Vuelta del Paraguay (Uno 28/04/2016). Esta última etapa estuvo

<sup>125</sup> Para concretar la relocalización de familias que habitaban Bajo Judiciales, General Paz y Playa Norte que se había emprendido en 2010.

<sup>126</sup> Para relocalizar a familias de la Tablada, un barrio del noroeste del municipio.

estimada en 132 millones de pesos (El Litoral 28/04/2016) y nunca se concretó.

Frente a este proyecto, vecinxs y Proyecto Revuelta manifestaron el desconocimiento sobre el mismo, denunciaron la falta de consulta a quienes habitan el barrio y exigiendo que ese monto se destine al mejorado de las viviendas ya existentes. Así lo plantea quien se presenta como vecina y miembro de Proyecto Revuelta en una entrevista radial realizada en aquel momento:

*Desde el municipio no se ha acercado nadie a preguntarnos cómo queremos volver a nuestra casa después de tan grande inundación. Nunca se acercó nadie, nunca habló y mucho menos con la gente que está autoevacuada, (...). Se habla mucho, se ha escuchado, nos hemos enterado por los medios que desde el gobierno se ha hablado de un Plan de Reconstrucción con plan de viviendas para varios barrios: para Playa Norte, la Tablada y la Vuelta del Paraguay. Hablando por la gente de la Vuelta del Paraguay nosotros no conocemos por completo en qué consiste la vivienda, en qué lugar, a quiénes se les va a dar ya que en el barrio somos 137 familias y han dicho que solo se harán 80 viviendas. Entonces desconocemos totalmente cual es el plan de gobierno con nosotros porque no se nos informa, pero tampoco se nos pregunta qué es lo queremos: cómo queremos, si nos queremos ir, si nos queremos quedar, si queremos que nos hagan algo... Porque ellos hablan de un plan de vivienda, pero no nos preguntaron a nosotros si queremos un plan de viviendas. (...) La mayoría que hace años vive acá ya sabe cómo es. Sabe que se convive con el río. Entonces, no nos queremos ir a otro lado. Ha hecho su vida acá y ha encontrado su forma, su sustento acá. entonces no se puede pensar en una relocalización y mucho menos con la gente que más tiempo hace que vive acá que aprendió a convivir con el río. Nosotros sabemos que el río crece y que nosotros estamos en el medio de la crecida, pero una cosa es la crecida y otra cosa muy diferente es la inundación, que es lo que nosotros vivimos. (...) Nosotros presentamos un plan de obra que se aprobó por unanimidad en el concejo en agosto del año pasado. Tenía que empezar a efectuar en septiembre las obras y mira estamos a casi junio de 2016 y todavía ni se asomaron. (Entrevista radial a G.V 31/05/2016. Fuente Base de datos Proyecto Revuelta).*

En Colastiné Sur ante esta gran crecida tuvieron que evacuarse, en módulos previstos por el municipio, algunas pocas familias que se inundaron o que vieron complicada su movilidad por el anegamiento sobre todo del sector norte del barrio; algunas otras permanecieron en los primeros pisos de sus viviendas y otras se autoevacuaron (El Litoral; 26/12/2015). Sin embargo, gran parte del barrio se encontró “seco” y sufrió, como principal inconveniente, la amenaza del sistema de defensas provisorio con el que contaba y, particularmente, el accionar del municipio frente a ello.

Desde fines de diciembre de 2015, el gobierno municipal “recomendó” a lxs vecinos - al igual que el momento anterior- que se evacuen. Así en los diarios se recupera un “operativo” llevado adelante por el municipio para “convencer a los vecinos de Colastiné Sur de evacuar el barrio” tal como lo establecieron los protocolos de actuación (El Litoral; 28/12/2015). Las propuestas de evacuación eran diversas incluían desde el traslado a casas de familiares, módulos de evacuación construidos al ingreso del barrio y hasta en campings ubicados en la RP N°.1 (El Litoral; 30/12/2015a)

Pero frente a ello, como en años anteriores, gran parte de lxs vecinos se organizaron para ubicar bolsas con la arena en el terraplén para fortalecerlo y evitar que ingrese el

agua para no tener que evacuarse. Para ello, desde la vecinal se gestionó un pedido al gobierno provincial para que asistiera al lugar personal “idóneo” que oriente las acciones de contención que eran llevadas adelante por lxs vecinos y organizaciones sociales que lxs acompañaron (El Litoral; 30/12/2015b).

*Esa fue la creciente que también fue una labor comunitaria. No sé si te acordás que vino mucha gente de todo Santa Fe, el ejército, cómo a consolidar la defensa, porque tenía un montón de filtraciones. Así que fueron bolsas y bolsas de arena por todos lados, muchas, y mucha labor comunitaria, social y todo el barrio también defendiendo lugar, como la postura de la muni era “bueno, si se inunda nosotros hacemos sonar la alarma y sacamos la gente”, y la gente dijo: “no, nosotros no nos vamos a ningún lado”. Fue re zarpado eso. Yo estuve un tiempo y después me fui porque entró el agua en mi casa, y entonces me fui. Así que, pero eso fue algo re zarpado. Incluso en un momento sonaron las alarmas, fue como, la gente se empezó a volver loca, así, después resultó ser no sé, cómo, cómo que había sido una falsa alarma, pero bueno, finalmente el agua nunca entró a la defensa, digamos, al barrio (Entrevista personal EC1 03/03/2021)*

En este punto es importante señalar que, si bien provincia y municipio venían coordinando acciones en relación a las inundaciones, este se observa como un momento de quiebre en ello. En un contexto en el cual se verifican diferencias al interior del FCyS entre los dos grandes partidos que lo conformaban y eran la cabeza de cada una de las gestiones (PS y UCR) respecto al acompañamiento de la alianza Juntos por el Cambio<sup>127</sup>. Estas diferencias se materializan en las acciones llevadas adelante durante esta crecida en Colastiné Sur por las dos jurisdicciones. También es relevante marcar que, luego de este proceso, comenzó a observarse un mayor acercamiento político de la comisión directiva de la vecinal con la gestión provincial (PS). Esto mismo se repitió en Alto Verde, cuya presidenta de la vecinal durante este segundo momento es parte del PS, lo que generó mayor acercamiento con el gobierno provincial, sus programas y planes y distancias con el municipio. Esto no se observa en la Vuelta del Paraguayo, en donde el gobierno provincial públicamente no intervino en el momento de inundación, a pesar de los pedidos de lxs vecinxs y organizaciones para que lo hiciera:

*Empezamos a trabajar el 23 de diciembre del 2015, que ya estábamos ahí, al límite. Yo me acuerdo que MF (...) me dice: “yo tengo el teléfono de Lifschitz, yo te lo doy (...) yo le mandé un mensaje de texto. (...) me presenté todo, y le dije: “nosotros estamos en una situación desesperante, nosotros lo único que necesitamos, si usted nos puede mandar arena y bolsas, lo demás, el trabajo lo hacemos nosotros, pero no nos queremos ir de Colastiné, no nos queremos inundar, y ya estamos al límite imagínate”. Yo no sé si era porque... se ve que el tipo era bueno de entrada, y a los 15 minutos me contestó el mensaje. Yo cuando me contestó no entraba en mí. Me dice: “bueno, mañana a las 7 de la mañana va a estar Marcos Escajadillo, ahora la va a llamar, pero a las 7 de la mañana él va a estar ahí, para ver qué necesitan”. Y me dijo: “Marcos Escajadillo es el Director de Protección Civil de la Provincia”, y bla, bla, bla, “y me voy a mantener en contacto con usted”. (...) A las 7 de la mañana estábamos con todos los vecinos acá, llegamos, me llamó (Escajadillo) y me dijo: “bueno reúna un grupo de vecinos vamos a charlar, a ver cuál es la situación real, si todos piensan lo mismo, que están en un peligro inminente, si esto va a seguir, bla bla”. Vino, me acuerdo que estábamos un montón de vecinos acá, la cara larga, y el tipo dijo: “bueno, vamos a empezar a trabajar hoy mismo,*

---

<sup>127</sup> El gobierno municipal de Corral acompaña dicha alianza, lo que genera un mayor acercamiento al nuevo gobierno presidencial que asume con Macri como presidente a fines de ese año

*¿cuántas camionadas necesitan? ¿cuántas bolsas?”. Y le dijimos: “y toda la defensa”, “bueno, vamos a recorrer”, empezamos a recorrer, recorrimos todo (...) Y bueno, y después me acuerdo que ese día empezaron a llegar camionadas de arena, que se ponían en todos lados, bolsas que cargábamos, cargábamos. (Entrevista personal EC2 19/01/2021).*

La vivencia de esta inundación es descrita por lxs entrevistadxs y por los diarios locales como de extrema tensión. Sensación que se agudizó cuando el intendente se hizo presente para exigir la evacuación y vecinxs agrupadxs en la Vecinal respondieron exigiendo materiales para reforzar las defensas para “seguir aguantando” en el barrio, denunciando la falta de obras y sosteniendo que aceptaban “sacar del barrio” pertenencias y a las niñeces, pero no iban a evacuar el barrio entero hasta que realmente fuese necesario. Frente a este suceso, algunxs otrxs vecinxs decidieron evacuar (El Litoral; 31/12/2015), lo que generó distanciamiento y discusiones al interior del barrio.



Figura 30. Bandera colocada en el cartel de entrada al barrio frente al conflicto con el municipio por no aceptar la evacuación. Fuente: Asociación Vecinal Colastiné Sur 02/01/2015

El conflicto se profundizó cuando el gobierno municipal decretó “estado de alerta” por una rotura del anillo de defensas, haciendo sonar las alarmas correspondientes -sirenas de las ambulancias del Servicio de Emergencias Médicas 107 y de las unidades del COBEM- que llamaban a la urgente evacuación porque el barrio quedaría bajo agua. Pero solo había acontecido una pequeña filtración que solucionaron lxs vecinxs y, según representantes de la vecinal, no presentaba mayores riesgos (El Pausa; 02/01/2016):

*Bueno ese día, el primero (de enero), suena la sirena como a las 3 de la tarde y era como: “¿dónde*



*se cortó? si donde estaba feo era acá”. Entonces todo el mundo corría, yo me acuerdo que había unos chicos que llevaban una caramelera en una moto, se caen, se lastiman, porque se quiebra toda la caramelera, había gente que estaba así como infartada del, de la desesperación, otra señora que falleció, estaba durmiendo, y sale y dice: “suerte que hablas fuerte vos, -dice- porque yo con el aire no escuchaba nada”, y agarró el auto y salió, se fue (...) Sabíamos que cuando sonaba la alarma era porque se había cortado en algún lado y había que salir. Y bueno, sonó la alarma, y todos empezaron a... Entonces, uno se le prendió la lamparita de salir en la moto, y dar toda la vuelta, y decir: “no, no se rompió en ningún lado”. Entonces los vecinos se enfurecieron. (...) una mañana estábamos así, nos reunimos acá, hasta las 7 de la mañana, antes de ir a trabajar, bueno, algunos se amanecían acá, se traían un colchoncito, se tiraban, para estar informados todo el tiempo de lo que pasaba. (...) Y también ese día se enteraron que, andaba Corral. Ese día se tuvo que ir porque la gente lo sacó a los bolsos limpios. Y así que, esas partes que te acordás y te da mucha bronca, mucha tristeza (Entrevista personal EC2 19/01/2021).*

Como respuesta a esta situación que fue considerada, por lxs referentxs entrevistadxs, como de extrema violencia, las organizaciones sociales y vecinales continuaron autogestionando el bombeo del agua, la contención del terraplén y las guardias de vigilancia del mismo. Esto coordinado por Protección Civil de la Provincia y acompañado por los bomberos voluntarios, el Ejército, el Ministerio de Desarrollo Social provincial, organizaciones y vecinxs de otros barrios (Diario UNO Santa Fe; 29/01/2016).



Figura 31. Protección de la defensa después de la alarma de ruptura. Fuente: El Litoral 02/01/2016.

Por su parte, entre diciembre de 2015 y junio de 2016 sólo se pudo acceder a La Boca a través del puente peatonal ya que el río cortó la circulación por la calle alteada que pasa por debajo del mismo (El Litoral; 08/08/2016). Esto implicó que por varios meses el colectivo de la Línea 13 no ingresara al barrio, que el centro de salud del lugar cortara sus servicios por cuestiones de accesibilidad (Uno Santa Fe; 04/04/2016) y que lxs trabajadorxs de la salud y de las escuelas autogestionen su trabajo en el lugar sin acompañamiento de sus superiores:

*La inundación del 2015 y 2016 fue muy larga. Tomé la dirección en 2015 así que me tocó toda la inundación. Nos arreglamos como podemos. A ver... cuando surgen estos problemas que afectan*

*puntualmente a la institución lamentablemente los Ministerios y distintas Direcciones atienden en forma general y está bien. Pero a su vez, si yo no te muestro como es esto, si no te muestro el mapa, vos no vas a entender que estamos inundados. Es más, te cuento otra. Hubo tormentas en 2016, en febrero, una el 19 de febrero y otra el 26, mira si me acuerdo. Con la primera yo estaba regresando de las vacaciones y me dicen “esto es un desastre”. Me voy a la escuela y ya no se podía pasar, salíamos con las lanchas de prefectura desde el dique 1 y 2, junto con el doctor (del dispensario de la Boca). Hacíamos todo el camino hasta acá (señalando el mapa), nos bajamos en la guardería náutica “El delfín” y caminamos con todos nuestros trastos hasta acá, con los medicamentos, la ropa para la gente. Se nos caen cualquier cantidad de árboles contra el tejido teníamos, un alambre olímpico, entonces pido que, cuando el agua baja, que me extraigan los árboles que estaban caídos. Me contestan desde la infraestructura del Ministerio de Educación que “quien me había dado la orden de tirar árboles”. Como podíamos íbamos trozando, pero necesitamos camiones, más herramientas, a parte no teníamos motosierra. Bueno yo no sabía si me estaban haciendo una joda. Mando un mail de forma inmediata al Ministerio de Educación -en ese momento la conectividad no era muy buena, nunca fue buena, ahora hay una antena más- que la tormenta no le había pedido permiso a nadie para tumbar árboles y extraerlos de raíz. Me mandan una nota en donde me iban a sancionar que me iban a sancionar por lo que había respondido. (Entrevista EB1 12/02/2021)*



Figura 32. El Camino de acceso a La Boca diciembre 2015 Fuente: Registro personal EB1.

Este contexto de crecida estuvo acompañado de fuertes lluvias y tormentas. Esto, sumado a las napas altas que impedía la rápida absorción de las aguas, complicó también la transitabilidad por las calles de Alto Verde en donde se contaban con defensas. La situación se vio aún más entorpecida por los movimientos de suelo en la calle principal que se habían realizado por el comienzo de las obras de pavimentación incluidas en el Plan Abre (Uno Santa Fe 02/112015).

Durante estos meses, los colectivos reiteradas veces no ingresaron al barrio sino hasta

el último tramo de asfalto del acceso, lo que implicó que por mucho tiempo las personas tuviesen que recorrer varios kilómetros para llegar a sus viviendas o acceder al transporte público. Asimismo, el dispensario Demetrio Gómez ubicado en la Manzana 5 discontinuó su funcionamiento por la imposibilidad de ingreso; la recolección de residuos no se garantizó adecuadamente porque los camiones recolectores no podían transitar por las calles anegadas. También, desde la RED, se denunció el inadecuado funcionamiento del sistema de bombeo y se exigió la necesidad de contar con más bombas y grupos electrógenos para asegurar su funcionamiento frente a los cortes permanentes de luz (Uno Santa Fe; 10/03/2016, 04/04/2016a, 04/04/2016b, 12/04/2016, El Litoral; 08/08/2016).



Figura 33. El Corte Grande en la inundación 2015 - 2016. Se observa el Puente peatonal y bajo agua la calle por la que acceden los vehículos a La Boca. Fuente: Registro personal EB1.

A la Manzana 1 y 2 se le ordenó la evacuación -a través de la Resolución N.º 586 firmada por el intendente el 29 de diciembre de 2015-, pero, al igual que en Colastiné Sur, lxs habitantes de la misma se negaron hacerlo y se quedaron a “defender su lugar” frente a lo que consideraban una oportunidad para el desarrollo del negocio inmobiliario que acechaba la Isla Sirgadero. Durante el mes de enero, vecinos autoconvocadxs, acompañadxs por la RED, autogestionaron la protección de la costa oeste de ambas Manzanas con bolsas de arena que apilaban para frenar el avance del agua. Al igual que en Colastiné Sur, más de 150 personas adultas y menores de las manzanas afectadas



trabajaron varias horas al día, organizándose por turnos, llenando y ubicando bolsas y vigilando el avance del agua. En este caso, contaron con una asistencia municipal mínima, en un principio, y, posteriormente, exigieron la provisión de bolsas y arenas al gobierno para continuar con el trabajo de la defensa de la costa (El Pausa; 05/01/2016, Uno Santa Fe; 05/01/2016):

*Y...Cuándo surgió la, sí, la inundación, que vino, creo que la de 2015/2016, no me acuerdo cuando fue, la idea vino a que salgan, salgan de las casas, ellos, la municipalidad, en ese tiempo estaba la gestión de Corral, la gestión Corral, que salgan de la manzana 1, porque se la llevaba. Y obviamente a ellos le venía bien para el negocio que querían hacer, porque ellos querían hacer como unos estilos paradores, para que la gente de Amarra se cruce, y hagan turismo, y no sé qué más, no me acuerdo... Y bueno, pero sí, a los vecinos se les había ofrecido hasta plata para que se vayan, pero obviamente el vecino lugareño no se va, no se va y va a defender su lugar como sea (Entrevista personal EA7 12/03/2021).*

Al igual que denunciaron en lxs vecinxs de la Manzana 1 y 2, en el análisis de la información secundaria y de las entrevistas realizadas a lxs referentxs de organizaciones e instituciones vecinales, observamos frente al plan de vivienda - y relocalización- en la Vuelta del Paraguay insistieron en que existían otros intereses, que subyacían a las inundaciones, y que motorizaban determinadas acciones por parte del municipio en estos momentos. Esto mismo aparece presente en las voces de lxs referentxs de Colastiné Sur, como ya fue mencionando, y también de la Boca:

*Nosotros sabemos cuáles son los intereses que tiene el gobierno con el lugar. Sabemos que es un lugar que... la gente molesta, en el sentido en que está en un lugar en donde pueden hacer plata. Estando nosotros adentro no puede hacerlo. Entonces vienen y plantean esto: de la relocalización, de que no podemos vivir acá porque es zona inundable. Pero nosotros sabemos cuáles son las verdaderas intenciones, conocemos cual es el plan, cuál es el proyecto para estas tierras, porque sabemos el valor que han adquirido. Así que nosotros molestamos. Tanto la Vuelta del Paraguay como Colastiné Sur y como un montón de otros barrios que... sería... la respuesta que nos dan de por qué nos quieren relocalizar es porque es zona inundable. Pero a ver, en el centro hay barrios en donde llueve mucho y se inundan y sin embargo van y les hacen las obras para que no se sigan inundando por lluvia y no le piden una relocalización. En cambio, a nosotros que nos inundamos por faltas de obras, porque ni siquiera es por lluvia, es por falta de obra. En el barrio hay obras muy básicas, muy prioritarias que haciéndolas el barrio no se vuelve a inundar o al menos con crecidas tan chicas como viene pasado que todos los años sabemos que crece el río. También presupuestamos todas las obras que necesitamos y es mucho menos la plata que necesitamos para hacer las obras para que el barrio no se vuelva a inundar, es menos, que lo que están invirtiendo en los boliches, por ejemplo, que están en frente. (Entrevista radial a G.V 31/05/2016. Fuente Base de datos Proyecto Revuelta).*

*Este es el cauce principal del río Paraná y el puerto iba a estar ubicado en un bracito, muy torrencioso, muy caudaloso, (...) Ya habían largado la bomba de que era acá. Bueno cuando se enteran dios, maría santísima, los Caputto y los Vittori, tráfico de influencias, compran este lugar. Pero este lugar no es solo isla, comprar un territorio que abarca parte de Alto Verde, la zona sur de Alto Verde entre defensa, creo que la manzana 7 y 13, es parte de los dominios de los Caputto. Año 2010, si año 2010, me cae un señor que me dice que estos dominios son nuestros. Hablamos del área que ocupaba la escuela. Y aparecía entre sus dominios un rectángulito de dos hectáreas que no se lo daban en propiedad y él quería saber que era. Y bueno, era territorio escolar (Entrevista EB1 12/02/2021).*

*Previamente (en referencia a la inundación del 2015 -2016) cuando se empezó hablar de que ellos tenían una maqueta, como un estilo Puerto Madero acá, que muchas personas la vieron, personalmente no la vi, pero muchas personas si la vieron, y dieron fe de que existía el, el... Que*

*había un proyecto. Y qué bueno, y también nos propusieron llevarnos un tiempo, para enaltar todo a la altura de la defensa, para hacer todo ahí. Y volver, más o menos como allá en la Vuelta, “le mostramos este proyecto, vamos a hacer esto para ustedes”, y después, una vez que no están: chau, no volvemos nunca más. O cómo pasó ahí en, en Guadalupe, ¿cómo se llamaba? Playa Norte. Pero bueno, tuvimos el espíritu de quedarnos, y enfrentarlos, pero con, después vos decís, con una secuela de que te quedas así, ya paranoico y pensando: estos tipos sí vuelven, entendés, lo que pueden llegar a hacer e hicieron (Entrevista personal EC2 19/01/2021).*

Como estrategia para sobrellevar la violencia con que se vivió esta inundación y los proyectos que consideraban como parte de los intereses turísticos e inmobiliarios sobre estas tierras, algunas de las organizaciones y vecinales de estos tres barrios -junto a otras de Colastiné Norte y de las localidades de San José del Rincón y Arroyo Leyes- comenzaron a articular acciones y discusiones en La Coordinadora de la Costa. Esta organización de organizaciones e instituciones desde el 2016 cobró una dinámica particular al sumarse nuevos colectivos -específicamente Proyecto Revuelta de La Vuelta del Paraguay, Arroyito Seco de Alto Verde, La Vecinal de Alto Verde, La Vecinal de Colastiné Sur, La Biblioteca Orillas de Colastiné Sur, La Biblioteca Juglares de Colastiné Norte, La Cultural de la Costa de Colastiné Norte, Arenas de San José del Rincón y el Partido Vecinos de Arroyo Leyes- y comenzar a articularse y organizarse a partir de dos grandes ejes: las inundaciones y las obras de infraestructuras que se proyectaban en el lugar.



Figura 34. Conferencia de prensa conjunta Proyecto Revuelta, Vecinal de Colastiné Sur y Manzana Solidarias de Playa Norte, realizada en el lugar de autoevacuación de la Vuelta del Paraguay el 29/02/2016. Fuente: Base de datos de Proyecto Revuelta.

Si bien ya a principios de 2015 se realizó el “Primer Encuentro de reivindicaciones de la Costa” en Colastiné Sur al cual se convocó desde la Coordinadora con el objetivo de conocer las diferentes problemáticas de lo que denominan como la costa -desde que se cruza la Laguna Setúbal hasta Arroyo Leyes- y coordinar acciones conjuntas para

solucionarlas. Es a partir de lo vivido en esta inundación que las organizaciones e instituciones de los diferentes barrios comenzaron a considerarse como parte de un mismo territorio, atravesado por las mismas disputas y en la misma lucha, con la convicción de crear nuevos posibles para defender y mejorar la vida en el lugar, de forma colectiva:

*El proceso (de encuentro de las distintas organizaciones en la Coordinadora en 2016) lo celebro porque me parece extraordinario. (...) Nos reunimos nosotros desde Proyecto Revuelta, a una organización que había tenido otras... una historia anterior por reclamos de servicios públicos, de condiciones de vida y demás, pero en este caso nos encontramos en la inundación de 2015 - 2016 que duró 6 meses. Atravesar ese momento difícil de vecinos y vecinas cuyas casas están construidas en cotas muy bajas fueron ganadas por el agua y bueno la salida fue estrechar los brazos desde lo solidario, lo comunitario. Del agua salimos todos juntos. Y bueno fue recuperar viejos lazos de la Coordinadora de la Costa y sumar lazos nuevos, sumarnos nosotros a esto de acompañarnos para resolver lo inmediato como son las necesidades básicas de familias cuyas casas se vieron temporalmente inundadas hasta lo estructural como es "defendemos todos juntos nuestro derecho a vivir como nosotros queremos vivir". (...) Encontrándonos en esta lógica de vivir en armonía con el río, sabiendo que vivimos cerca del río o en la planicie aluvial de ese río, adaptar las viviendas a esa condición y adaptar el tipo de servicios públicos que disputamos que no son los mismos que en el microcentro, sino que es otra manera. (...) fue una experiencia de fortalecimiento y sumar voluntades (Entrevista personal EV1; 24/02/2021).*



Figura 35. Segundo Encuentro Reivindicación de la Costa realizado en la inundación de 2016 organizado por la Coordinadora de La Costa. Fuente: Voces de la Costa Arroyo Leyes 04/02/2016.

Si bien desde este momento podemos observar una mayor coordinación y encuentro entre las organizaciones e instituciones vecinales en la Coordinadora de la Costa, dicho encuentro se configuró desde el acompañamiento a las luchas particulares de cada barrio y desde la coordinación de acciones conjuntas, pero sin subsumir a las organizaciones e instituciones ya existentes. No se establecieron periodicidad en las reuniones de La

Coordinadora, sino que se gestaron a partir de necesidades o pedidos concretos de organizaciones e instituciones y se sostuvieron más cercanas o espaciadas en el tiempo de acuerdo a lo que aconteció en cada momento particular.

Luego de la inundación de 2015-2016, podemos observar cómo se reforzaron los trabajos y apuestas por proyectos para mejorar la vida en cada uno de los barrios. En el caso de la Vuelta del Paraguay, luego de la crecida se logró el acceso a luz segura a partir de medidores comunitarios (Proyecto Revuelta; 28/09/2016), el funcionamiento - aunque discontinuado y sólo por un tiempo- de una posta de salud (25/04/2017) y de un espacio de articulación entre el Estado provincial e instituciones y organizaciones sociales del barrio en el marco del Programa Plan Abre Familia (29/12/2017).

También se continuó con el funcionamiento y fortalecimiento del “Bachillerato Popular La Vuelta del Paraguay” que inició en marzo de 2015 y que el 31 de octubre de 2017 logró el reconocimiento de los títulos de lxs primerxs egresadxs (01/11/2017). Y dos años después su reconocimiento oficial como “Escuela de Enseñanza Media Particular para Adultos (EEMPPA) N° 3190, la primera de Gestión Privada con características de Gestión Social del municipio (Proyecto Revuelta; 04/10/2019). Además, con el regreso al barrio en septiembre de 2016, comenzó a funcionar el Centro Cultural y Comunitario (hoy Casa Cultural Comunitaria) “Casa de los Talleres Natalia Marozzi” en donde se desarrollaron talleres artísticos, deportivos y de oficio para adultxs, jóvenes y niñeces, el cual cuenta desde 2012 con un convenio como Centro de Día con la Secretaría de Niñez de la Provincia (Proyecto Revuelta 14/09/2016). Asimismo, luego de la inundación se conformó un grupo de jóvenes del barrio cercano a la gestión municipal, denominado “Acción y compromiso joven”, que se organizó para exigir por mejoras en el barrio.

En Alto Verde, la RED motorizó el reclamo por la continuidad de las obras proyectadas en el marco del Plan Abre. A principios de 2017 se inauguró la segunda etapa de la pavimentación de la calle principal con cordón cuneta y desagües (Uno Santa Fe 25/03/2017) y para fines de ese mismo año comenzaban las obras para emprender la tercera y última etapa que fue inaugurada en 2018 (Uno Santa Fe; 14/12/2017). En el marco también de este Plan, y de que la nueva comisión directiva de la vecinal era de la línea partidaria del gobierno de la provincia, se accedieron a otros programas provinciales orientados a las juventudes y se llevaron adelante la ampliación de la red de conexión de agua potable, la mejora edilicia de la vecinal, la construcción de una nueva estación de bombeo y de un jardín maternal municipal en la Manzana 2 (Cabaña; 2019, Entrevista

personal EA7 12/03/2021).

Junto con todas estas obras, para finales de 2016, a partir de las gestiones realizadas desde los gobiernos provincial y municipal, Alto Verde contó con 5 fuerzas de Seguridad: Prefectura Naval -a través del Programa “Barrios Seguros” del Ministerio de Seguridad Nacional, Gendarmería, Policía Comunitaria, Guardia de Infantería y Policía Provincial (El Litoral; 15/11/2016). En este contexto, Arroyito Seco presentó al Concejo Municipal, a través de la figura de iniciativa popular, un proyecto de “Reconstrucción urbana de la Manzana N.º 6 distrito Alto Verde” (Expediente N.º CO-0062-01341556-7), el cual contempló una serie de obras a realizarse en dicha Manzana -mejoras de calles, alumbrado público, mejora de espacios verdes, regularización dominial, drenajes- orientadas a brindar mayor seguridad a quienes habitan allí (Entrevista personal EA3 05/02/2021 y EA6 25/02/2021).

En Colastiné Sur a finales de 2016 se realizaron elecciones y renovó su mandato la misma lista que estuvo durante la inundación a cargo de la comisión vecinal. Este proceso fue atravesado por mucho conflicto con el municipio quien apoyó a una lista opositora y fue reiteradamente denunciado por acciones fraudulentas por parte de la comisión vecinal (Entrevista personal EC2 19/01/2021, Asociación Vecinal Colastiné Sur 11/11/2016). Con la renovación de la comisión, continuaron los reclamos y movilización por el acceso al agua potable, -exigiendo que se asegure su provisión regularmente y que se realice la planta potabilizadora como solución definitiva al problema (El Litoral; 02/02/2017)- y por la consolidación de la defensa hídrica.

Asimismo, se comenzaron a realizar más actividades y talleres para lxs habitantes del lugar en la sede de la vecinal y se reforzaron los talleres artísticos y de oficio que venían funcionando- También se inauguró, en dicho lugar, la “Biblioteca Popular Las Orillas” (Asociación Vecinal Colastiné Sur 02/05/2017). Al mismo tiempo, comenzó a observarse mayor acercamiento al gobierno provincial, al igual que con la Vecinal de Alto Verde, lo que posibilitó el acercamiento a mayores programas sociales provinciales que comenzaron a desarrollarse para finales de 2017 y generó diferencias al interior de la comisión directiva, lo que se profundiza con el cambio de gestión municipal en 2019.



## "COLASTINE SUR RESISTE"



Presidente: ..... Marcela FERNANDEZ	Vice Presidente: ..... Carlos CORDOBA
Secretario General: ..... Lorena LOPEZ	Secretario Actas: ..... Juan FIGUEROA
Pro Secretario: ..... Leandro RONCHI	
Sindico Titular: ..... Cristina MORA	Sindico Suplente: ..... Esven OBLAN
Vocal Titular: ..... Daniel LORDI	Vocal Suplente: ..... Eduardo LORDI
Vocal Segundo: ..... Ruy GATTI	Vocal Sup Seg: ..... José SARMIENTO
Vocal Tercero: ..... Graciela TACCA	Vocal Sup Ter: ..... Ariel CORREA
Vocal Cuarto: ..... Lillian AMESTOY	Vocal Sup Cto: ..... Analia NAVARRO
Revisor de Cuentas: ..... Yanina DIAZ	Revisor Segundo: ..... Vanina LOPEZ
Tesorero: ..... Yanina MARQUEZ	Pro tesorero: ..... Silvana MANSILLA

**PROPUESTAS:**

- . Impulsar la etapa final de gestión para la Consolidación de la Defensa.
- . Insistir ante el Municipio para la instalación de una Planta Potabilizadora de Agua.
- . Procurar la Titularización de los Dominios.

El voto es un derecho. Una de las decisiones más importantes que tenemos que afrontar  
 Votar consiste en brindar apoyo a una propuesta en forma anónima. Define los caminos a seguir.

Por eso antes de ir a votar, debemos investigar cuál propuesta es la mejor opción para la  
 situación actual de nuestro barrio. Es importante reflexionar sobre lo que nos conviene más y  
 votar por quien creamos es la mejor opción. Investigar el pasado de los candidatos,  
 así conoceremos más su perfil y sabremos si logrará cumplir sus propuestas.

**Ejercemos nuestros derechos y asegurémonos de que nadie decida por nosotros!!!**

Figura 36. Lista comisión vecinal que renueva el mandato. Fuente: Asociación Vecinal Colastiné Sur; 10/11/2016

Todo esto sucedió al mismo tiempo en que se desarrollaban las discusiones sobre la traza del nuevo enlace vial entre Santa Fe y Paraná que presentamos en el capítulo anterior. Este tema no fue, al menos públicamente, percibido como un problema por estas organizaciones e instituciones vecinales hasta 2018. Si bien apareció en las redes algunas referencias a mega obras de infraestructura en el lugar como el proyecto del aeropuerto (Asociación Vecinal Colastiné Sur; 2016), durante este segundo momento, se observa que las manifestaciones públicas sobre la temática fueron llevadas adelante por el “Foro de Debate Metropolitano” -un espacio de debate e intercambio que reúne principalmente profesiones arquitectxs y abogadxs, organizaciones de derecho humanos, partidos e



instituciones públicas para analizar y proponer políticas públicas- (Foro Metropolitano 04/09/2017), al cual la Coordinadora de La Costa se acercó y articuló acciones en 2018.

### **Tercer momento (2018 - 2019) “¿Infraestructura para qué y para quiénes?”**

Como mencionamos en el capítulo 4, a fines de 2017, el gobierno nacional anunció la licitación de la nueva conexión vial entre Santa Fe y Paraná para mediados de 2018 en el marco de las PPP (El Litoral; 15/11/2017). Cómo recuperamos en el capítulo anterior, el proyecto de esta conexión vial atraviesa desde la RN N°.168 (de este a oeste) por el sector sur de Colastiné Sur, continua por la isla el Sirgadero - al sur de la Vuelta del Paraguayo- y cruza en una parte del sector sur de Alto Verde -que si bien no es claro en los proyectos pareciera ser sobre las últimas manzanas antes de la Boca- (ver imágenes 14 y 17). Este anuncio generó alerta y preocupación en las distintas organizaciones e instituciones vecinales que participaron de la Coordinadora de La Costa. Principalmente, por el desconocimiento sobre el lugar preciso de emplazamiento de dicha obra y sobre los impactos hídricos, ambientales y sociales de las mismas. Tal como sostuvo una de sus referentas en la entrevista que le realizamos en 2018 durante dicho proceso:

*En este momento estamos debatiendo sobre una conexión vial que nos parece terrible que es entre Santa Fe y Paraná. Nos parece terrible en principio porque no estamos enterados de cómo se va a hacer. La obra no surge de la necesidad de los vecinos (...). Yo creo que no hubo ninguna manifestación pública, ni desde Paraná, ni desde Santa Fe, diciendo al gobierno que nosotros estamos necesitando esta conexión vial. Surge propiamente de los intereses de los poderes que algo se traen entre manos para pedir una conexión vial alternativa a la que ya tenemos, como es el túnel subfluvial. Por lo que hemos investigado el túnel puede seguir funcionando tranquilamente. Y que esa nueva conexión vial, según lo que pudimos averiguar porque no tenemos informes oficiales, es una conexión que tampoco nos resolvería algún problema distinto al que ya tenemos (respecto a la circulación de automóviles por la ruta Nacional N°168 y ruta 1), no nos mejoraría nada. Al contrario, atravesaría poblaciones, invadiría los lugares. Es inconsulta, no se piensa en las personas que viven en esos lugares, sino que simplemente se lo mide por lo que económicamente pueda llegar a beneficiar a un sector o al otro sector. Bueno, debido a eso empezamos a movernos. (Entrevista personal ECC1 01/09/2018)*

Por tal motivo, se sostuvieron reuniones de forma periódica durante todo el 2018 para exigir a los gobiernos detalles y precisiones de la obra -específicamente de su traza<sup>128</sup>- y los estudios de factibilidad hídrica y ambiental que avalaron su licitación. Desde junio de ese año se comenzó con la presentación de pedidos de informes y reuniones con distintas oficinas de gobierno. Concretamente al Ministerio de Medio Ambiente (Expediente. 02101-0019296-3) y el de Infraestructura y Transporte (Expediente. 01801-0049061-6) de la Provincia de Santa Fe (El Litoral; 11/06/2018, Coordinadora de la

---

<sup>128</sup> Concretamente de: “la traza elegida para la futura conexión vial, las características del puente principal y ubicación de las cabeceras, más otros puentes secundarios, las características y conexión del/de los puentes con las rutas, las características de las obras conexas y accesorias al puente principal” (Uno Santa Fe; 11/06/ 2018)

Costa 18/06/2018), a la Dirección de Vialidad Provincial (Grupo Coordinadora de La Costa; 12/06/2018), al Defensor del Pueblo (Coordinadora de la Costa-; 23/08/2018), a los municipios de Santa Fe y San José del Rincón y a la Comuna de Arroyo Leyes. Se presentó incluso un pedido de audiencia pública con el Gobernador (ibidem) y se realizó una exposición en la Cámara de Diputados en un panel de debate sobre el “Nuevo enlace vial entre Santa Fe y Paraná” organizada por la misma (Coordinadora de La Costa Santa Fe; 11/12/2018).

De las reuniones e informes pedidos al gobierno provincial, la respuesta que se obtuvo fue que la traza aún no había sido seleccionada. Sin embargo, como hemos podido recuperar en el capítulo anterior, para 2018 este gobierno la presentaba en los medios de comunicación como definitiva:

*Todo esto nos llevó a hacer presentaciones al Ministerio de Infraestructura y Transporte, al Ministerio de Medio Ambiente preguntando qué informes tienen ellos sobre los impactos que esta obra podría llegar a tener de hacerse con la traza que pidieron los dos intendentes. Infraestructura y Transporte nos responde que se estaría estudiando la traza, o sea, como que supuestamente la traza no está definida. (...) Lo importante que yo rescato de esa respuesta es que dice que cuando estuviera definida la traza lo iban a consultar con los gobiernos provinciales de ambas provincias. Debido a esto, pedimos también al Gobernador de nuestra provincia que nos dé una audiencia porque queremos saber su postura. O sea, queremos adelantarnos a las decisiones, no queremos salir a protestar luego que las decisiones ya están tomadas, queremos ser partícipes de esto. Entonces queremos saber realmente si el Gobernador sabe el impacto que podría acarrear tal magnitud de obra. A su vez también hicimos una presentación en la Defensoría del Pueblo. La respuesta fue una vergüenza, sacó una fotocopia a la nota de Transporte y nos dijo: "Chicos, esta es la respuesta". No nos convocó a ninguna audiencia tampoco. Nosotros como que notamos que nadie se quiere meter en esta obra. Lo que nos da la idea de pesar de que hay algo muy raro detrás de todo esto, hay negociados muy extraños y que los únicos que estamos quedando afuera de estos negociados somos los ciudadanos y las ciudadanas (Entrevista personal ECC1 01/09/2018)*

Al mismo tiempo que hicieron estos pedidos de información oficial, se relevaron datos por otros medios e investigaron cómo era la obra exactamente, cuáles eran los motivos de su realización y qué impactos tendría en los territorios isleños. Así, participaron de distintos eventos convocados por organizaciones ambientalistas y vecinales de Paraná - agrupadas en el “Movimiento Despierta Paraná”- en donde se puso en discusión pública los impactos de las posibles trazas del puente; también de reuniones y charlas realizadas por el Foro de Debate Metropolitano de Santa Fe. Al mismo tiempo estudiaron los informes de la consultora encargada de realizar el estudio de selección de las posibles trazas; conformaron el grupo “Dos Orillas” con las organizaciones de Paraná para coordinar actividades y reclamos y compartir información sobre la temática; y se pensaron estrategias para visibilizar esta situación en cada uno de los barrios en los cuales las organizaciones trabajaban (Notas de campo; 05/06/2018).

*La Coordinadora empieza a participar con mucho interés toda vez que se activa la posibilidad de una traza de la conexión vial que le pasaba por arriba a las viviendas de muchas familias. (...)*

*Entonces los vecinos rápidamente se empiezan a informar, a participar en la Coordinadora y en reuniones con otras organizaciones ambientalistas de la ciudad de Paraná. Incluso, a participar en reuniones técnicas en donde se pretendía disputar el sentido establecido como sentido común desde las autoridades. (...) Entonces desde ese lugar La Coordinadora se forma, lee, estudia, se organiza, genera mecanismos de propaganda y estudio e intenta participar incluso con organizaciones de la provincia de Entre Ríos unificando nuestra posición siempre en la mira de contemplar los derechos de las poblaciones en primer lugar: derecho a un ambiente sano, a medios de vida dignos. (Entrevista personal EV1; 24/02/2021).*

*Me acuerdo que fue un cumpleaños o una despedida de año en Arroyito, pasamos proyecciones, colgamos afiches, muchas personas se acercaron a preguntar “¿qué era esto?”, porque en realidad hay una desinformación en el barrio. Y creo que en toda la ciudad. Realmente mucha gente que no tiene ni idea de qué va todo esa, todo ese megaproyecto, realmente se quedaban ahí como sorprendidos de: “¿qué? ¿En serio es todo esto?”. Y a veces, creo que es eso: la desinformación y el desconocimiento por parte del Estado, obvio, que no comunica nada porque no les conviene, (...) cómo puede repercutir en el territorio, qué va a pasar con esto, desde las gestiones de las cuestiones del agua, de la cuestión habitacional, desde la misma convivencia, que nos pasó un puente, ¿no?, es una locura... Como hasta difícil de dimensionar (Entrevista personal EA6 25/02/2021).*

Así, se llevó adelante una estrategia de comunicación masiva al resto de la población – a través de eventos, manifiestos en las redes sociales, realización de comunicados para la prensa y entrevistas en distintos medios de comunicación – sobre el desconocimiento de los impactos hídricos, ambientales y sociales de la obra, sobre la preocupación que esto generaba y se denunció la no consulta a la población que habita en el lugar.

A partir de las entrevistas personales, los comunicados de prensa, las notas de campo y las declaraciones públicas en los medios de comunicación dadas durante este año, podemos observar que La Coordinadora apostó, en un primer momento, a un encuentro de organizaciones plurales, heterogéneas y desde diferentes sectores, buscando construir acuerdos respetando las diferencias. Pero que a medida que tuvo más información acerca de la obra y fueron más reuniones entre las distintas organizaciones e instituciones que la conformaban, se fue reconfigurando el discurso y posicionamiento respecto a la obra. Lo que también implicó una reconfiguración en las relaciones entre organizaciones e instituciones que se fueron forjando tanto hacia dentro como hacia afuera. Este posicionamiento se puede observar de forma concreta en los volantes que produjeron: en un inicio (figura 37) se hizo alusión a un “no a la traza”; y el segundo (figura 38 y 39) ya directamente se planteó una oposición al puente en sí.


Esto se observa también en el discurso de lxs referentxs en los medios de comunicación analizados y en las entrevistas, en los cuales posicionan a la nueva conexión vial en el marco de un conjunto de infraestructuras extractivistas que no responden a las necesidades de los barrios que atravesaría:

*“(...) en lo ambiental impacta muchísimo por todos los canales que se tiene que hacer y cómo eso termina impactando, las tierras se vuelven más redituables, la quema de las islas que sigue existiendo y a gran escala, la muerte de animales (...), yo a partir de poder leer el proyecto de ATEC (consultora a cargo de los estudios de factibilidad) lo que me preocupa es el impacto social porque acá están*

atravesando barrios enteros. Barrios tradicionales, barrios que son altamente olvidados en las políticas públicas y ahí está lo que vos decís, las lógicas contradictorias, un Estado que justamente buscó todo el tiempo relocalizar a esas personas con la excusa de asentamientos inundables. (...) En Colastiné Sur, por ejemplo, paradójicamente, ni siquiera tienen agua potable y pasa el aguatero. (...) Sin embargo esas tierras si son tierras vista estratégicamente y sirven a las políticas estatales para pensar una obra que claramente es una obra extractivista (Entrevista personal ECC3. 28/08/2018).

## TRAZA NUEVO PUENTE SANTA FE - PARANÁ

¿La conocías? Es parte de la "Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana" IIRSA creada para el saqueo (a través del transporte vial, marítimo y aéreo) de energía y recursos naturales es decir, la riqueza de nuestros países. Parte de este plan parece ser el proyecto de nueva conexión entre las ciudades de Santa Fe y Paraná. Una obra planificada sobre una traza desestimada desde un comienzo por la consultora encargada de la elaboración del proyecto.



Una obra **proyectada de forma inconsulta con las poblaciones que serán afectadas y con los gobiernos comunales y municipales involucrados.**  
 Una obra de la cual **se desconoce qué impactos ambientales, hídricos, estructurales, económicos y/o sociales podría producir.** Una obra que no contempla alternativas más amigables y menos devastadoras.  
 Una obra que **produciría mayor congestión** en el tránsito de la ruta 168 y Avenida Mar Argentino.  
**Una obra que viola la Ley 27.275 de acceso a la información pública.**












**Por lo expuesto decimos:**

NO  
A ESTA TRAZA!

- ...DE UN PUENTE PENSADO PARA UNXS POCXS.
- ...QUE AVASALLA LOS DERECHOS DE LA POBLACIÓN.
- ...PENSADA SIN NUESTRA PARTICIPACION NI CONSENSO.
- ...QUE ATENTA CONTRA EL ECOSISTEMA DESTRUYENDO EL HÁBITAT COSTERO, SISTEMA DE HUMEDALES Y BIODIVERSIDAD.
- ...QUE ARRASA CON LAS VIVIENDAS DE LAS POBLACIONES QUE ATRAVIESA.
- ...QUE PROVOCA RIESGOS DE INUNDACIONES RECURRENTES.
- ...QUE NO CONTEMPLA LA CONSTRUCCIÓN SOCIAL NECESARIA PARA EL DESARROLLO DE NUESTRAS VIDAS.
- ...PROYECTADA SÓLO PARA FAVORECER BENEFICIOS ECONÓMICOS DEL ACOMODADO SECTOR EMPRESARIAL.

**NO A LA INFRAESTRUCTURA DE LA DEVASTACION Y SAQUEO**

**Coordinadora de Organizaciones de La Costa**

										
Proyecto Revuelta Vuelta del Paraguay	Vecinal Colastiné Sur	Vecinos Arroyo Leyes	Asoc. Cultural de la Costa	Asoc. Vecinal Pro-mejoras Alto Verde	Arenas Iniciativa Popular Rinconera	Asoc. Civil Arroyo Seco Alto Verde	Vecinal Villa California	Biblioteca de las Orillas Colastiné Sur	Asoc. civil El baldío comunitario Arroyo Leyes	Vecinal Colastiné Norte

**Contacto: Antonio Yapur (0342) 154 476332**

Figura 37. Primer volante de la Coordinadora sobre la futura conexión vial entre Santa Fe y Paraná. Fuente: Coordinadora de la Costa 12/06/2018.

Estos reposicionamientos, fueron productos de discusiones al interior de la Coordinadora respecto a si la oposición era a la traza seleccionada de la obra o si era al puente en sí, más allá de cual fuera su traza. Frente a ello, hubo posiciones de algunas personas de las distintas organizaciones e instituciones -por lo general más cercanas a partidos políticos- que sostuvieron que oponerse a la misma, por un lado, era imposible porque consideraban que eran muchos los intereses económicos que había detrás por lo que debían encontrar una posición intermedia. Pero también porque, por otro lado, consideraban que la obra era importante “para el desarrollo y reactivación económica” del país y para superar los problemas de movilidad asociados a la supuesta caducidad del túnel subfluvial, al mismo tiempo que podría significar una fuente de trabajo para la

población. Por ello, proponían posicionarse en contra de la traza seleccionada para ser licitada, pero a favor de alguna otra de las evaluadas que tenga el menor impacto social y ambiental (notas de campo). Estos argumentos incluso aparecen en los relatos de algunos referentxs:

*Yo creo que la intención de eso es la, así a grandes rasgos, creo que es esto, traer recursos desde el lugar y sacarlo, y por eso también más infraestructura para que sean más rápidos, más rentables para las empresas, eh... Creo que también es cierto que se necesita un puente, que quizás, como que el túnel subfluvial ha quedado chico. Pero bueno, como todo: el tema es cómo se hace, o cómo se consulta con la población, si se tiene en cuenta el cuidado del ambiente, como esas cosas que generalmente no se tienen en cuenta, porque siempre prima lo económico por sobre todo lo otro. (Entrevista personal EC1 03/03/2021)*

*Si hacen una bajada en una, en ese puente, como para, para explotar más el turismo, para que nos conozcan más a nosotros (en referencia a Alto Verde), como las costas, que sea como un sector, como un, como el puerto, no sé... cómo ponerte un mirador, algo así, tener una parada para nuestra costa, sí serviría. Pero si viene el puente para romper alguna casa de los vecinos, y perjudica hídricamente el día de mañana... porque el miedo nuestro es que perjudique hídricamente el día de mañana, tanto a nosotros o a La Boca. Que pueda desaparecer La Boca, es el gran miedo que se tiene, por eso nunca quedó claro dónde iba a quedar (Entrevista personal EA7 12/03/2021).*

Por otro lado, la postura de otras organizaciones e instituciones fue que proponer una “traza más adecuada” era, en primer lugar, reproducir aquello que se cuestionaba al gobierno. Implicaba imponerse sobre la vida de otrxs, negar la voz a las otras localidades afectadas por las otras trazas<sup>129</sup>. Y, en segundo lugar, porque consideraron que era una obra que no contempló la voz ni las necesidades de quienes habitan los lugares por donde se emplazaría, sino que respondía a intereses que eran externos al territorio. Se enmarcó el conflicto en una problemática mayor que atraviesa a América Latina en relación a la lógica de apropiación/extracción (en términos de Gudynas; 2016) al que referenciamos en el capítulo 1. Esto lo podemos observar en las entrevistas:

*Lo que ocurre acá en la zona sabemos que estas obras son parte de un sistema extractivista que se está dando en todo Latinoamérica y que no es ni más, ni menos que la necesidad de las grandes corporaciones de extraer la materia prima de nuestro suelo y esas carreteras las necesitan para sacar lo más rápido posible toda esa materia prima para vendérselas a otros países que terminan manufacturando productos que nos venden a nosotros y desbastan nuestro suelo. Esto que pasa aquí en el Litoral pasa en Córdoba, estamos viendo en Jujuy el tema del litio o estamos viendo en San Juan la minería, o sea, está atravesando distintos lugares y todo es explotar nuestro suelo, desbastar nuestro suelo, dejar incluso a la gente con problemas de salud porque todo eso incide en la salud. En Córdoba también, el tránsito por la autovía del Valle de Punilla destruye el valle. Entonces estamos hablando de que no es casual este sistema. Más allá que aquí haya empresarios que estén muy interesados porque hace su kiosquito son parte de todo un sistema perverso que están aplicando en lo que es América Latina. (Entrevista personal ECC1 01/09/2018)*

*Cuando uno lee el informe de ATEC lo primero que te dice ni bien comenzás a leer te habla de IIRSA, el tránsito bioceánico, con la fundamentación de los objetivos que ya están. Y sin embargo nuestro intendente lo que busca es priorizar, por eso poner la traza tres, para priorizar el tránsito liviano porque lo que él quiere es descongestionar la 168. Entonces es una obra que afecta a mucho*


---

<sup>129</sup> Esto aparece presente de forma reiterada en las actas de las reuniones: “debemos ser parte de la discusión todes les que estén involucradas, sin tirarle el problema a otras comunidades sin saber que piensan, como les afectaría, etc.” (Grupo Coordinadora de la Costa; 25/06/2018).

territorio, a mucha población y que se intenta hacer muchos objetivos para una misma obra, o sea, el tránsito liviano, pero en realidad tienen que llegar hasta el puerto. (...) que quieren favorecer ¿el tránsito bioceánico? ¿El modelo extractivista? Obviamente, la traza tres no es la más indicada que pasa por poblaciones altamente pobladas, la que termina yendo y termina desembocando en una zona histórica en Santa Fe, no es la más indicada, en realidad. Entonces como que todas estas cuestiones contradictorias en cómo se ha ido asignando la traza tres y como ha sido elegida primando los intereses de los gobernantes locales, pero sobre todo las entidades productivas y desoyendo a todas las organizaciones sociales, sin ningún tipo de participación, sin nada de información pública (Entrevista personal ECC3. 28/08/2018).

**CONEXIÓN VIAL SANTA FE / PARANÁ**

¿La conocías? Es parte de la "Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana" **IIRSA** creada para el saqueo (a través del transporte vial, marítimo y aéreo) de energía y recursos naturales es decir, la riqueza de nuestros países. Parte de este plan parece ser el proyecto de nueva conexión entre las ciudades de Santa Fe y Paraná.



Una obra **proyectada de forma inconulta con las poblaciones que serán afectadas y con los gobiernos comunales y municipales involucrados**. Una obra de la cual **se desconoce qué impactos ambientales, hídricos, estructurales, económicos y/o sociales podría producir**. Una obra que no contempla alternativas más amigables y menos devastadoras.

Una obra que viola la Ley 27.275 de acceso a la información pública.

Por lo expuesto decimos:

**NO  
A LAS OBRAS**

- ...DE UN PUENTE PENSADO PARA UNXS POCXS.
- ...QUE AVASALLA LOS DERECHOS DE LA POBLACIÓN.
- ...PENSADA SIN NUESTRA PARTICIPACION NI CONSENSO.
- ...QUE ATENTA CONTRA EL ECOSISTEMA DESTRUYENDO EL HÁBITAT COSTERO, SISTEMA DE HUMEDALES Y BIODIVERSIDAD.
- ...QUE ARRASA CON LAS VIVIENDAS DE LAS POBLACIONES QUE ATRAVIESA.
- ...QUE PROVOCA RIESGOS DE INUNDACIONES RECURRENTES.
- ...QUE NO CONTEMPLA LA CONSTRUCCIÓN SOCIAL NECESARIA PARA EL DESARROLLO DE NUESTRAS VIDAS.
- ...PROYECTADA SÓLO PARA FAVORECER BENEFICIOS ECONÓMICOS DEL ACOMODADO SECTOR EMPRESARIAL.

**NO A LA INFRAESTRUCTURA DE LA DEVASTACION Y SAQUEO**

Figura 38. Posterior volante de la Coordinadora sobre la futura conexión vial entre Santa Fe y Paraná. Fuente: Archivo Coordinadora de la Costa Diciembre 2018.

Así, la decisión de oponerse a la obra en sí -de enunciar un “no a una obra”- fue el resultado de un proceso colectivo de reflexión sobre para qué y para quién es la infraestructura que se proyectaba. Esto devenido como respuesta al discurso oficial -que fue recuperado en el capítulo 4- presente en los medios de comunicación sobre que las obras significarían “desarrollo” para el municipio y la provincia. A este discurso apeló el funcionario con quien tuvieron la reunión en la Casa de Gobierno luego del pedido de audiencia pública al Gobernador: “ustedes no entienden, esto se trata del desarrollo en otra escala. No se trata de uno o dos barrios” (nota de campo en dicha reunión; 18/09/2018).





Figura 39. Volante de la Coordinadora sobre la futura conexión vial entre Santa Fe y Paraná. Fuente: Archivo Coordinadora de la Costa 18/06/2018.

Esta posición respecto a la obra marcó diferencias con otros grupos que también venían denunciando el proceso de elección de la traza y licitación de la nueva conexión vial<sup>130</sup>. La Coordinadora de la Costa públicamente se opuso a esta obra que consideró ponía en riesgo la vida humana de quienes habitaban los barrios por donde se emplazaría y también la naturaleza, los bienes comunes (en términos de Federici; 2013b). Así, el discurso de denuncia que prevaleció fue que esta obra no implicaba mejoras en las condiciones de vida en la población directamente afectada, sino que, por el contrario, generaría fuertes problemas sociales, ambientales, hídricos y económicos:

*Decir bueno... ¿queremos puentes, no queremos puentes? Esa discusión es super estructural. (...) si nuestras necesidades como comunidad local no son otras desde hace décadas y reclamadas como para tener que sentarnos ahora en una discusión que nos imponen quienes ejercen el poder sobre nosotros. Tan violentamente que tanto una o dos, según se mire de Santa Fe o Paraná, de esas trazas posibles les pasa por arriba a la vivienda de familias. Tanto en Paraná como en Santa Fe. Cuando el poder toma estas decisiones no nos llama para preguntarnos cómo queremos vivir. Y nos conocemos porque desde hace años venimos reclamando por otros servicios más inmediatos y más necesarios para nuestras vidas. (...) Esta subestimación increíble del interlocutor (en referencia a la respuesta del pedido de audiencia con el gobernador). No es admitir la posibilidad de "ustedes quieren otra cosa". Es "ustedes no entienden". Es negar la posibilidad de, sin decirlo, de expresar tu deseo y conocimiento. Ni siquiera te admito que pongas en palabras "yo quiero esto, nosotros no queremos esto, queremos otra cosa". Y si sabemos lo que queremos. lo pensamos, hicimos diagnóstico. Vimos*

<sup>130</sup> En este punto nos parece importante referenciar aquello que Crovella (2020) marca como multiplicidad de territorialidades que confluyen en la oposición a la traza. Si bien en esta oportunidad no exploramos en estas diferentes identidades y procesos de construcción de las mismas, si nos interesa recuperar aquello que plantea el autor al respecto. Crovella sostiene que en la Coordinadora de la Costa y en el Foro de Debate Metropolitano confluyen distintas territorialidades. Podemos identificar, así, territorialidades isleñas -quienes son oriundxs del lugar y viven en vinculación con el río-, costeras -quienes han decidido ir a vivirse a este lugar por las características del mismo aunque la producción de su vida no se resuelve allí- y ribereñas -aquellas atravesada por saberes técnicos que se vinculan a la defensa de la naturaleza y asociadas a potenciar lo que denominan zona de isla-.

*que no es lo mismo para todos los barrios, pero hay puntos que tenemos en común y acordamos en ir todos juntos por los puntos que tenemos en común y acompañarnos en los puntos que nos diferencian. hay un compromiso solidario con ello.* (Entrevista personal EV1; 24/02/2021).

Este posicionamiento de resistencia a la obra también dio lugar, como podemos ver en las distintas entrevistas recuperadas, a una enunciación propositiva, que podemos entender como parte de ese proceso de re-existencia al que hace referencia Porto-Gonçalves (2017). Frente al discurso oficial del “desarrollo en otra escala”, la Coordinadora proclamó que “desarrollo” era la concreción del conjunto de obras de infraestructuras para convivir con el río y acceder a servicios públicos indispensables, por el que cada barrio venía exigiendo hace tiempo -tal como recuperamos en el primer y segundo momento-. Así, las organizaciones e instituciones barriales se opusieron a la realización de esta mega obra de infraestructura y como contrapartida exigieron por las obras de infraestructura que se consideraban urgentes para mejorar las condiciones de vida y defender los bienes comunes de la naturaleza:

*Creemos que el Estado debe consultarnos por cualquier obra pública que afecte nuestras vidas y el ecosistema. Vivimos en el valle de inundación del río Paraná. La costa es el pulmón verde entre Santa Fe y Entre Ríos y como pulmón verde necesitamos que sea respetado y protegido, tenemos la responsabilidad de preservarlo. (...) Sabemos que esta obra puede traer fuertes impactos sobre las poblaciones. El enlace físico del lado santafesino será, según vimos en los informes, por medio de terraplenamiento de nuestras islas. (...) terraplenar islas significa hacer barreras, hacer barreras significa evitar el escurrimiento normal de las aguas, aumentando así el riesgo de inundación en un territorio que, ya de por sí, es de alta vulnerabilidad hídrica. Es una obra que arrasa con nuestro territorio, nuestras viviendas, el ecosistema, la subsistencia económica de quienes viven del río; que implica el desarraigo de quienes pierden sus hogares, nuestra identidad cultural y modo de vida. Es un proyecto que arrasa nuestro derecho a decidir cuáles son las obras que queremos. ¿Necesitamos realmente estas obras? ¿Para qué y para quiénes? (...) Con el costo de este proyecto se podrían realizar las obras que se necesitan en los territorios: agua potable para toda la costa, zanjeo y desagües, iluminación y mejoramiento de calles, obras que minimicen los efectos de las crecidas. Por eso decimos no a la infraestructura de la devastación. No a un puente para pocos que solo beneficia a un sector acomodado. No a las obras sin participación ciudadana. Tenemos derecho a decidir cómo queremos vivir en nuestro territorio. Y no estamos dispuestos a que nos impongan obras que solo produzcan más empobrecimiento.* (Coordinadora de La Costa Santa Fe; 11/12/2018).

Si bien se pudo dar este reposicionamiento y la oposición al puente estuvo acompañada de exigencia por las obras que las organizaciones e instituciones consideraban prioritarias para los barrios, nos parece importante marcar que lxs referentes entrevistadxs sostuvieron que resultó muy difícil que el resto de lxs vecinxs se sumase a este proceso. Fue complejo también, al interior de las propias organizaciones e instituciones, por momentos, que se le dé centralidad a la organización dada en contra del puente. Esto, en algunos casos, porque se percibía como algo lejano, que no se llegaba a comprender, y que las necesidades urgentes eran otras. Y, en otros casos, porque había una creencia en el discurso oficial de que la obra podría llegar a generar ciertos beneficios en el lugar si se hacía con el menor impacto hídrico y ambiental posible:

*Eso lo pudimos trabajar un par de veces en Arroyito, quizás no se llevó a profundizar demasiado, no se llegó a dimensionar realmente dentro del colectivo digamos, la dimensión, la gravedad y el horror de ese proyecto. Pero bueno, como organización participábamos un poco medio remotamente ahí en la Coordinadora de la Costa, y bueno, haber entendido, yo desde el desconocimiento absoluto, yo ni siquiera haber estado al tanto, en un principio, de lo que era este proyecto, de lo que era el puente. Y que no solamente era la conexión Paraná-Santa Fe, sino que nada, era una gran estrategia de extractivismo y de explotar y saquear todas las tierras y todas las producciones de esta zona, y de todo el país en realidad... Que quizás esto, cuando me preguntabas de cómo reacciona el territorio, el barrio, les vecines, en las organizaciones en cuanto movilizaciones y demandas y relaciones con el Estado, quizás en este tema no se consiguió tanto apoyo, no se llegó a maximizar tanto la problemática, pero bueno, de alguna manera se llegó como a entender un poquito la gravedad de que si este proyecto realmente en algún momento se llegaba, o se llega a ejecutar, cómo va a repercutir en Alto Verde (Entrevista personal EA6 25/02/2021).*

*Lo que pasaba en Colastiné Sur respecto al puente era que no lográbamos tener un solo soldado, no podíamos hacer base, no podíamos hacer organización de base, no había forma. El tema era importante, pero como que, para nosotros, pero no para la gente... para la gente no, qué sé yo, cómo que, no sé, no reviste gravedad, Cómo que no, cómo que hasta que las papas no queman: no pasa nada. (...) Yo creo que la gente vive mucho el día a día, digamos. Hay mucha gente que vive el día a día, en el sentido, sí, de salir a ganarse el día. Y bueno, tarde o temprano la gente habla del puente, “el puente, el puente”. (...) Pero bueno, nosotros participamos de la Coordinadora de La Costa, y de repente me di cuenta que éramos tres gatos locos diciendo que éramos Colastiné Sur, cuándo Colastiné Sur no, o sea, sí, bueno, podríamos estar representando un territorio, pero de ninguna manera, o sea, Colastiné Sur ni sabía, ni quería, ni tenía ganas de sentarse a pensar el puente. (Entrevista personal EC3 27/01/2021).*

*En su momento estaban todos así, como asustados, y demás. Pero era, era ponele, nosotros damos una información real, de lo que nosotros informamos, y del otro lado, con el puntero, revertir la situación. Entonces había como una confusión en la gente, y se manejaba como un doble discurso, en nuestro y el de ellos. Y entonces, y por ahí la gente quiere creer el menos dañino. La gente no quiere preocuparse. La gente quiere pensar como que todo está bien (Entrevista personal EC2 19/01/2021).*

Esta situación que plantearon lxs referentxs, sobre la imposibilidad de sumar a este proceso a gran parte de la población que habitaba los barrios que se verían afectados por la nueva conexión vial, guarda relación con lo que ellxs mismxs identifican como las principales problemáticas que movilizan a lxs vecinos, organizaciones e instituciones. Más allá de toda la organización y movilización en 2018 en torno a la oposición del “puente Santa Fe- Paraná” que aquí recuperamos, unos años después, en ninguna de las entrevistas realizadas aparece como una preocupación. A tal punto, que en varios casos no recordaban bien cómo había sido el proceso de movilización y organización en 2018, enunciaron no haberles quedado claro cómo sería la obra y desconocían cuál era la situación actual de la misma.

Los problemas eran otros y se relacionaban precisamente con cuestiones cotidianas, necesarias para producir y reproducir la vida en el lugar. Lo que se enunció como prioritario y urgente, por lo que continuaron movilizándose, era por obras de infraestructuras para convivir con el río y contar con servicios públicos de calidad. En otras palabras, por obras para poder vivir. Así como podemos observar en el capítulo 4, que la temporalidad de las obras que se proyectan como prioritarias desde los sectores

empresariales y gubernamentales son a largo plazo. El ordenamiento de las horizontalidades implicó otra temporalidad, si se quiere más inmediata, que fue (y es) necesaria para producir la vida. Y precisamente por ello, adquiere centralidad, como planteamos al inicio del capítulo, que la mayoría de las personas que son articuladoras de las redes barriales y movimientos territoriales son mujeres, tal como lo observan Longo (2012), Composto y Navarro (2014) y Feliz y Díaz Lozado (2017) en otras experiencias latinoamericanas.

Es así que, caída la licitación, la futura conexión vial dejó de ser un “problema que moviliza” y el trabajo de las organizaciones e instituciones vecinales se orientó a seguir exigiendo y autogestionando el agua potable, la recolección de residuos, la iluminación pública, el acceso a la luz segura, la mejora de los caminos, de los sistemas de defensa y drenajes, la adaptación de las viviendas para evitar inundaciones. Así, en 2019 Proyecto Revuelta y Arroyito Seco en conjunto con el Centro Cultural y Social El Birri<sup>131</sup> se organizaron bajo la consigna “Obras para los barrios ya” y se movilizaron para que los proyectos de obras prioritarias presentados en 2014 por parte de Proyecto Revuelta y 2016 por Arroyito Seco fuesen parte del presupuesto municipal para el año 2020 (Proyecto Revuelta; 12/06/2019). Y Colastiné Sur continuó las gestiones con el gobierno que ganó las elecciones en 2019 -PS, FCyS<sup>132</sup>- para poder contar con la provisión de agua potable por red (Entrevista personal EC2 19/01/2021).

Frente a estas exigencias, el gobierno provincial y, en menor medida el municipal, asumieron un rol contradictorio. Mientras se proyectó la licitación del nuevo enlace vial, se culminó con la pavimentación de la calle principal de Alto Verde y se realizó la provisión de luz segura para gran parte del barrio (Gobierno de la Provincia de Santa Fe; 21/12/2019); se realizaron trabajos de consolidación de las defensas en Colastiné Sur (Gobierno de la Provincia de Santa Fe; 03/2019); y se logró el reconocimiento del Bachillerato Popular de la Vuelta del Paraguay como escuela oficial (Proyecto Revuelta; 04/10/2019).

---

<sup>131</sup> “El Birri es un Centro Cultural y Social que funciona en el suroeste de la ciudad de Santa Fe, en una ex- estación de trenes abandonada por el Estado y recuperada como espacio de cultura popular”. Es una organización independiente y autogestiva. En 2013, el municipio quiso desalojarlo por la fuerza pero no lo consiguió. Desde allí, el municipio se comprometió a la realización de un conjunto de obras para mejorar y acondicionar el lugar que no se cumplieron. A mediados del 2019, un incendio destruyó gran parte del edificio e implicó muchas pérdidas materiales. Desde el mismo se exige al gobierno municipal y provincial la concreción de las obras que habían sido acordadas y no se llevaron adelante y aquellas que son necesarias para su reconstrucción (El Birri S/R).

<sup>132</sup> La nueva gestión municipal que asume en 2019 es de la misma línea política-partidaria de quien fue hasta ese año la conducción del gobierno provincial.



Figura 40. Movilización en el edificio de la municipalidad de Santa Fe realizada en junio de 2019 bajo la consigna “Obras para los barrios ya”. Fuente: Proyecto Revuelta; 12/06/2019.

Con el cambio de gestión a nivel municipal en 2019 el presupuesto municipal contempló las obras de drenajes y mejoramiento del camino para la Vuelta del Paraguay (Proyecto Revuelta; 18/02/2020) y el agua potable para Colastiné Sur (Honorable Concejo Municipal; 15/12/2020), producto de las movilizaciones y gestiones realizadas en el marco de “Obras para los barrios ya”. Además, se acordó el trabajo conjunto entre el nuevo gobierno municipal y la RED para abordar lo referido a las mejoras de luminaria pública, drenajes y caminos secundarios en Alto Verde (Entrevista personal EA6 25/02/2021). A mediados de noviembre del 2022 se inauguró la obra de agua potable en Colastiné Sur (Uno Santa Fe; 18/12/2022). Sin embargo, en la Vuelta del Paraguay no se comenzaron a realizar hasta la fecha ninguna de las obras que fueron presupuestadas (Entrevista personal EV1 24/02/2021, Entrevista personal EV2, EV3, EV4 25/03/2021).

A partir de todo lo expuesto, podemos observar que la organización, el conflicto y la lucha para impedir la realización de la nueva conexión vial obligó a pensar estrategias para exigir que se respete la capacidad comunitaria de las organizaciones y comunidades de coproducir las decisiones políticas que las afectan, decidir sobre sus propios territorios y sus vidas. Así, la centralidad del ordenamiento de las horizontalidades estuvo anclada al conjunto de obras prioritarias para mejorar la producción y reproducción de la vida.

La lucha por la no concreción de estas mega obras de infraestructura puede entenderse como lógicas de defensa de lo común (en términos de Gutiérrez Aguilar; 2017, Composto

y Navarro; 2014). Estas lógicas de producción, reproducción y defensa de lo común que brotan a partir de reiteradas deliberaciones colectivas en formatos asamblearios que se proponen fines e instituyen compromisos, permiten distinguir una forma de lo político que resulta inmediatamente contrapuesta a los intereses de la apropiación privada, a las lógicas acumulativas del capital. Entonces, tal como sostiene Gutiérrez Aguilar (2017), podemos observar que las lógicas políticas de producción de lo común, que se afianzaron en la voluntad colectiva de construir y defender condiciones materiales satisfactorias para garantizar la reproducción de la vida, mantuvieron por momentos una tensa relación con las acciones estatales y proyectos de las entidades productivas. Y que la defensa de la capacidad de decidir de las propias organizaciones comunitarias, de que “antes que decidir y hacer (los gobiernos) pregunten” (tal como plantea la estudiante del Bachillerato Popular de la Vuelta del Paraguayo en la cita recuperada al inicio del capítulo), sustenta el carácter propositivo de la resistencia.



## REFLEXIONES FINALES



### **Reflexiones finales.**

A lo largo de esta tesis dimos cuenta de las disputas en y por el territorio isleño del municipio de Santa Fe y los distintos procesos de apropiación del mismo desarrollados entre 2007 y 2019. Esto en función de las propuestas de ordenamiento territorial - específicamente en torno a las obras de infraestructuras- emprendidas por los Estados municipal y provincial, los sectores empresariales y las poblaciones isleñas. En esta búsqueda, recuperamos un conjunto de antecedentes que nos permitieron pensar al problema de estudio inmerso en una problemática mayor referida a las disputas territoriales en América Latina como expresión de formas antagónicas de habitar en un sistema capitalista, colonial y patriarcal. En este sentido, en el capítulo 1, retomamos un conjunto de trabajos que reflexionaron sobre el modo (y lógicas) de apropiación/extracción (Gudynas; 2016) impuesto en Latinoamérica y sobre las amenazas que este supone para las vidas humanas y la naturaleza, al transformarse éstas en un medio para la valorización del capital (Pérez Orozco; 2014, Gutiérrez et al; 2017).

En este marco, otros estudios nos permitieron observar la construcción de una pretendida homogeneización del espacio (Santos; 1996, Arroyo; 1999) a través del ordenamiento territorial -como es el caso de la IIRSA- propuesto por las empresas transnacionales para adaptar el mundo a las necesidades de rentabilidad de los grandes capitales. Dicho ordenamiento territorial resulta viabilizado y legalizado por los Estados, en tanto mediadores con el ámbito local y articuladores de los intereses empresariales (Cataia; 2017). Esta recuperación de antecedentes nos permitió también reparar en un conjunto de trabajos que exploraron los conflictos que surgen cuando este ordenamiento que se propone por fuera del lugar entra en tensión con las formas de organización previas construidas allí. Así recuperamos reflexiones en torno a las resistencias y re-existencias que emergen frente a los intentos de mercantilización de la vida y de los bienes comunes de la naturaleza.

De igual manera, fue necesario situar el tema de estudio en el ámbito local y recuperar la multiplicidad de trabajos que, desde diferentes perspectivas teóricas epistemológicas, abordaron las tres grandes temáticas que convergieron en esta investigación: las inundaciones, las infraestructuras y la producción de la vida en el lugar. Esto nos permitió observar que la mayoría de los estudios locales, si bien abordaron desde diferentes perspectivas y aristas el tema de estudio, se han centrado principalmente en el ordenamiento territorial vertical emprendido por los Estados, resultando escasos los trabajos que se detienen en el ordenamiento territorial construido desde la vida en el lugar.



Esta recuperación de los antecedentes fue delineando el contexto conceptual (capítulo 2.2) desde el cual construimos nuestro problema de investigación y desde el cual lo reflexionamos. En este sentido, como sostiene Porto Gonçalves (2001), al instituirse una determinada organización social intrínsecamente se instituye una organización geográfica. Este proceso se encuentra atravesado por relaciones de poder (Foucault; 1978, 1988, 2006, 2007) en donde diferentes sectores sociales buscan la apropiación material y simbólica del espacio. Así, partimos de considerar al conflicto como un elemento constitutivo de las relaciones sociales, a sus manifestaciones, las luchas, como observables del orden social y sus violencias (Gutiérrez; 2013, 2015, 2017) y al espacio como ámbito en donde se producen y reproducen las relaciones sociales (Lefebvre; 2013) de producción/apropiación capitalistas, patriarcales y coloniales y las relaciones materiales y sociales de existencia (Núñez; 2012).

Por tanto, el territorio como espacio geográfico atravesado y constituido por relaciones de poder, es apropiado (territorialización) material y simbólicamente por diferentes identidades (territorialidades) inscritas en él (Porto Gonçalves; 2001). Este proceso de apropiación implica diferentes ordenamientos territoriales con diferentes temporalidades que conviven de forma solidaria y conflictiva.

De este modo es que para analizar las disputas territoriales y los procesos de apropiación en y por el territorio isleño del municipio de Santa Fe, recuperamos las nociones de ordenamiento territorial de las verticalidades y horizontalidades (Santos; 1993, Cataia; 2017). En relación con esto, entendemos que estas nociones nos permitieron reflexionar acerca de la forma contradictoria en la cual se desarrollaron los ordenamientos propuestos por actores hegemónicos desde afuera del lugar y de actores no hegemónicos desde la producción y reproducción de la vida. En este sentido, la tensión entre aquello que Álvarez (2019) denomina como infraestructura extractivistas y lo que nosotros definimos como infraestructura para la vida, entendemos que fue el elemento que nos permitió observar esas diferentes propuestas de ordenamiento territorial.

Así fue que nos propusimos como objetivos específicos reconocer y analizar las políticas estatales municipales y provinciales propuestas e impulsadas sobre el territorio isleño en el período, identificar e indagar los sectores económicos e intereses que forman parte de la disputa y examinar y caracterizar el ordenamiento propuesto desde la producción y reproducción de la vida en el lugar. Para responder estos objetivos, emprendimos un estudio de caso instrumental para el cual recurrimos a múltiples evidencias empíricas, las que recuperamos y detallamos en el capítulo 2.2. El trabajo con

las diferentes fuentes de información nos llevó a reflexionar sobre nuestro lugar y compromiso ético-político con la investigación emprendida.

A los fines de emprender el análisis del ordenamiento desde arriba y desde abajo en el territorio isleño del municipio de Santa Fe entre 2007 y 2019, creímos necesario ahondar en la producción sociohistórica de dicho territorio en relación con las infraestructuras, inundaciones y la producción de la vida allí. A partir de este ejercicio en el capítulo 3 pudimos observar que desde su fundación, Santa Fe fue considerada un lugar de paso estratégico para el desarrollo comercial y comunicacional que se impulsó desde el orden colonial (Pistone; 1983, Gioria; 2099). Lo cual fue reforzado a fines del siglo XIX con la incorporación de Argentina -ya independizada- al mercado mundial a partir de la explotación de los bienes comunes de la naturaleza, con la explotación agrícola ganadera y del quebracho (Rausch; 2011b).

El auge del modelo agroexportador particularmente en la provincia requirió de obras de infraestructuras ferroporcuarias para conectar la producción con los países consumidores de las mismas. Teniendo al río Paraná como columna comercial estratégica del país (Bertuzzi; 2017), el municipio de Santa Fe fue un área de confluencia de transporte e intercambio de la producción agrícola de las colonias y del tanino del centro-norte provincial y de Chaco. Esto implicó la consolidación de un núcleo ferroporcuario desde 1886 integrado por el Ferrocarril de las colonias y el Puerto Colastiné -y posteriormente el Puerto de Santa Fe- el cual se emplazó sobre el territorio isleño del municipio, el valle aluvial del río Paraná. Esta nueva infraestructura implicó distintas intervenciones en las islas y cursos de los ríos que incidieron en el libre escurrimiento de las aguas en momentos de crecida de los ríos. Y también, la conformación y consolidación de barrios habitados por las personas que trabajaban en las distintas actividades portuarias y en la producción frutihortícola, caza y pesca.

Entre 1930 y 1980, acompañando cambios macroeconómicos y la institucionalización de la obra vial en el país (Szupiany; 2019), pudimos observar cómo se avanzó en la ocupación del territorio isleño asociado sobre todo al desarrollo de infraestructura de conexión vial de las islas con la planta urbana, como fue la RN N°168, el Túnel Subfluvial y el Puente Oroño. El dragado y refulado que trajeron aparejado dichas obras generó la conformación de terrenos previamente inexistentes en este valle aluvial del Río Paraná que progresivamente se fueron ocupando (Valiente et al; 2006). Esto devino en el aumento de la especulación inmobiliaria sobre las islas, al mismo tiempo que implicó mayores interferencias en el escurrimiento de las aguas y por tanto mayor recurrencia de

las inundaciones de los barrios isleños. Durante este período se pudo reparar en la organización comunitaria de los distintos barrios isleños en pos del acceso a servicios básicos y prevención de las inundaciones.

Desde la irrupción y consolidación del neoliberalismo en Argentina a mediados de la década de los 70 (Puello Socarras; 2015), observamos que comenzaron a proyectarse obras de infraestructuras en el territorio isleño asociadas a la refuncionalización del Puerto de Santa Fe en el marco de la HHP y el Corredor Bioceánico Porto Alegre-Coquimbo. En el 2006 se seleccionó el sitio de las islas en el cual se emplazaría el Nuevo Puerto, a la par de que se fue avanzando en la ocupación de este territorio por parte de emprendimientos turísticos, recreativos y comerciales. Al mismo tiempo, y luego de la inundación del 2003 en Santa Fe, se empezaron a generar cambios en las formas de gestionar las inundaciones con el incipiente desarrollo de la gestión del riesgo. Como así también, en este período, se fundó la Coordinadora de Organizaciones No Gubernamentales e Instituciones de la Costa, una organización que agrupó los reclamos de diferentes barrios y localidades costeras e isleñas. Todo esto se consolidó y profundizó desde 2007.

Este recorrido histórico-espacial nos lleva a afirmar que las obras de infraestructuras emplazadas en el territorio isleño determinaron la ocupación del espacio y fueron centrales para la consolidación de las actividades económicas predominantes. Sin embargo, en las últimas décadas el carácter de las mega obras aumentó aún más los impactos multidimensionales sobre los territorios. Lo que antes posibilitó la ocupación del espacio (no sin interferencias en la dinámica fluvial y en los ecosistemas), en la actualidad, por su dimensión, escala y fundamento (vinculado a la expansión del extractivismo, el negocio inmobiliario, entre otras actividades), es uno de los motivos centrales de procesos de expulsión de la población del territorio isleño y una fuente de importantes conflictos.

En el capítulo 4, emprendimos el análisis de nuestro caso de estudio propiamente dicho. A los fines estrictamente analíticos, decidimos presentar aquí aquello que entendemos como el ordenamiento hegemónico del territorio isleño, desde el ámbito de las verticalidades. Específicamente, dimos cuenta de las proyecciones y acciones desde afuera del territorio en el proceso de apropiación del mismo por parte de las territorialidades hegemónicas. Es así que aquí recuperamos el desarrollo de los proyectos de infraestructuras extractivistas (en términos de Álvarez; 2019) asociados a la refuncionalización del Puerto y la conexión vial del mismo con la planta urbana (conexión

vial entre Santa Fe y Paraná) que impulsaron las entidades productivas locales y que se enmarcaron en la IIRSA. En este capítulo tuvo un lugar central el Estado municipal y provincial, a quienes consideramos parte de este ordenamiento hegemónico puesto que observamos como propiciaron, institucionalizaron y legalizaron un ordenamiento, que no sin conflicto y contradicciones, terminó privilegiando la producción y reproducción económica del capital en detrimento de las formas históricas de uso del territorio.

En el capítulo 5, en diálogo con el anterior, realizamos el análisis del ordenamiento que se construyó entre 2007 y 2019 desde la producción y reproducción de la vida en los barrios isleños de Colastiné Sur, la Vuelta del Paraguayo, Alto Verde y su paraje La Boca. A este ordenamiento no hegemónico lo situamos en relación con las grandes problemáticas que atravesaron a estos barrios: las inundaciones y la falta de servicios básicos como el agua potable. La organización y lucha comunitaria por los proyectos de infraestructura para la vida en el lugar confronta con proyectos de mega infraestructuras como el nuevo enlace vial entre Santa Fe y Paraná que se proyectó sobre dichos barrios e islas en donde se emplazan. Frente a ello, las distintas organizaciones e instituciones barriales, agrupadas en la Coordinadora de la Costa, comenzaron a exigir a los gobiernos conocer y decidir sobre las obras que se proyectaban en el territorio isleño.

A partir del trabajo realizado a lo largo de estos capítulos de análisis podemos afirmar que las acciones proyectadas por el municipio y la provincia sobre el territorio isleño desde 2007 y hasta 2019 se caracterizaron por el impulso a las obras de infraestructuras prioritarias para el “despegue” económico del municipio de Santa Fe. Esto fue en consonancia con las propuestas de las entidades productivas locales y con la cartera de proyectos de la IIRSA para los ejes de HPP y el Corredor Bioceánico Porto Alegre Coquimbo. Este impulso estuvo acompañado del desarrollo turístico e inmobiliario de las islas, lo que nos permite pensar en que las mega obras de infraestructuras y la especulación inmobiliaria son parte de un binomio, de una relación indisociable. Da cuenta de ello las compras de las islas en donde las obras se emplazarían por parte de empresarios locales y desarrolladores inmobiliarios, a las que adquieren a bajo costo como “tierras de reserva”, con las cuales especulan a futuro (luego de realizadas las obras infraestructura) para multiplicar sus ganancias.

Así, en este período, se proyectó y habilitó legalmente un nuevo ordenamiento del municipio en función de los cambios geopolíticos globales y regionales -como la expansión de la frontera sojera, de la mega minera y la profundización de la producción extractiva en todo América Latina - que requirieron y requieren de la promoción y



realización de grandes obras de infraestructura para acelerar el tiempo de circulación y acrecentar las ganancias. Esto se expresó en cambios en las reglamentaciones urbanas municipales relativa al uso del suelo y la construcción y también en las oficinas del gobierno provincial para abordar de forma sistémica y multimodal el tema del transporte. En ambos casos fue indispensable el impulso del abordaje metropolitano de las problemáticas, como asimismo, la participación de las entidades productivas locales en las distintas iniciativas y programas de gobierno. Estos cambios en las reglamentaciones y estructuras de gobierno podemos considerarlos como parte de aquello que Composto y Navarro (2014b) denominaron como “estrategia de legalidad institucional” en referencia a las modificaciones de los andamiajes jurídicos y administrativos para respaldar y dar coherencia a las transformaciones requeridas para la valorización del capital.

De esta manera, es oportuno afirmar que existe en Santa Fe un criterio de rentabilidad para el uso del espacio geográfico donde los actores concentrados tienen prioridad en el desarrollo de sus proyectos vulnerando formas preexistentes de habitar y vivir en comunidad. Las poblaciones que habitan los barrios afectados por el emplazamiento de grandes obras de infraestructura -como el territorio isleño del municipio- se enfrentan a programas y proyectos económicos que procuran convertir territorios y espacios de vida en enclaves estratégicos del mercado global para asegurar la circulación de flujos de mercancías y factores de producción.

Si bien hubo consonancias e impulsos conjuntos por parte de los distintos niveles de Estado y de las entidades productivas locales al respecto de las obras de infraestructura, podemos observar también que durante este período de análisis existió una tensión respecto a las competencias de los gobiernos locales en relación a los proyectos emplazados en su jurisdicción. Esto que remarcaron los funcionarios municipales en las entrevistas y que formó parte del espíritu del Programa municipal de Resiliencia, puso en cuestión la proyección de ciertas obras de infraestructura diagramadas en una escala nacional y supranacional (como la IIRSA) sin considerar ni consultar a los gobiernos locales por sus propios proyectos en su jurisdicción de injerencia. Esto se materializó concretamente en la discusión respecto a cuál era la traza propicia para el nuevo enlace vial entre Santa Fe y Paraná en donde, en un primer momento, los niveles estatales nacional, provincial y municipal no estaban de acuerdo. Para el municipio, provincia y las entidades productivas era indispensable que la seleccionada sea la “traza 3” ya que permitiría resolver la conexión por tierra del Nuevo Puerto de Santa Fe con la planta

Urbana y así, a través de la obra pública, reducir el costo que tendrían las empresas privadas operadoras al emprenderse el nuevo puerto.

Al mismo tiempo, tuvo gran injerencia sobre el ordenamiento del territorio isleño la Ordenanza municipal referida a la Gestión de Riesgo. Ésta, incorporada en el ROU y en el Programa de Resiliencia, implicó, por un lado, un cambio en la gestión de las inundaciones (materializado en los protocolos de contingencia) y, por otro, fue el fundamento de los proyectos de relocalización para algunos barrios isleños. En este sentido, pudimos observar que a la par que las nuevas reglamentaciones urbanas propiciaban a ciertos barrios isleños como zona no habitables, impulsaron contradictoriamente construcciones y usos del suelo asociados al desarrollo turístico, recreativo e inmobiliario en el mismo lugar. El enfoque de Resiliencia, que reorganizó la estructura municipal desde 2014, permitió hacer coincidir ambas iniciativas en un programa de gobierno.

En este sentido, luego del desarrollo de esta investigación es oportuno afirmar que el municipio presentó las relocalizaciones como una “solución” a las inundaciones, amparada en la gestión del riesgo. Pero estas relocalizaciones fueron un eufemismo de desalojo. El vínculo del municipio con las organizaciones barriales fue el no reconocimiento de lxs habitantes de estos barrios como sujetos de derecho y con capacidad de decidir sobre sus vidas. Mientras se dialogó y acordó con los dueños de los emprendimientos recreativos -como los boliches- y con las entidades productivas para coordinar acciones, lxs habitantxs de los barrios fueron sistemáticamente tratados como objetos que podían ser dispuestos de un lugar al otro sin considerar sus vida y relaciones construidas. Este trato fue reproducido en cada momento de evacuación por inundación durante estos años y en el discurso oficial que los enunció como "asentamientos irregulares", negando la historia centenaria de cada uno de estos barrios y posicionándolos como “ajenos” al territorio por ellos construidos.

El desconocimiento de las poblaciones locales en la toma de decisiones y en las políticas territoriales es observable también en el caso de las mega obras de infraestructura. En tal sentido, las infraestructuras extractivistas proyectadas aquí, se orientan exclusivamente a la profundización del modo de producción extractivista de los bienes comunes de América Latina. Así el reordenamiento territorial verticalizado que se impone no contempla una infraestructura que integre ni que responda a las necesidades de la producción de la vida en el lugar; sino que, por el contrario, trae aparejado una fuerte especulación inmobiliaria sobre las tierras en donde se proyectan emplazar estas obras y,

asociado a ello, intentos de desalojo de la población que produce y reproduce su vida allí. De esta manera, se agudizan los conflictos existentes y se generan distintos procesos de resistencia de quienes habitan en el lugar.

En relación con esto, es importante afirmar que mientras estas propuestas de ordenamiento hegemónico del territorio se proyectaron a largo plazo –en una temporalidad marcada por las necesidades del capital que espera las condiciones de posibilidad de su financiamiento-; en otra escala temporal más cotidiana, marcada por la reproducción de la vida, se diagramaron obras para mejorar las condiciones de vida y convivir con el río de quienes habitan este territorio.

Al analizar el ordenamiento territorial no hegemónico, construido desde las horizontalidades, pudimos observar, en primer lugar, que aquello que movilizó y preocupó a las organizaciones e instituciones barriales fue principalmente la concreción de obras de infraestructura que permitan mejorar las condiciones de vida. Esto fue obras para convivir con el río, para acceder al agua potable, a luz segura, alumbrado público, consolidar defensas y drenajes, mejoras en el servicio de transportes, entre otras. El proyecto de una mega obra de infraestructura extractivista que pasa por encima de los barrios fue percibido como un problema cuando parecía inminente su comienzo. Pero al no concretarse perdió la categoría de problema y la organización se reorientó nuevamente a las obras que se necesitaban inmediatamente para producir la vida.

En un segundo lugar, es importante señalar que la emergencia de organizaciones y espacios comunitarios que se ocupan de asuntos como la comida, la tierra, el agua, la salud o la cultura en su mayoría se encuentran organizados y motorizados por mujeres e identidades feminizadas. Por tanto, en el caso de la Vuelta del Paraguayo, Colastiné Sur y Alto Verde, estas ocupan un lugar central como articuladoras de las redes barriales y movimientos territoriales, por lo que tienen un rol protagónico en la disputa analizada.

Así, podemos observar que la producción y reproducción de la existencia, es el centro de estas luchas en y por el territorio. De esta manera, sostenemos que en el territorio isleño del municipio de Santa Fe lo que está en disputa es la reapropiación de lo que existe, de los tiempos y los medios de existencia y de todo tipo de riqueza social objetivada. En este punto es importante marcar que, precisamente en esta lucha por lo común, el Estado asume un rol contradictorio con el propio ordenamiento hegemónico. La acción estatal a favor de determinadas exigencias de la organización comunitaria fue diferenciada y se orientó más a unos barrios que otros -relacionada, en algunos casos, con la proximidad y coincidencia partidaria-. Esto, que podemos identificar como parte de aquellas estrategias

que Composto y Navarro (2014b) denominan como cooptación y captura, generó también por momentos rupturas y distancias al interior de las propias organizaciones e instituciones y también en la organización que las agrupaba.

El encuentro de las organizaciones e instituciones barriales en la Coordinadora de la Costa posibilitó la construcción y consolidación de una resistencia contra el nuevo enlace vial entre Santa Fe y Paraná. Al mismo tiempo, que se constituyó como reafirmadora de la re-existencia al defender la capacidad de decidir sobre el territorio de quienes lo construyen e impulsar y exigir obras de infraestructuras necesarias para la vida como contrapartida de las obras de infraestructuras extractivistas a las que se oponía.

A partir de todo lo expresado, podemos afirmar que las islas del municipio de Santa Fe son un territorio estratégico para la circulación de bienes en la región, al proyectarse sobre ellas los nuevos corredores de infraestructura vinculados a la refuncionalización portuaria y a la intersección entre el Corredor Bioceánico Porto Alegre–Coquimbo y la HPP. Al mismo tiempo, que son un territorio de conflicto porque estos proyectos de reordenamiento, traccionados por actores globales y por distintas políticas estatales que buscan optimizar la logística y la circulación ampliando los circuitos espaciales de producción, entran en tensión con los ordenamientos y proyectos desde las horizontalidades.

En síntesis, es importante concluir que, en las últimas décadas, en el territorio de Santa Fe existe una tensión irresoluble entre la búsqueda incesante de acumulación de ganancias y la producción y reproducción de la vida. Esta tensión entendemos que se observa en el ordenamiento territorial, en los conflictos por los usos del espacio geográfico. Por ello, sostenemos que la resistencia está estrechamente vinculada con la defensa de la vida. Cuando las propuestas de orden territorial hegemónico se imponen sobre las formas de ordenamiento preexistentes, la resistencia emerge desde la necesidad de producir la vida y de los límites que se encuentran a ello a partir dicho ordenamiento. Existe un esfuerzo cotidiano por sostener material y simbólicamente la vida que se visibiliza en estas disputas territoriales.

Estas reflexiones no tienen el objetivo de construir conclusiones cerradas al proceso de investigación sino que son una llave para abrir nuevos interrogantes y problematizaciones. En tal sentido reconocemos al menos tres líneas de trabajo futuras en las que nos gustaría profundizar. En primer lugar consideramos que sería un buen aporte continuar analizando sobre cada una de las aristas y sucesos que narramos como parte del conflicto. Se podría ahondar en la estrategia de consenso y legitimidad (en términos de

Composto y Navarro; 2014b) sostenidas en un discurso que abona al desarrollo y progreso social emprendida por los distintos niveles de Estado y entidades productivas y lograr un mayor entendimiento de cómo esto se construye en un discurso socialmente legitimado para emprender obras de infraestructuras con enormes impactos ambientales, sociales, económicos e hídricos no sólo en el territorio isleño sino en todo el municipio.

En segundo lugar, se podría profundizar aún más en las discrepancias entre las acciones y proyectos emprendidos por los diferentes niveles del Estado y entre las entidades productivas locales y globales. Para, precisamente, ahondar en el análisis de las tensiones que también aparecen entre las escalas de comando de las mega obras de infraestructura, los proyectos estatales y grupos económicos locales.

En tercer lugar, sería de gran relevancia poner en relación este trabajo con otros casos que también se encuentran atravesados por las obras de infraestructura extractivistas enmarcadas en el Corredor Bioceánico Porto Alegre-Coquimbo, como por ejemplo las disputas actuales en el Valle de Punilla por la construcción de una autovía central. Para de esta manera reflexionar sobre los diferentes impactos y las disputas que estas obras generan en otros lugares, al mismo tiempo, que reconocer las diferentes capacidades de organización comunitaria que existen y se crean para resistir a este despojo.

Por otra parte, también como otra posible de línea de profundización de lo aquí trabajado, nos parece central recuperar que dos hechos recientes que marcan profundamente el territorio de estudio de esta tesis. Por un lado, el 2020 es un nuevo punto de inflexión respecto a las disputas en y por el territorio isleño del municipio. En el marco de la pandemia mundial y de bajante del río Paraná (la cual se mantiene hasta la actualidad), el avance del negocio inmobiliario sobre las islas en el municipio de Santa Fe se ha profundizado. Esto vino acompañado de grandes movimientos del suelo y de grandes quemas e incendios intencionales de los montes nativos, en el marco de una crisis económica y social que golpea fuertemente a la población trabajadora que vive en los barrios isleños.

Y por otro, desde el 2021 se da el vencimiento de la concesión de dragado y balizamiento de la HPP, lo que constituye una oportunidad para repensar y dinamizar el sistema hidroviario y la expansión del agronegocio en la Cuenca del Plata y para reposicionar el Puerto de Santa Fe estableciendo la agenda de las entidades productivas locales y de los Estados municipal y provincial al respecto. Paralelamente, el memorándum de entendimiento firmado entre Argentina y China en el 2022, en el marco de la adhesión de Argentina a la iniciativa “Franja Económica de la Ruta de la Seda y de

la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI”, establece una serie de proyectos de infraestructura de conectividad en áreas de interés mutuo -como rutas, ferrocarriles, puentes, puertos, energía y telecomunicaciones- e incluye la financiación del nuevo enlace vial entre Santa Fe y Paraná.

Así estas disputas siguen abiertas y reconfigurándose. Por lo cual continúa siendo necesario preguntarse por los costos sociales y ambientales de la reconversión portuaria, ferroviaria y vial emprendida en el marco de HPP y el Corredor Bioceánico Central. Además de sobre quienes son lxs que traccionan esas modificaciones, en función de qué intereses y actividades lo hacen y cuáles son los impactos territoriales, sociales y ambientales que recaerán sobre las comunidades locales. Como así también, cabe seguir reflexionando sobre cuál es la forma que asume la resistencia y organización comunitaria frente a la amenaza de la vida.

Para cerrar, creemos importante enfatizar en que la lucha por la defensa de los medios de existencia, de la condición material necesaria para la reproducción de la vida en su conjunto (agua, tierra, montes, etcétera), abre caminos a pensar en otros posibles y a la reapropiación de las capacidades políticas de decidir sobre las propias vidas que pretenden ser enajenadas y monopolizadas por los ordenamientos verticalizados del territorio. Así las disputas territoriales atraen aparejadas luchas cotidianas y también extraordinarias por la propia existencia que pretenden frenar los múltiples despojos.



**BIBLIOGRAFIA**



## BLOGRAFÍA

● Acebal Anahí (2015). “¿Qué ves cuando me ves? Políticas urbanas de erradicación de fracciones sociales empobrecidas. La relocalización de Villa Corpiño Playa Norte, Bajo Judiciales y General Paz (frente al GADA) en la Ciudad de Santa Fe durante el período 2009-2010”. Trabajo Final de Carrera. Licenciatura en Ciencia Política. FHUC. UNL.

● Acebal Anahí (2022a). “La Hidrovía en el lugar. Aportes para el estudio de las obras de infraestructura y logísticas asociadas a La Hidrovía Paraguay - Paraná en la ciudad de Santa Fe”. Dossier: Aportes multidisciplinares y a distintas escalas en el estudio de la Hidrovía Paraguay-Paraná. *Revista Transporte Y Territorio*. N°.26. <https://doi.org/10.34096/rtt.i26.12124>. Disponible en: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/12124>.

● Acebal, Anahí (2022b) "Luchar para vivir. las luchas en y por el territorio isleño de la ciudad de Santa Fe frente a proyectos de mega obras de infraestructura". Dossier "Producción de lo común, autonomías y formas no patriarcales de organización social". *Revista Alternativa*. Programa de investigación Estudios Sociales Rurales y Crítica al Desarrollo. Doctorado en Estudios Sociales Agrarios CEA-FCS-UNC. pp. 4-23. Disponible en: <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/alternativa/citationstylelanguage/get/apa?submissionId=38603&publicationId=42475>.

● Acebal Anahí y Álvarez Álvaro (2021). “Corredor bioceánico Porto Alegre - Santa Fe - Coquimbo. Geopolítica, infraestructura y conflictos territoriales en la Región Centro de Argentina. Dossier Geopolítica y Bienes Comunes. *Revista OLAC del Instituto de Estudios de América Latina y El Caribe de la UBA*. P.p. 2-22. Disponible en: <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/observatoriolatinoamericano/article/view/6876>.

● Acosta Alberto (2011). “Extractivismo y neoextractivismo: Dos caras de la misma maldición”. En *Mas allá del Desarrollo*. Grupo Permanente de Trabajo sobre Alternativas al Desarrollo. Editorial Rosa Luxemburgo y Ediciones Abya Yala. pp. 83-118.

● Albizzati Florencia, Dalmolin Aandrea, Notta María, Vastos Rocio (2016). “Derecho a la Ciudad en contextos vulnerables. Estrategias de integración y revalorización del barrio Alto Verde”. Tesis de grado de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional del Litoral.

- Almeida Paul (2020). *Movimientos sociales: la estructura de la acción colectiva*. CLACSO. Buenos Aires. Disponible en: <https://www.clacso.org/wp-content/uploads/2020/09/01-Paul-Almeida.pdf>
- Almendra Vilma (2017). *Entre la emancipación y la captura. Memoria y cambios desde la lucha Nasa en Colombia*. Pensaré Cartoneras, Pueblos en Camino, En cortito que ´s pa´largo, Grieta Editores. Colombia.
- Alonso Luciano (2006) “Estabilidad constitucional, desarrollo asimétrico y procesos de regionalización, 1993 - 2003”. En *De los cordones industriales a la integración del eje Mercosur (1940 - 2005)*. Nueva Historia de Santa Fe. Coord. Gabriela Águila. Prohistoria ediciones y Diario La Capital. Rosario.
- Alonso Luciano y Citroni Julieta (2008). “Intervenciones en la zona céntrica santafesina en época de dictadura: interacciones y conflictos”. Revista *Cuaderno Urbano: Espacio, cultura y sociedad*. Vol. VII - N.º 7 (Octubre 2008). pp. 75 - 92. ISSN 1666-6186. Disponible en: <https://revistas.unne.edu.ar/index.php/crn/article/view/1004>.
- Álvarez Álvaro (2019). “La Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana. Estudio del eje Hidrovía Paraguay-Paraná a partir del proyecto de reconversión del Puerto de Santa Fe”. Tesis doctoral. Facultad de Humanidades y Ciencias Económicas. Universidad Nacional de La Plata.
- Álvarez Álvaro. (2020). “China y América del Sur. El Consenso de Beijing y las redes materiales del extractivismo”. Revista *Izquierdas*. pp. 2684-2709. Disponible en: <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/106539?show=full>
- Álvarez Álvaro. (2021). “Veinte años de la iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana: Un balance en dos dimensiones”. Revista *Aportes Para La Integración Latinoamericana*, (44), 034. <https://doi.org/10.24215/24689912e034>. Disponible en: <https://revistas.unlp.edu.ar/aportes/article/view/12324>.
- Acelrad Henri (2006) “Las políticas ambientales ante las coacciones de la globalización”. En *Los tormentos de la materia. Aportes para una ecología política latinoamericana*. Alimonda (Comp.) CLACSO. Buenos Aires. ISBN: 987-1183-37-2. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20101002072814/10Acelrad.pdf>

● Ayala Carrillo, Zapata Martelo y Cortés Cortés (2017). “Extractivismo: expresión del sistema capitalista-colonial patriarcal”. En *Ecofeminismos y ecologías políticas feministas. Cuaderno de debate internacional del Ecología Política*. N.º 54. Editores: Joan Martínez Alier, Ignasi Puig Ventosa y Anna Monjo Omedes. Fundación ent e Icardia Editorial. Disponible en: <https://www.ecologiapolitica.info/?product=54-ecofeminismos>.

● Beltramino Tamara (2013). “Tensiones, contradicciones y disputas en las formas de comprender las inundaciones en Santa Fe entre 1982 y 2003: ¿Crecida del río o inundación de la ciudad?” X Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires. Disponible en: <https://cdsa.academica.org/000-038/676>.

● Beltramino Tamara (2015). “Tensiones y disputas en la forma de comprender las inundaciones en Santa Fe entre 1982-1983 y 2003”. En *Riesgos al sur. Diversidad de riesgos de desastres en Argentina*. Viand y Briones (Comp.). La Red y Ediciones Imago Mundi. Buenos Aires. Disponible en: [https://www.academia.edu/15606287/\\_Tensiones\\_contradicciones\\_y\\_disputas\\_en\\_las\\_formas\\_de\\_comprender\\_las\\_inundaciones\\_en\\_Santa\\_Fe\\_entre\\_1982\\_83\\_y\\_2003\\_](https://www.academia.edu/15606287/_Tensiones_contradicciones_y_disputas_en_las_formas_de_comprender_las_inundaciones_en_Santa_Fe_entre_1982_83_y_2003_).

● Beltramino Tamara (2016). “La inundación de la ciudad de Santa Fe y el entramado de una arena posdesastre (2003-2007)”. En *Cartografías del conflicto ambiental en Argentina II*. Merlinsky (Comp.). Ediciones CICCUS y CLACSO. Buenos Aires. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20160920011305/Cartografias-del-conflicto-ambiental2.pdf>

● Beltramino Tamara (2017). “Naturaleza, riesgo y sociedad. La construcción social de las inundaciones en la ciudad de Santa Fe (192/82 - 2003)”. *Revista Pampa* N.º 17. UNL. Santa Fe. Pp. 31-54. Disponible en: [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2314-02082018000100002](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2314-02082018000100002)

● Beltramino Tamara (2021). “La construcción social y política de las inundaciones y la selección social de los riesgos en Santa Fe (2003-2007)”. *Quid16. Revista del Área de Estudios Urbanos*. pp 259-263. ISSN: 2250-4060. Disponible en: <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/7137>



● Beltramino Tamara y Filippon Carolina (2017) “Los riesgos en el tamiz de la agenda pública: la productividad política de los desastres”. *Polis, Revista Latinoamericana*, N.º 48. pp. 13-36. Disponible en: [https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-65682017000300013](https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-65682017000300013)

● Berdondini Mariana, Pinillos Cintia y Signorelli. Gisela (2015). “Territorio y actores políticos en el proceso de regionalización de la provincia de Santa Fe. Una disputa por los “caminos de la gente”. *Cartografías del Sur, Revista de Ciencias, Artes y Tecnologías*. Año 0, N.º1. pp. 29-46. Disponible en: <https://cartografiasdelsur.undav.edu.ar/index.php/CdS/article/view/2>.

● Bertoni Carlos (2004). *Inundaciones urbanas en Argentina*. Global Water Partnership, GWP-SAMTAC. Programa Mejoramiento de las Prácticas de Gestión de Crecidas en Sudamérica Universidad Nacional de Córdoba. Secretaría de Ciencia y Técnica, SECyT Comité Permanente de los Congresos Nacionales del Agua. Red Argentina de Capacitación y Fortalecimiento de la Gestión Integrada de los Recursos Hídricos CAP-NET. Córdoba, Argentina.

● Bertuzzi María Laura (2009) “La costa del río Paraná: cultura, naturaleza y territorio Apuntes para su interpretación y proyecto”. *Apuntes*. Vol. 22, N.º 1. Bogotá, Colombia. p.p 68- 81. Disponible en: <http://www.scielo.org.co/pdf/apun/v22n1/v22n1a06.pdf>.

● Bertuzzi María Laura (2015). “Marcas en el paisaje. Permanencias y ausencias como pautas de interpretación del territorio ribereño. Tramo La Guardia – San Javier”. Tesis Doctoral. Doctorado en Urbanismo Departamento de Urbanismo – Universidad Politécnica de Catalunya / Barcelona.

● Bertuzzi; María Laura (2017) “El rol de las infraestructuras en la construcción histórica del paisaje ribereño del río Paraná. Tramo La Guardia – San Javier”. *Registros*. Vol. 13. pp. 55-76. ISSN 2250-8112. Disponible en: <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/124>.

● Bertuzzi María Laura y Melhem Mariana (2011) “Normativa urbana y territorial en el área metropolitana Santa Fe-Paraná”. En *Agenda metropolitana. Santa Fe-Paraná*. Soijet (Comp.) Ediciones UNL. Santa Fe.

● Bertuzzi ML, Montagnini MD, Costa C, Ferreyra MM., Mántaras MF, Reyt J, Chiappini MC, Blettler M, Mahave A y Romano D (2017). “Naturaleza y artefacto. Operaciones diversas en la construcción de la ribera del Paraná en el tramo San Javier-Coronda”. Primeras Jornadas de Investigación “Ríos Urbanos: nuevas perspectivas para el estudio, diseño y gestión de los territorios fluviales”. Universidad Nacional de La Plata - Universidad de San Martín La Plata - San Martín, 2 y 3 de noviembre. Mesa 1: Historia de las relaciones entre lo urbano y lo fluvial. Disponible en: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/69457>.

● Betancourt, Milson (2014) “Geopolítica de la integración suramericana vía IIRSA: Conflictos y desafíos en la Amazonía”. Anais do I Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território. Rio de Janeiro. Porto Alegre. Editora Letra1. pp. 445-457. ISBN 978-85-63800-17-6. Disponible en: <https://www.editoraleta1.com.br/anais-congeio/arquivos/978-85-63800-17-6-p445-457.pdf>.

● Betancourt Milson (2021). “Colonialidad territorial, relaciones sociedades-naturaleza y violencias a escala global-local: desafíos para la paz territorial en Colombia (y el mundo)”. En *Conflictos territoriales y territorialidades en disputa: Re-existencias y horizontes societales frente al capital en América Latina*. Betancourt y López (Coord.). CLACSO. Buenos Aires. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20210607120501/Conflictos-territoriales.pdf>

● Betancourt Milson, Lina Hurtado y Carlos Porto-Gonçalves (2015). *Tensiones territoriales y políticas públicas de desarrollo en la amazonia*. CLACSO. E-Book. Buenos Aires. ISBN 978-987-722-072-8. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/gsdll/cgi-bin/library.cgi?e=d-11000-00---off-0clacso--00-1----0-10-0---0---0direct-10---4-----0-0l--11-es-Zz-1---20-about---00-3-1-00-0--4----0-0-01-00-0utfZz-8-00&a=d&cl=CL3.3&d=D9261.2>.

● Betancourt Milson y López Pabel (2021). *Conflictos territoriales y territorialidades en disputa: Re-existencias y horizontes societales frente al capital en América Latina*. CLACSO. Buenos Aires. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20210607120501/Conflictos-territoriales.pdf>

● Bordas, Juan (2012) “Las políticas urbanas en y de la inundación en Santa Fe del año 2003. Continuidades y Transformaciones”. Tesis de Grado Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Universidad Nacional del Litoral.



● Bordas Juan (2015). “Los inundados y otras mistificaciones. La construcción del dispositivo de emergencia en Santa Fe”. XI Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.

● Bosisio Andrea y Moreno Jiménez Antonio. (2019). “Medición de la injusticia ambiental sobre poblaciones vulnerables y carenciadas por anegamientos pluviales: Un análisis en Santa Fe de la Vera Cruz (Argentina) basado en SIG”. *Revista Estudios Geográficos*. Vol. 80, N° 287. <https://doi.org/10.3989/estgeogr.201937.017>. Disponible en:

<https://estudiosgeograficos.revistas.csic.es/index.php/estudiosgeograficos/article/view/758>.

● Cabaña Nair Julieta (2019) “La desigualdad urbana bajo la perspectiva del Derecho a la Ciudad: un análisis desde el barrio Alto Verde en los años 2014-2018”. Tesina de grado de la Licenciatura en Trabajo Social de Ciencias Jurídicas y Sociales - Universidad Nacional del Litoral Facultad.

● Castro Hortensia, Cabre Pilar; Del Rey Rodríguez Manuel, Levrino Juan Pablo, Schmidt Carolina Gisela, Visintini, María Laura (2021). *Las condiciones de riesgo ambiental en los pueblos de la Costa*. Ediciones UNL, 2021. Libro digital. Santa Fe ISBN 978-987-749-308-5.

● Cataia Marcio (2017). “Uso del territorio y del lugar: poder de ordenamiento y contra racionalidad”. En *Ordenar los territorios. Perspectivas críticas desde América Latina*. Beuf (Comp.). Universidad Nacional de Colombia.

● Ceceña Ana Esther (2004a) “Los desafíos del mundo en el caben todos los mundos y la subversión del saber histórico” *Revista Chiapas* N.º 16. CLACSO e Instituto de Investigaciones Económicas de la Universidad Autónoma de México. DF, México. pp. 9-29.

● Ceceña Ana Esther (2004b). *La guerra por el agua y por la vida. Cochabamba: una experiencia de construcción comunitaria frente al neoliberalismo y el banco mundial*. Coordinadora en Defensa del Agua y la Vida. Cochabamba, Bolivia.

● Ceceña Ana Esther (2004c). “Estrategias de construcción de una hegemonía sin límites”. En *Hegemonías y emancipaciones en el siglo XXI*. Ceceña (Comp.). CLACSO. Buenos Aires, Argentina. ISBN: 950-9231-994-1. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20101018121053/cecena2.pdf>.

● Ceceña Ana Esther (2008) “De saberes y emancipaciones”. En *De los saberes de la emancipación y de la dominación*. Ceceña A.E Coord. 1a ed. - Buenos Aires. CLACSO. Ceceña A.E Coord. 1a ed. CLACSO. Buenos Aires. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20100817091913/saberes.pdf>.

● Ceceña Ana Esther, Aguilar Paula y Motto Carlos (2007). *Territorialidad de la dominación. Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)*. Observatorio Latinoamericano de Geopolítica. Buenos Aires. Disponible en: <https://casamdp.files.wordpress.com/2013/08/cecec3b1a-iirsa.pdf>.

● Ceirano Eduardo, Paoli Carlos y Schreider Mario (2020). “Las inundaciones en el área de santa fe. interpretación de sus efectos y simulación de los subsistemas Leyes Setúbal y Ruta Nacional 168-Alto Verde”. En *El río Paraná en su tramo medio: contribución al conocimiento hidrológico, geomorfológico y sedimentológico. Tomo 2*. Mario Amsler [et al.]. Editado por Carlos Ubaldó Paoli; Mario Schreider. 2da ed. Ampliada. Ediciones UNL. Libro digital. ISBN 978-987-749-267-5. Santa Fe. Disponible en: <https://www.unl.edu.ar/editorial/index.php?act=showPublicacion&id=278>.

● Cervera Manuel (1907). *Historia de la ciudad y provincia de Santa Fe 1573 – 1853*. Librería, imprenta y encuadernación “La Unión” de Ramón Ibáñez. Santa Fe

● Collado Adriana (2012). *El corredor de la costa. Conformación del paisaje y reconocimiento de sus recursos naturales*. Editorial UNL. Santa Fe

● Collado Adriana y Calvo José María (2005). “Santa Fe. Fundación, traslado y modernización”. En *Ciudad y Urbanización. Problemas y potencialidades*. Bertuzzi y Arroyo Comp. Ediciones UNL. Santa Fe.

● Composto Claudia y Navarro Mina (2014a). *Territorios en disputa. Despojo capitalista, luchas en defensa de los bienes comunes naturales y alternativas emancipatorias para América Latina*. Compiladoras. Bajo Tierra Ediciones. D.F, México. Disponible en: [https://horizontescomunitarios.files.wordpress.com/2017/02/territorios\\_en\\_disputa\\_bienes\\_comunes.pdf](https://horizontescomunitarios.files.wordpress.com/2017/02/territorios_en_disputa_bienes_comunes.pdf).

● Composto Claudia y Navarro Mina (2014b). “Claves de lectura para comprender el despojo y las luchas por los bienes comunes naturales en América Latina”. En *Territorios en disputa. Despojo capitalista, luchas en defensa de los bienes comunes naturales y alternativas emancipatorias para América Latina*. Composto y Navarro (Comp.). Bajo Tierra Ediciones. D.F, México. Disponible en: [https://horizontescomunitarios.files.wordpress.com/2017/02/territorios\\_en\\_disputa\\_bienes\\_comunes.pdf](https://horizontescomunitarios.files.wordpress.com/2017/02/territorios_en_disputa_bienes_comunes.pdf).

● Crovella Fernán (2011). “¿Lugares en emergencia o espacios emergentes? Contradicciones del territorio La Tablada de la ciudad de Santa Fe luego de las inundaciones del año 2003”. En *Política y territorialidad en tres ciudades argentinas*. Núñez y Ciuffolini (Comp.). Editorial El Colectivo. Buenos Aires.

● Crovella Fernán (2013) “Representaciones del espacio ¿Técnica racional o sacralización?”. En *Libro de ponencias: Teoría del habitar*. 3er. Congreso Iberoamericano Asociación Latinoamericana de Teoría del Habitar. Facultad de Arquitectura, Universidad de la República - Instituto de la Espacialidad Humana, Universidad de Buenos Aires. Montevideo.

● Crovella Fernán (2016a). “Plan de tesis doctoral”. Doctorado en Ciencias Sociales. Facultades de Ciencias Económicas. Ciencias de la Educación y Trabajo Social. Universidad Nacional de Entre Ríos. Directora: Dra. Ana E. Núñez.

● Crovella Fernán (2016b) “La noción de territorio como elemento fundamental en el análisis de la construcción y destrucción de relaciones. Consideraciones para una aproximación crítica”. En *Conflictos y Problemáticas Sociales en el Nordeste Argentino*. Espacio Interdisciplinario de Investigación sobre Conflicto y Territorio – Universidad Nacional del Nordeste. Resistencia.

● Crovella Fernán (2019). “Apuntes y despuntes sobre el espacio como dimensión”. En *Naturaleza, territorio y conflicto en la trama capitalista contemporánea*. Pérez Roig (Comp.) Extramuros Ediciones. Libro digital. ISBN 978-987-22408-4-4. Disponible en: [http://theomai.unq.edu.ar/geach/Libros/Naturaleza-Territorio\\_\(Tapa-Indice-Introduccion\).pdf](http://theomai.unq.edu.ar/geach/Libros/Naturaleza-Territorio_(Tapa-Indice-Introduccion).pdf).

● De Angelis Massimo (2012). “Marx y la acumulación primitiva El carácter continuo de los ‘cercamientos’ capitalistas” *Revista Theomai*. N° 26. Segundo semestre. ISSN: 1666-2830. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/124/12426097003.pdf>

● Del Rey Rodríguez Manuel y Levrino Juan Pablo (2021). “Rasgos físicos del territorio” en *Las condiciones de riesgo ambiental en los pueblos de la Costa*. Castro et al. Ediciones UNL. Santa Fe.

● Díaz Lozado Juliana y Félix, Mariano. (2016). “La caza de brujas sigue siendo un proceso clave para comprender el capitalismo hoy’: Conversaciones con Silvia Federici”. *Cuadernos de Economía Crítica*. Año 2, N.º 4. pp. 145-155. Disponible en: [https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art\\_revistas/pr.8383/pr.8383.pdf](https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.8383/pr.8383.pdf).

● Fals-Borda Orlando (2009). “Cómo investigar la realidad para transformarla”. En *Una sociología sentipensante para América Latina*. Siglo del Hombre Editores. CLACSO. Bogotá

● Fedele Javier. (2011a). *Puerto de Santa Fe. Paisajes de una continua construcción*. Ediciones UNL. Santa Fe.

● Fedele Javier. (2011b) *El río en la ciudad del plan*. Ediciones UNL. Santa Fe.

● Fedele Javier. (2011c) “Puertos sin barcos. El espacio urbano en el proceso de reconversión de usos del área portuaria de Santa Fe”, en *Revista Área* N°17. FADU-UBA. Buenos Aires. pp. 37-53. Disponible en: [https://area.fadu.uba.ar/wp-content/uploads/AREA17/17\\_fedele.pdf](https://area.fadu.uba.ar/wp-content/uploads/AREA17/17_fedele.pdf).

● Federici Silvia (2013) *Revolución punto cero. Trabajo doméstico, reproducción y luchas feministas*. Traficantes de Sueños. Madrid.

● Federici Silvia (2015). *Calibán y la bruja. Mujeres, cuerpos y acumulación originaria*. Tinta Limón. 2da Edición. Buenos Aires.

● Federici Silvia (2018). *El Patriarcado del Salario*. Ed. Tinta Limón. Buenos Aires.

● Félix, Mariano (2011). “¿Neo-desarrollismo: más allá del neo-liberalismo? Desarrollo y crisis capitalista en Argentina desde los 90”. *Revista Theomai*. N° 23. pp. 72-86. Disponible en: <https://core.ac.uk/download/pdf/301102512.pdf>.

● Félix, Mariano (2015) “¿Qué hacer...con el desarrollo? Neodesarrollismos, buenvivir y alternativas populares”. *Sociedad y Economía*. pp. 29-49. Disponible en: [https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art\\_revistas/pr.8385/pr.8385.pdf](https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.8385/pr.8385.pdf).

● Feliz Mariano y Díaz Lozano Juliana (2017). “Reproducción social, neodesarrollismo y saqueo de las riquezas sociales en Argentina, 2002 – 2016”. En *Desarrollo en Debate. Crisis transición y alternativas*. Feliz y otros. Editorial El Colectivo.

●Félix Mariano y Melón Daiana Elisa (2020). “IIRSA, subimperialismo brasileño y resistencias populares. Los conflictos en torno a la represa de Inambari (Perú) y de la carretera sobre el TIPNIS (Bolivia)”. *Revista Estudios Socioterritoriales*. Universidad del Centro Provincia de Buenos Aires. Tandil. Disponible en: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/126117>.

●Fernandes Macano Bernardo (2005); “Movimentos socioterritoriais e movimentos socioespaciais: Contribuiçãoteórica para uma leitura geográfica dos movimentos sociais”. *OSAL 16*. Año VI. N° 16. CLACSO. Buenos Aires. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/osal/20110312111042/34MFernandes.pdf>

●Fernández Equiza, Ana María (2013); “Desarrollo y conflictos socioambientales. Indagaciones para construir nuevos posibles”. *En Territorios. Economía internacional y conflictos socioambientales*. Fernández Equiza (Comp.). Centro de Investigaciones Geográficas (CIG), Instituto de Geografía, Historia y Ciencias Sociales (IGEHCS), Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires (UNCPBA), Red de Editoriales de las Universidades Nacionales. Tandil. Disponible en: <https://igehcs.conicet.gov.ar/wp-content/uploads/sites/104/2019/07/Territorios-econom%C3%ADa-internacional-y-conflictos-socioamb.pdf>.

●Fernández Equiza, Ana María. (2007). “Análise Interdisciplinar da valoraçãoda Natureza nos Conflitos Ambientais”. Tesis Doctoral. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. Brasil. Disponible en: [www.tede.ufsc.br/teses/PICH0062-T.pdf](http://www.tede.ufsc.br/teses/PICH0062-T.pdf)

●Fernández Equiza Ana, Álvarez Álvaro, Alomar Messineo Dafne, Zabalza Delfina (2020). “Propuesta metodológica para el estudio de conflictos ambientales. su aplicación al análisis del conflicto forestal en Misiones, Argentina”. *Revista Venezolana de Geografía*. Volumen 62. pp. 12-27. SSNe 2244-8853. Disponible en: <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/138297>.

●Ford Alberto, Pinillos Cintia, Berdondini Mariana, Carné Martín y Signorelli Gisela (2020). “Participación ciudadana e instituciones representativas. La experiencia de las regiones santafesinas en el Plan Estratégico Provincial (2008-2011)”. Producción de Docentes e Investigadores - Informe de Investigación. Proyecto Sectel. Facultad De Ciencia Política y Relaciones Internacionales. Universidad Nacional de Rosario. Disponible en: <https://rephip.unr.edu.ar/handle/2133/19188>.

●Foucault Michel (1978) *Microfísica del poder*, Madrid. La Piqueta.

●Foucault Michel (1988) “El sujeto y el poder”. En *Revista Mexicana de Sociología*. Vol. 50, No. 3. México. pp 3-20. Disponible en: <https://www.jstor.org/stable/3540551>.

●Foucault Michel. (2007) *El Nacimiento de la biopolítica*. Fondo de Cultura Económica. 2007.

●Fridman Fania, Alem Gennari Luciana y Lencioni Sandra (2018). *Políticas públicas e territorios: onze estudos latino-americanos*. CLACSO. Buenos Aires. Disponible en: [http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20181003014033/Politicas\\_publicas\\_territorio.pdf](http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20181003014033/Politicas_publicas_territorio.pdf)

●García Rolando (2006). *Sistemas Complejos. Conceptos, método y fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria*. Editorial Gedisa. Barcelona.

●Gardiol Mario, Tonini Carlos y Tonini Sandra (2006) “Saneamiento catastral y cartográfico de la planicie aluvial del río Paraná en la provincia de Santa Fe”. *Revista Pampa* N°2. UNL. pp 147-164. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3289223>

●Gardiol Mario, Tonini Carlos y Tonini Sandra (2010). “Saneamiento catastral en la planicie aluvial del río Paraná”. *CT Catastro*. pp.91 a 101. Disponible en: <https://www.catastro.minhap.es/documentos/publicaciones/ct/ct70/6.pdf>.

●Giacosa Ricardo, Paoli Carlos y Cacik Pablo (2020). “Conocimiento del régimen hidrológico”. En *El río Paraná en su tramo medio: contribución al conocimiento hidrológico, geomorfológico y sedimentológico. Tomo 1*. - Mario Amsler [et al.]. Editado por Carlos Ubaldo Paoli; Mario Schreider. 2da ed. Ampliada. Ediciones UNL. Libro digital. ISBN 978-987-749-267-5. Santa Fe. Disponible en: <https://www.unl.edu.ar/editorial/index.php?act=showPublicacion&id=278>

●Giaretto Mariana (2018) *Luchas territoriales y Estado. Criminalización y resistencias en el sur*. Publifadecs. Neuquén. Disponible en: [https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/151194/CONICET\\_Digital\\_Nro.11fa4667-e0fa-4986-b970-6af18ae11cde\\_X.pdf?sequence=6&isAllowed=y](https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/151194/CONICET_Digital_Nro.11fa4667-e0fa-4986-b970-6af18ae11cde_X.pdf?sequence=6&isAllowed=y)



● Giaretto Mariana y Poth Carla (2015) “Lo territorial en disputa: aportes para la articulación entre luchas urbanas y luchas socioambientales”. *Revista Despierta*, Año 02, Número 02. pp. 3-27. Disponible en: <https://www.pensamientopenal.com.ar/doctrina/42810-lo-territorial-disputa-aportes-articulacion-entre-luchas-urbanas-y-luchas-socio>.

● Gioria, Blanca (2009) *La construcción del espacio geográfico de la ciudad de Santa Fe 1573 - 2007*. Espacio Santafesino, Gobierno de Santa fe – Instituto Superior N.º 12. Santa Fe.

● Gioria Blanca (2019) “Incidencia de las Políticas Públicas de Planificación Urbana en el Ordenamiento del Territorio del Municipio de Santa Fe de la Vera Cruz, entre los años 2000 – 2015”. Tesis Doctoral. Doctorado en Geografía. Facultad de Historia, Geografía y Turismo. Universidad del Salvador.

● Gómez Néstor (2007). “Vulnerabilidad, pobreza y catástrofe. La inundación en la ciudad de Santa Fe (Argentina) 2003”. En IX Jornadas Argentinas de Estudios de Población. Asociación de Estudios de Población de la Argentina. Córdoba. Disponible en: <https://www.academica.org/000-028/130.pdf>.

● Gramaglia Valeria y Visintini María Laura (2011) “Planificación territorial y gestión de riesgos en el área metropolitana”. En *Agenda metropolitana. Santa Fe-Paraná*. Soijet (Comp.) Ed. UNL. Santa Fe.

● Grand Lucila y Arrillaga Hugo (2009) “La construcción y reconstrucción de un territorio vulnerable. ¿Una lección aprendida?”. En *La construcción social del riesgo y el desastre en el aglomerado Santa Fe*. Herzer y Arrillaga. (Coord.). Ediciones UNL. Santa Fe.

● Guber Rosana (2004). *El salvaje metropolitano. Reconstrucción del conocimiento social en el trabajo de campo*. Paidós. Buenos Aires.

● Gudynas Eduardo (2004). *Ecología, Economía y Ética del Desarrollo Sostenible*. Coscoroba Ediciones. 5ta Edición Revisada. Montevideo.

● Gudynas, Eduardo (2009). "Diez tesis urgentes sobre el nuevo extractivismo en Extractivismo y sociedad". En *Extractivismo, política y sociedad*. Rhon Dávila, Schuldt, Acosta, et al. Centro Andino de Acción Popular (CAAP) de Ecuador y Centro Latino Americano de Ecología Social (CLAES). Quito, Ecuador. Disponible en: <http://extractivismo.com/2009/11/extractivismo-politica-y-sociedad/>.

●Gudynas Eduardo (2016) “Modos de producción y modos de apropiación, una distinción a propósito de los extractivismo”. En *Actual Marx Intervenciones* No 20. LOM, Santiago de Chile. Pp. 95-121. Disponible en: [https://www.researchgate.net/publication/326671380\\_Modos\\_de\\_produccion\\_y\\_modos\\_de\\_apropiacion\\_una\\_distincion\\_a\\_proposito\\_de\\_los\\_extractivismos](https://www.researchgate.net/publication/326671380_Modos_de_produccion_y_modos_de_apropiacion_una_distincion_a_proposito_de_los_extractivismos)

●Gutiérrez Aguilar Raquel (2013) “Mujeres, reproducción social y luchas por lo común. Ecos de la visita de Silvia Federici a México en otoño del 2013” *Bajo el Volcán*. Vol. 15, núm. 22. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Puebla, México. pp. 63-69. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/286/28642148004.pdf>.

●Gutiérrez Aguilar Raquel (2015) “A propósito del trabajo de Silvia Federici. Colocar la reproducción material y simbólica de la vida social y la capacidad humana de producir lo común como punto de partida para la reflexión crítica y la práctica política”. En *Apantle Revista de estudios comunitarios*. N° 1. Sociedad Comunitaria de Estudios Estratégicos. Puebla, México (octubre). Pp169-166. Disponible en: <https://horizontescomunitarios.files.wordpress.com/2017/01/elapantle.pdf>.

●Gutiérrez Aguilar Raquel (2017). *Horizontes comunitario-populares. Producción de lo común más allá de las políticas estado-céntricas*. Editorial Traficantes de Sueños. Madrid.

●Gutiérrez Aguilar Raquel (2019). Exposición Seminario Producción de lo común, autonomías y formas no patriarcales de organización social. Doctorado en Estudios Sociales Agrarios de la Universidad Nacional de Córdoba. Ciudad de Córdoba. Del 3 al 6 de abril.

●Gutiérrez Raquel y Huáscar Salazar Lohman (2015). “Reproducción comunitaria de la vida Pensando la trans-formación social en el presente”. En *Apantle Revista de estudios comunitarios*. N° 1. Sociedad Comunitaria de Estudios Estratégicos. Puebla, México (octubre). pp. 15-51. Disponible en: <https://horizontescomunitarios.files.wordpress.com/2017/01/elapantle.pdf>

●Gutiérrez Aguilar Raquel, Navarro Trujillo Mina y Linsalata Lucía (2017). “Repensar lo político, pensar lo común. Claves para la discusión” En *Modernidades alternativas*. Inclán, Linsalatta & Millán (Coord.). Colección Modernidades alternativas y nuevo sentido común: prefiguraciones de una modernidad no capitalista. Universidad Nacional Autónoma de México y Ediciones del Lirio S.A. de C. V. DF México. Disponible en:

[https://www.researchgate.net/publication/328942387\\_Repensar\\_lo\\_politico\\_pensar\\_lo\\_comun\\_Claves\\_para\\_la\\_discusion](https://www.researchgate.net/publication/328942387_Repensar_lo_politico_pensar_lo_comun_Claves_para_la_discusion).

● Haesbaert Rogério (2013). “De espaço e território, estrutura e processo”. Revista *Economía, Sociedad y Territorio*. Vol. XIII. N° 43. El Colegio Mexiquense, A.C. Toluca, México. Pp. 805-815. Disponible en: [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-84212013000300011](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-84212013000300011).

● Haesbaert Rogério (2018) “De categoría de análisis a categoría da práctica: A multiplicidade do território numa perspectiva latino-americana”. En *Políticas públicas e territórios: onze estudos latino-americanos*. Fridman, Gennari y Lencioni (Coord.). CLACSO. Buenos Aires. Disponible en: [http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20181003014033/Políticas\\_publicas\\_territorio.pdf](http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20181003014033/Políticas_publicas_territorio.pdf)

● Haidar Julieta (2007) “La inundación en la ciudad de Santa Fe entre abril y mayo de 2003. Un análisis de políticas públicas”. Revista Pampa N.º 3. UNL. pp. 197-217. Disponible en: [https://www.researchgate.net/publication/46116835\\_La\\_Inundacion\\_en\\_la\\_Ciudad\\_de\\_Santa\\_Fe\\_entre\\_Abril\\_y\\_Mayo\\_de\\_2003\\_Un\\_Analisis\\_de\\_Políticas\\_Publicas](https://www.researchgate.net/publication/46116835_La_Inundacion_en_la_Ciudad_de_Santa_Fe_entre_Abril_y_Mayo_de_2003_Un_Analisis_de_Políticas_Publicas).

● Harvey David (2005); “El nuevo imperialismo: acumulación por desposesión”. En *El nuevo desafío imperial*. Panitch y Layes (Editorial). Socialist Register, CLACSO, Buenos Aires.

● Harvey David (2007). *Los espacios del capital. Hacia una geografía crítica*. Akal. Madrid.

● Heidegger Martín (1997). *Filosofía Ciencia y Técnica*. Editorial Universitaria. Tercera edición. Santiago de Chile.

● Heinrich Verónica, Mines Patricia, Reinheimer Bruno y Cabrera. Hugo. (2019). “Construcción y representación de la identidad de Alto Verde y La Boca. Trabajo conjunto entre la Red Interinstitucional y Social de Alto Verde y la Universidad Nacional del Litoral”. +E: *Revista de Extensión Universitaria*. 9 (11). Pp. 69-91. Doi: 10.14409/extensión.v9i11.Jul-Dic.8727. Disponible en: <https://bibliotecavirtual.unl.edu.ar/publicaciones/index.php/Extension/article/view/8727>.

● Hernández Morales Iris (2020). “Colonialismo, capitalismo y patriarcado en la historia y los feminismos de Abya Yala”. *Revista Estudios Psicosociales Latinoamericanos*. Vol. 3 N°1. pp. 29-47. ISSN 2619-6077.

- Herrera Santana David (2019). “Geopolítica de la fragmentación y poder infraestructural. El Proyecto One Belt, One Road y América Latina”. *Geopolítica(s) Revista de estudios sobre espacio y poder*. Vol. 10 N°.1. pp. 41-68. <https://doi.org/10.5209/GEOP.58761>. Disponible en: <https://revistas.ucm.es/index.php/GEOP/article/view/58761>.
- Herzer Hilda y Arrillaga Hugo (coord.) (2009) *La construcción social del riesgo y el desastre en el aglomerado Santa Fe*. Ediciones UNL. Santa Fe
- Iriondo Martín (2011a). “El Paraná Medio”. En *Río Paraná*. Iriondo et.al. Bolsa de Comercio de Santa Fe. Santa Fe. Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/publicaciones-institucionales.php>
- Iriondo Martín (2011b). “Cuenca del Paraná”. En *Río Paraná*. Iriondo et.al. Bolsa de Comercio de Santa Fe. Santa Fe. Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/publicaciones-institucionales.php>.
- Izaguirre Inés (1998). “El poder en proceso. La violencia que no se ve” En *Democracia sin exclusiones ni excluidos*. Sader (Comp.). Ed. Nueva Sociedad. Caracas.
- Landau Matías, Beltramino Tamara, Obradovich Gabriel, Sosa Pamela, Niescerowicz María José, Álvarez Luisa (2021). *Entre el partido, la Universidad y la Municipalidad: Los radicales universitarios y la política en Santa Fe (2007-2015)*. Ediciones UNL. ISBN: 978-987-749-352-8.
- Lattuada Mario, Nogueira María Elena, Porstmann Juan Carlos y Urcola Marcos (2019). *Santa Fe: territorio y desarrollo: un estudio de trayectorias regionales asimétricas*. Editorial Teseo – UAI. Colección UAI Investigación. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. ISBN 978-987-723-208-0
- Lefebvre Henri (2013) *La producción del Espacio*. Capitán Swing. Madrid.
- Leff Enrique (2014) *La apuesta por la vida imaginación sociológica e imaginarios sociales en los territorios ambiental es del sur*. Vozes Editoras. México DF.
- Leff Enrique (2005). “La geopolítica de la biodiversidad y el desarrollo sustentable. Economización del mundo, racionalidad ambiental y reapropiación social de la naturaleza”. *OSAL*. Año VI N°. 17. CLACSO. pp. 263-273. Buenos Aires. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/osal/20110313071126/37Leff.pdf>.
- Longo Roxana (2012). *El protagonismo de las mujeres en los movimientos sociales. Innovaciones y desafíos. Prácticas, sentidos y representaciones sociales de las mujeres que participan en movimientos sociales*. Pañuelos en Rebeldía. Buenos Aires
- Lourau Rene (2009). *El Estado Inconsciente*. Terramar. Buenos Aires.

●Luxemburgo Rosa (1967). *La acumulación del capital*. Editorial Grijalbo. México.

●Machado Aráoz Horacio (2011). “El auge de la Minería transnacional en América Latina De la ecología política del neoliberalismo a la anatomía política del colonialismo” En *La naturaleza colonizada. Ecología política y minería en América Latina*. Alimonda (Coord.) Editorial Ciccus y CLACSO. Buenos Aires. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/grupos/alimonda.pdf>.

●Machado Aráoz Horacio 2012 “Los dolores de Nuestra América y la condición neocolonial. Extractivismo y biopolítica de la expropiación” en *OSAL. N° 32 Movimientos socioambientales en América Latina*. Sader y Gentili (Ed.). CLACSO. Buenos Aires. Disponible en: [https://www.clacso.org.ar/libreria-latinoamericana/libro\\_por\\_programa\\_detalle.php?campo=&texto=&id\\_libro=717](https://www.clacso.org.ar/libreria-latinoamericana/libro_por_programa_detalle.php?campo=&texto=&id_libro=717).

●Machado Araoz Horacio (2014). “Territorios y cuerpos en disputa: Extractivismo minero y ecología política de las emociones”. *Intersticios. Revista sociológica de pensamiento crítico*. Vol. 8 N°1: Intransigencias. pp.56-71. ISSN 1887–3898. Disponible en: <https://www.intersticios.es/article/view/11288>.

●Machado Aráoz Horacio (2015). “Ecología Política de los regímenes extractivistas. De reconfiguraciones imperiales y re-existencias decoloniales en nuestra América”. *Bajo el Volcán*. Año 15, N° 23. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Puebla, México. pp. 11-51. ISSN: 8170-5642. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/286/28643473002.pdf>.

●Machado Aráoz Horacio, Svampa Maristella, Viale Enrique, Giraud Marcelo, Wagner Lucrecia, Aantonelli Mirta, Giarraca Norma y Teuba Miguel, (2011). *15 Mitos y Realidades de la minería transnacional en Argentina*. Editorial Herramienta y El Colectivo. Buenos Aires. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/Argentina/iigg-uba/20161025033400/15mitos.pdf>.

●Mandrini, Raúl (2008). *La Argentina Aborígen. De los primeros pobladores a 1910*. Siglo Veintiuno Editores. Buenos Aires.

●Manzanal Mabel (2014). “Desarrollo. Una perspectiva crítica desde el análisis del poder y del territorio”. *Realidad Económica 283, IADE*. Buenos Aires. Disponible en:[http://www.iade.org.ar/system/files/ediciones/realidad\\_economica\\_283.pdf](http://www.iade.org.ar/system/files/ediciones/realidad_economica_283.pdf)

●Marín Juan Carlos (1996). *Conversaciones sobre el poder*. Instituto Gino Germani. Oficina de Publicaciones CBC. UBA. Buenos Aires.

- Marín Juan Carlos (2009). *Cuaderno 8*. Ediciones PICASO-Colectivo Editorial. Buenos Aires.
- Marradi Alberto, Archenti Nélica y Piovani Juan Ignacio (2007). *Metodología de las Ciencias Sociales*. Emecé. Buenos Aires.
- Marx Karl (2004). *El Capital*. Siglo XXI. Buenos Aires
- Marx Karl y Engels Friedrich (1985). *Ideología Alemana*. Ediciones Pueblos Unidos y Editorial Cartálogo. Buenos Aires.
- Mayntz Renate, Holm Kurt y Hubner Peter (1988). *Introducción a los métodos de la sociología empírica*. Editorial Alianza. Madrid.
- Merlinski Gabriela (2008). “Agregando valor a los estudios de caso: reflexiones desde la trastienda de la investigación”. En “I Encuentro Latinoamericano de Metodología de las Ciencias Sociales: Cambios y continuidades sociales y políticas en Argentina y la región en las últimas décadas. Desafíos para el conocimiento social”. La Plata, 10, 11 y 12 de diciembre. Disponible en: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/109315>.
- Mines Patricia y Giavedoni Ricardo (2012). “Guardianes del río: jóvenes al cuidado del patrimonio natural y cultural de las islas”. 5° Congreso Nacional de Extensión Universitaria. Universidad Nacional de Córdoba. Disponible en: <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/ext/article/view/1654/pdf>.
- Mines Patricia y Giavedoni Ricardo (2016). “Guardianes del río. Reflexiones sobre lo que hacemos y aprendemos al lado del agua”. En *Revista +E versión digital* N°. 6. Ediciones UNL. pp. 224-231. Disponible en: <https://bibliotecavirtual.unl.edu.ar/publicaciones/index.php/Extension/article/view/6346>.
- Mines Patricia, Giavedoni Ricardo, Rodríguez Alba, Mihura Enrique, Robles Ricardo, Picech Ana Clara, Devar Romina y Lo Vuolo Agostina (2015). “Nuevos territorios, nuevos consensos. El turismo sustentable en paisajes vulnerables”. XXXIV Encuentro Arquisur. XIX Congreso Ciudades Vulnerables. Proyecto o incertidumbre. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de La Plata. 16, 17 y 18 de septiembre. Disponible en: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/51807>
- Montagnini Daniela (2012). “Incidencia de los sedimentos finos (carga de lavado) en la formación de la planicie aluvial del río Paraná en su tramo medio. Análisis temporal y espacial.” Propuesta de tesis doctoral. Facultad de Ciencias Exactas, Ingeniería y Agrimensura. Universidad Nacional del Rosario.



●Montagnini Daniela (2021). “Taller Hídrico”. Material de formación interna. Bachillerato Popular La Vuelta del Paraguayo EEMPA 3190. Santa Fe.

●Montagnini María, Basualdo Andrea, Alarcón Juan, Ramonell Carlos, Amsler Mario (2005) “Evolución morfológica de la embocadura de los ríos Colastiné y Leyes, planicie aluvial del Paraná Medio”. En *Ríos 2005: Principios y Aplicaciones en Hidráulica de Ríos*. Farias, Brea y Cazeneuve (Ed.). ISBN 987-20109-4-3 (CD-ROM) & 987-20109-5-1 (libro). Memorias del Segundo Simposio Regional sobre Hidráulica de Ríos. Neuquén, Argentina. 2-4 noviembre. Disponible en: [http://irh-fce.unse.edu.ar/RE/RE\\_Montagnini%20Evolucion%20Morfologica.pdf](http://irh-fce.unse.edu.ar/RE/RE_Montagnini%20Evolucion%20Morfologica.pdf).

●Natenzon Claudia (2003) “Inundaciones catastróficas, vulnerabilidad social y adaptaciones en un caso argentino actual”, en *Climate Change Impacts and Integrated Assessment EMF (Energy Modeling Forum) Workshop IX*. Stanford University. Snowmass, July 28 - August 7. Colorado, EEUU. Disponible en: <https://silotips.com/download/climate-change-impacts-and-integrated-assessment-emf-workshop-ix-july-28-august>.

●Natenzon Claudia (2015) “Presentación”. En *Riesgos, catástrofes y vulnerabilidades. Aportes desde la geografía y otras ciencias sociales para casos argentinos*. Natenzon y Ríos (Comp.) Imago Mundi. Buenos Aires. Disponible en: [https://www.researchgate.net/publication/351055118\\_Riesgos\\_catastrofes\\_y\\_vulnerabilidades\\_Aportes\\_desde\\_la\\_geografia\\_y\\_otras\\_ciencias\\_sociales\\_para\\_casos\\_argentinos](https://www.researchgate.net/publication/351055118_Riesgos_catastrofes_y_vulnerabilidades_Aportes_desde_la_geografia_y_otras_ciencias_sociales_para_casos_argentinos)

●Natenzon Claudia y Viand Jéscica (2005) “Gestión de los desastres en Argentina. Instituciones nacionales involucradas en la problemática de las inundaciones”. En 10° Encuentro de Geógrafos de América Latina (EGAL). Universidad de San Pablo, 20 al 25 de marzo.

●Navarro Mina Lorena (2015). “Hacer común contra la fragmentación en la ciudad: experiencias de autonomía para la reproducción de la vida”. En *Apantle Revista de estudios comunitarios*. N° 1. Sociedad Comunitaria de Estudios Estratégicos. Puebla, México (octubre). Pp101-123. Disponible en: <https://horizontescomunitarios.files.wordpress.com/2017/01/elapantle.pdf>.

●Navarro Mina Lorena (2019). “Despojo múltiple sobre el tejido de la vida: impactos y resistencias socioambientales”. *Textual, análisis del medio rural*. N°. 73: Movimientos sociales y cultura rural. Universidad Autónoma de Chapingo. pp. 11-41. Disponible en: <https://chapingo-cori.mx/textual/textual/article/view/r.textual.2018.73.01>

●Núñez Ana (2012). Lo que el agua (no) se llevó. Política urbana: poder, violencia e identidades sociales. Buenos Aires: El Colectivo ediciones. 2012.

●Núñez Ana, Crovella Fernán, Bordas Juan (2014). “Relocalizando el riesgo y la segregación. Análisis sobre apariencias e inobservables en las políticas públicas vinculadas al habitar”. En *Revista Iberoamericana de Urbanismo* N.º 11. Barcelona. ISSN: 2013-6242. Disponible en: <https://www.raco.cat/index.php/RIURB/article/view/306819/0>.

●Orellano Luciano. (2020). *Argentina sangra por las barrancas del Río Paraná*. Editorial Ágora. Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

●Ornellas Raúl (2008). “Saberes de la dominación. Panorama de las empresas transnacionales en América Latina. Agenda de investigación” En *De los saberes de la emancipación y de la dominación*. Ceceña A.E Coord.1a ed. CLACSO. Buenos Aires. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20100817091913/saberes.pdf>.

●Ortega Reyna Jaime y Pimmer Stefan (2010) “Movimientos sociales en el Estado ampliado. Una lectura desde Gramsci”. *Revista Sociológica*. Vol. 25, N.º. 72. Universidad Autónoma Metropolitana Distrito Federal, México. Pp. 185-199. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/3050/305026713008.pdf>.

●Ouviaña Hernán (2008) “Las asambleas barriales y la construcción de lo ‘público no estatal’: la experiencia en la ciudad Autónoma de Buenos Aires”. En *La política en movimiento. Identidades y experiencias de organización en América Latina*. Levy y Gianatelli (Comp.). CLACSO. Buenos Aires. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/becas/20100818104932/LEVY.pdf>.

●Ouviaña Hernán y Thwaites Rey Mabel (2019). *Estados en disputa: auge y fractura del ciclo de impugnación al neoliberalismo en América Latina*. Colección Ensayo e Investigación. Editorial El Colectivo, Ediciones de abajo, Bajo tierra ediciones, Quimantú, Editorial Zur. CLACSO, IEALC, TNI. Buenos Aires. Disponible en: [http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20190207045344/Estados\\_en\\_Disputa.pdf](http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20190207045344/Estados_en_Disputa.pdf)

●Paoli Carlos y Goniadzki Dora (2004). *La cuenca del río Salado y la crecida de abril de 2003*. INA. Santa Fe.

●Paoli Carlos y Malinow Guillermo (2010). *Criterios para la determinación de crecidas de diseño en sistemas climáticos cambiantes*. Ediciones UNL. Santa Fe. ISBN 978-987-657-371-9. Disponible en: [https://www.fich.unl.edu.ar/extension/wp-content/uploads/sites/5/2021/10/crecidas-manual.cdr\\_compressed-2.pdf](https://www.fich.unl.edu.ar/extension/wp-content/uploads/sites/5/2021/10/crecidas-manual.cdr_compressed-2.pdf).

●Paoli Carlos, Iriundo Martín y García Norberto (2020). “Características de las cuencas de aporte”. En *El río Paraná en su tramo medio: contribución al conocimiento hidrológico, geomorfológico y sedimentológico. Tomo 1*. Mario Amsler [et al.]. Editado por Carlos Ubaldo Paoli; Mario Schreider. 2da ed. Ampliada. Ediciones UNL. Libro digital. ISBN 978-987-749-267-5. Santa Fe. Disponible en: <https://www.unl.edu.ar/editorial/index.php?act=showPublicacion&id=278>

●Pasquali Laura (2006). “La provincia en conflicto: transformaciones económicas, fracaso político y resistencia social 1966 - 1976”. En *El siglo veinte: Problemas sociales, políticas de Estado y economías regionales. Nueva Historia de Santa Fe*. Videla (Coord.). Prohistoria Ediciones y Diario La Capital. Rosario.

●Peregalli Alessandro (2021). “Más allá de la geopolítica: una trayectoria logística de la IIRSA”. En *Conflictos territoriales y territorialidades en disputa: Re-existencias y horizontes societales frente al capital en América Latina*. Betancourt y López (Comp.). CLACSO. Buenos Aires. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20210607120501/Conflictos-territoriales.pdf>

●Pérez Orozco Amaia (2014) *Subversión feminista de la economía. Aportes para un debate sobre el conflicto capital-vida*. Traficantes de sueños. Madrid.

●Piriz José Alberto (2000). “Corte de la Vuelta del Paraguayo (río Santa Fe), primer dragado mecanizado realizado en la jurisdicción del Paraná Medio. Año 1900.”. Boletín Colegio de Profesionales de la Agrimensura de la Provincia de Santa Fe N°33. Separata 28. Mayo a junio. Santa Fe.

●Pistone Catalina (1983). “El río en la historia de la ciudad de Santa Fe”. Separata de la Revista N° 54 de la Junta Provincial de Estudios Históricos de Santa Fe. Santa Fe.

●Politis Gustavo y Bonomo Mariano (2018). *Goya-Malabrigo: arqueología de una sociedad indígena del noreste argentino*. Colección Saberes. Editorial UNICEN. ISBN 978-987-4901-13-2

●Porto Gonçalves Carlos (2001). *Geo- grafías: Movimientos sociales, nuevas territorialidades y sustentabilidad*. Editorial Siglo XXI. México.

●Porto Gonçalves Carlos (2003). “A geograficidade do social; uma contribuição para o debate metodológico sobre estudos de conflito e movimentos sociais na América Latina” En *Movimientos Sociales y Conflicto en América Latina*. Seoane (Comp.). CLACSO. Buenos Aires. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20100724062248/mov.pdf>.

●Porto Gonçalves Carlos (2008). “De Saberes y de Territorios - diversidad y emancipación a partir de la experiencia latino-americana”. En *De los saberes de la emancipación y de la dominación*. Ceceña. CLACSO, Buenos Aires. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20100817091913/saberes.pdf>.

●Porto-Gonçalves Carlos (2016). “O Dificil Espelho: a originalidade teórico-política do movimento dos seringueiros e a ‘confluência perversa’ no campo ambiental no Acre”. En *Despojos y resistencias en América Latina, Abya Yala*. Hocsman y Porto-Gonçalves (Coord.). Estudios Sociológicos Editora. Buenos Aires. Disponible en: [http://estudiosociologicos.org/-descargas/eseditora/despojos-y-resistencias/despojos-y-resistencias-en-america-latina\\_porto-goncalves.pdf](http://estudiosociologicos.org/-descargas/eseditora/despojos-y-resistencias/despojos-y-resistencias-en-america-latina_porto-goncalves.pdf)

●Porto-Gonçalves Carlos (2017). “Lucha por la tierra. Lucha por la Tierra” En. *Ecología política latinoamericana: pensamiento crítico, diferencia latinoamericana y rearticulación epistémica. Tomo II*. Alimonda, Pérez y Martín (Coord.). CLACSO y Ciccus Editores. Buenos Aires. Disponible en: [https://www.clacso.org.ar/libreria-latinoamericana/buscar\\_libro\\_detalle.php?id\\_libro=1304&campo=autor&texto=](https://www.clacso.org.ar/libreria-latinoamericana/buscar_libro_detalle.php?id_libro=1304&campo=autor&texto=).

●Porto-Gonçalves Carlos y Hocsman Luis (2016). *Despojos y resistencias en América Latina, Abya Yala*. Estudios Sociológicos Editora. Buenos Aires. Disponible en: [http://estudiosociologicos.org/-descargas/eseditora/despojos-y-resistencias/despojos-y-resistencias-en-america-latina\\_porto-goncalves.pdf](http://estudiosociologicos.org/-descargas/eseditora/despojos-y-resistencias/despojos-y-resistencias-en-america-latina_porto-goncalves.pdf)

●Poulantzas Nicos (1979). *Estado, poder y socialismo*. Siglo veintiuno ediciones.

●Puello-Socarrás José (2015). “Neoliberalismo, anti neoliberalismo, nuevo neoliberalismo. episodios y trayectorias económico-políticas suramericanas (1973-2015)”. En *Neoliberalismo en América Latina. Crisis, tendencias y alternativas*. Rojas Villagra (Coord.). CLACSO. Asunción. ISBN: 978-99967-788-3-5. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20151203044203/Neoliberalismo.pdf>.

●Ramonell Carlos (2011) “La Laguna Setúbal”. En *Río Paraná-* Iriondo et.al. Bolsa de Comercio de Santa Fe. Santa Fe. Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/publicaciones-institucionales.php>.

●Rausch Gisela (2008) “Una historia periférica. El proceso de urbanización en el valle aluvial santafesino”. En Revista Polis N.º 10. Revista de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Universidad Nacional del Litoral. P.p 86.95. Disponible en: <https://bibliotecavirtual.unl.edu.ar/publicaciones/index.php/POLIS/article/view/384/478>

● Rausch Gisela (2010). “El Plan del 80 en Santa Fe: Regionalización tardía ante una suburbanización inminente”. *Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad*. VOL. 9 - N.º 9. pp. 111-129. ISSN 1666-6186. Disponible en: <https://revistas.unne.edu.ar/index.php/crn/article/view/877/761>.

● Rausch Gisela (2011a). “La ciudad y el depósito material de sus deseos: Santa Fe (Argentina) y las imágenes de su periferia”. *Revista de Estudios Sociales*. N.º40. Bogotá Sept./Dic. ISSN 0123-885X. Disponible en: [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0123-885X2011000300009](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0123-885X2011000300009).

● Rausch Gisela (2011b). “Puerto Colastiné y Ferrocarril Santa Fe: La construcción de una territorialidad de explotación”. *Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad*. Vol. 11. N.º 11. pp.7-26. Disponible en: <https://revistas.unne.edu.ar/index.php/crn/article/view/565/497>.

● Rausch Gisela (2012). “El abandono territorial y el vacío legal como estrategias para la urbanización: La expansión de la ciudad de Santa Fe (Argentina) en el siglo XX”. *Revista Arquisur*. FADU. UNL. Santa Fe. ISSN: 2250-4206. Disponible en: <https://bibliotecavirtual.unl.edu.ar/publicaciones/index.php/ARQUISUR/article/view/935/1396>.

● Rausch Gisela (2014). “El paradigma del hiperconsumo en contextos espaciales ambientalmente críticos. Santa fe (Argentina) y la urbanización del valle aluvial del río Paraná a finales del siglo XX”. *Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad*. Vol. 16 - N.º 16. pp. 087-106. ISSN1666-618. Disponible en: <https://revistas.unne.edu.ar/index.php/crn/article/view/270>.

● Rausch Gisela (2016). “Estado, Desarrollo y Naturaleza: el caso del proyecto Paraná Medio bajo el paradigma hidráulico nacional (Argentina, 1958–1986)”. *Estudios Socioterritoriales. Revista de Geografía*. N.º 20. p. 11-25. ISSN 1853-4392. Disponible en: <https://ojs2.fch.unicen.edu.ar/ojs-3.1.0/index.php/estudios-socioterritoriales/article/view/297>.

● Rausch Gisela (2018). “Relatos globales y tensiones locales: las territorialidades materiales y discursivas durante el conflicto socioambiental por el proyecto Paraná Medio (Argentina, 1990)”. *Revista de Estudios Sociales*. Bogotá. pp. 86 – 98. Disponible en: [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0123-885X2018000300086](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0123-885X2018000300086).

● Rodil Marta (1994). *Puerto perdido*. Centro de publicaciones UNL. Santa Fe.

- Roze Jorge (2003). *Inundaciones recurrentes*. Ediciones Al Margen. La Plata.
- Roze Jorge (2016). “Nada es lo que parece. Epistemología socio-genética de la violencia”. En *Epistemologías del (des) orden territorial*. Núñez (Comp.). EUDEM. Mar del Plata.
- Santos Milton (1993) “Los espacios de la globalización”. 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>
- Santos Milton, (1996). *De la totalidad al lugar*. Oikos-Tau. Barcelona.
- Santos Milton, (2000). *La Naturaleza del Espacio*. Editorial Ariel, Barcelona.
- Sato Rodolfo, Mihura Enrique, García María, Birri María y Mines Patricia (2014). “Las obras de intervención sobre la planicie de inundación del Paraná y el desarrollo urbano del área de Santa Fe”. *Revista de Geología Aplicada a la Ingeniería y al Ambiente*. N.º 33. pp. 63 – 72. Buenos Aires. Disponible: <https://www.editoriasagai.org.ar/ojs/index.php/rgaia/article/view/72>.
- Saus Alejandra (2012a) “Ferrocarril y mercado de tierras. Fugaz expectativa inmobiliaria para el suroeste de la ciudad de Santa Fe (Argentina)”, en *Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad*. Vol. 13, N.º 13. Nobuko-EUDENE. Resistencia. Pp.27-46.
- Saus Alejandra (2012b) “Ferrocarril y mercado de tierras. fugaz expectativa inmobiliaria para el suroeste de la ciudad de Santa Fe (Argentina)”. *Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad*. Volumen 13 N.º 13. Resistencia Pp. 27 - 46.
- Saus Alejandra (2013). "Políticas ferroviarias de Estado y sus secuelas urbanas". *Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad*. Vol. 15 - N.º 1. Resistencia Pp. 5-26.
- Seoane José, Taddei Emilio y Algranati Clara (2013). *Extractivismo, despojo y crisis climática*. Editorial Herramienta y El Colectivo. Buenos Aires. Disponible: <http://www.iheal.univ-paris3.fr/sites/www.iheal.univ-paris3.fr/files/SEOANE-TADDEI-ALGRANATI%202013.pdf>.
- Seoane José (2006) “Movimientos sociales y recursos naturales en América Latina: resistencias al neoliberalismo, configuración de alternativas”. *Revista Sociedade e Estado*. Vol. 21. N.º. 1. Universidade de Brasília. Brasília, Brasil. pp. 85-107. Disponible en: <https://www.scielo.br/j/se/a/zrQhhC9XtgrMsgYFHj5MQcs/?lang=es&format=pdf>.
- Seoane José y Taddei Emilio (2010). *Recolonización, bienes comunes de la naturaleza y alternativas desde los pueblos*. Ibase. Río de Janeiro. Disponible en: <http://www.ceapedi.com.ar/imagenes/biblioteca/libreria/283.pdf>.

● Seoane José, Taddei Emilio y Algranati Clara (2013). *Extractivismo, despojo y crisis climática Desafíos para los movimientos sociales y los proyectos emancipatorios de Nuestra América*. Ediciones Herramienta, Editorial El Colectivo y GEAL. Buenos Aires, Argentina. Disponible en; <http://www.iheal.univ-paris3.fr/sites/www.iheal.univ-paris3.fr/files/SEOANE-TADDEI-ALGRANATI%202013.pdf>.

● Seoane José, Taddei Emilio y Algranati Clara (2018). *Movimientos sociales e internacionalismo en Nuestra América: del ciclo de conflictividad y cambios sociopolíticos a la ofensiva neoliberal actual*. Ediciones Luxemburgo, IEALC y GEAL. Buenos Aires. Libro digital. Disponible en: [https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/113715/CONICET\\_Digital\\_Nro.1b609251-9fd4-4f92-b4bf-c1955ba612ce\\_A.pdf?sequence=2&isAllowed=y](https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/113715/CONICET_Digital_Nro.1b609251-9fd4-4f92-b4bf-c1955ba612ce_A.pdf?sequence=2&isAllowed=y).

● Silveira María Laura (2004). “Escala geográfica: ¿da ação ao império?”. En *Terra Livre. Publicação semestral da Associação dos Geógrafos Brasileiros*. Vol. 2. N° 23. Pp. 87-96.

● Silveira María Laura (2007). “Los territorios corporativos de la globalización” *Geograficando*. Año 3 Vol. 3. Disponible en: [http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/art\\_revistas/pr.3665/pr.3665.pdf](http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.3665/pr.3665.pdf)

● Silveira María Laura (2016). “Constitución de los circuitos de la economía urbana en la globalización”. *Revista Universitaria de Geografía*. N.º 25. Pp. 79-102. ISSN 0326-8373. Disponible en: [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1852-42652016000200004](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1852-42652016000200004).

● Simonassi Silvia (2006) “Perfil industrial y dinámica social en la provincia de Santa Fe 1943 - 1976”. En *De los cordones industriales a la integración del eje Mercosur (1940 - 2005)*. Nueva Historia de Santa Fe. Águila Coord. Prohistoria ediciones y Diario La Capital. Rosario.

● Soijet Mirta (2011a) “Las ciudades y su hinterland en el marco de las prácticas metropolitana”. En *Agenda metropolitana. Santa Fe-Paraná*. Soijet (Comp.). Ediciones UNL. Santa Fe.

● Soijet Mirta (2011b) “La construcción del territorio. Proyectos (infra)estructurales de integración”. En *Agenda metropolitana. Santa Fe-Paraná*. Soijet (Comp.). Ediciones UNL. Santa Fe.

● Stake Robert (1999). *Investigación con estudio de casos*. Segunda edición. Ediciones Morata, S. L. Madrid.



● Svampa Maristella (2012). “Consenso de los commodities, giro ecoterritorial y pensamiento crítico en América Latina”. En *Movimientos Socioambientales en América Latina*, Revista OSAL Año XIII. N° 32. CLACSO. Buenos Aires. pp.15-38. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/osal/20120927103642/OSAL32.pdf>.

● Svampa Maristella (2013). “El Consenso de las Commodities”. En *Le Monde Diplomatique* N°168. Disponible en: <https://www.eldiplo.org/la-trampa-de-los-recursos-naturales/el-consenso-de-los-commodities/>

● Svampa Maristella (2014). “El desierto perpetuo del fracking”. Documento Digital disponible en: <http://maristellasvampa.net/blog/?p=450>.

● Szupiany Estefanía (2019). *La traza y la mancha: los corredores viales en los procesos de expansión y complejización de la estructura urbana de la ciudad de Santa Fe*. Tesis Doctoral. UNR Editora. Rosario. Disponible en: <https://rephip.unr.edu.ar/handle/2133/15850>.

● Truchet Rocío (2017). “Proyecto de Trabajo Final de Carrera: Políticas de seguridad comunitaria en los barrios de la marginalidad urbana de la ciudad de Santa Fe: Análisis de los programas Policía Comunitaria y Barrios Seguros en Alto Verde (2016-2018)”. Licenciatura en Ciencia Política. Facultad de Humanidades y Ciencias. Universidad Nacional del Litoral.

● Valiente Diego, Poretti Javier y Bonino Cecilia (2006). “Del territorio al sitio: la expansión de Santa Fe sobre el valle fluvial”. Ponencia presentada en la 6ta Bienal del coloquio de transformaciones territoriales. Escenarios Prospectivos acerca del desarrollo del territorio: Una reflexión estratégica - AUGM - UNL. Disponible en: <http://www.augm-cadr.org.ar/archivos/6to-coloquio/pdf/01%2009.pdf>

● Vallejos Oscar, Matharán, Gabriel y Marichal María (2014). “Las inundaciones en la ciudad de Santa Fe, Argentina, vistas desde una perspectiva CTS”. *Revista Iberoamericana de Ciencia, Tecnología y Sociedad*. Vol. 9, N°. 25. pp. 147-160. Disponible en: [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1850-00132014000100009](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1850-00132014000100009)

● Vega Cantor Renán (2009). “Crisis civilizatoria”. *Revista Herramienta*. Documento digital disponible en: <https://www.herramienta.com.ar/articulo.php?id=1052>.

● Venesia Juan Carlos (2018a). “Desafíos de la Hidrovía Paraguay - Paraná. El rol de Santa Fe”. En *Presente y futuro del transporte por la Hidrovía Paraguay - Paraná. Perspectiva económica de su ampliación*. Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario. Rosario, Argentina.

● Viand Jérica (2014). “El desafío del ordenamiento urbano con enfoque en reducción de riesgos. Una revisión del caso de la ciudad de Santa Fe (Argentina). 11° Simposio de la Asociación Internacional de Planificación Urbana y Ambiente. Del 16-19 de septiembre. Disponible en: [http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/56157/Documento\\_completo.pdf-PDFA.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/56157/Documento_completo.pdf-PDFA.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

● Viand Jérica y Briones Fernando (2015). *Riesgos al Sur. Diversidad de riesgos de desastres en Argentina*. La Red - Imago Mundi. Buenos Aires. Disponible en: <https://understandrisk.org/wp-content/uploads/Riesgos-al-sur-Diversidad-de-riesgos-de-desastres-en-Argentina.pdf>.

● Viand Jessica y González Silvia (2012). “Crear riesgo, ocultar riesgo: gestión de inundaciones y política urbana en dos ciudades argentinas”. Primer Encuentro de Investigadores en Formación de Recursos Hídricos. Instituto Nacional del Agua. 14 y 15 de junio. Buenos Aires. Disponible en: [http://www.ina.gov.ar/pdf/ifrrhh/01\\_027\\_Viand.pdf](http://www.ina.gov.ar/pdf/ifrrhh/01_027_Viand.pdf)

● Visintini María Laura (2017). “Producción de riesgos de desastre por urbanización: el caso de la costa santafesina”. Ponencia en Jornadas Red de las Universidades Públicas Argentinas vinculadas a temas de investigación, docencia y extensión en Geografía Física. Disponible en: [https://redargentinadegeografiafisica.files.wordpress.com/2017/11/eje7\\_visintini-maria.pdf](https://redargentinadegeografiafisica.files.wordpress.com/2017/11/eje7_visintini-maria.pdf).

● Visintini María Laura (2018). “Aplicación del índice de vulnerabilidad social en el estudio de riesgos de desastre en la costa santafesina”. Jornadas Platenses de Geografía y XX Jornadas de Investigación y de Enseñanza en Geografía. La Plata, 17, 18 y 19 de octubre de 2018. ISSN 2362-4221. Disponible en: <http://jornadasgeografia.fahce.unlp.edu.ar>.

● Vittori Gustavo (2017). *Santa Fe, ciudad de agua en un cruce de caminos*. Bolsa de Comercio de Santa Fe. Santa Fe. Disponible: Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/publicaciones-institucionales.php>.

●Zentner Tamara (2016). “La construcción del territorio. Experiencias, producción y apropiación del espacio de los sectores populares en Santa Fe”. Tesina de Grado. Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales. Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe.

●Zibechi Raúl (2008) “Ecos del subsuelo: resistencia y política desde el sótano”. En *De los saberes de la emancipación y de la dominación*. Ceceña. CLACSO, Buenos Aires. Disponible en:

<http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20100817091913/saberes.pdf>.

●Zibechi Raúl (2015). “Los trabajos colectivos como bienes comunes material/simbólicos”. En *Apantle Revista de estudios comunitarios*. N° 1. Sociedad Comunitaria de Estudios Estratégicos. Puebla, México (octubre). pp.75-97. Disponible en: <https://horizontescomunitarios.files.wordpress.com/2017/01/elapantle.pdf>.

#### **Documentos Entidades Productivas:**

●BCSF (2003). Reconversión del puerto. Una estación fluviomarítima regional para el siglo 21. Centro de Estudios y Servicios BCSF. Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/ces/index.php>. Última consulta: 02/08/2022.

●BCSF (2005). “Lineamientos para el Nuevo Puerto de Santa Fe en el Mercosur”.

●BCSF (2011a) “Precios de commodities y actividad económica”. Centro de Estudios y Servicios BCSF. Octubre de 2011. Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/ces/informes-especiales.php>. Última consulta: 02/08/2022.

●BCSF (2011b) “Exportaciones de Argentina y Santa Fe: evolución, participación, composición y destinos”. Centro de Estudios y Servicios BCSF. Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/ces/informes-especiales.php>. Última consulta: 02/08/2022.

●BCSF (2014a) “Descripción de las exportaciones desde las provincias de Córdoba y Santa Fe con destino a Bolivia y Paraguay”. Centro de Estudios y Servicios BCSF. Agosto 2014. Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/ces/informes-centro-y-puerto.php>. Última consulta: 02/08/2022.

●BCSF (2014b). “Suplemento Especial de los 130 Años. Edición especial de los 130 Años de la Bolsa de Comercio de Santa Fe”. Centro de Estudios y Servicios BCSF. Agosto 2014. Edición impresa.

●BCSF (2015a) “Intercambio comercial de la provincia de Santa Fe y su hinterland con Brasil, Bolivia y Paraguay”. Centro de Estudios y Servicios BCSF. Agosto 2015. Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/ces/informes-centro-y-puerto.php>. Última consulta: 02/08/2022.

●BCSF (2015b) “Costo de transporte cada vez impacta más a los productores”. Centro de Estudios y Servicios BCSF. Octubre 2015. Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/ces/index.php>. Última consulta: 02/08/2022.

●BCSF (2017) “Producción y exportación de cereales del centro-norte argentino”. Centro de Estudios y Servicios BCSF. Junio 2017. Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/ces/informes-centro-y-puerto.php>. Última consulta: 02/08/2022.

●BCSF (2019). “Informe Especial: Corredor Bioceánico Central: estado de la infraestructura vial y obras proyectadas”. Centro de estudios y servicios BCSF Enero. Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/ces/informes-especiales.php>. Última consulta: 02/08/2022.

●BCSF (16/07/2019). “VI Encuentro institucional empresario de la Red CBC” Disponible en: [https://www.bcsf.com.ar/noticia.php?id\\_noticia=1409](https://www.bcsf.com.ar/noticia.php?id_noticia=1409) . Última consulta: 07/11/2019.

●Consejo de Entidades Empresarias y de la Producción de la provincia de Santa Fe (2006). “Aportes para la formulación del plan estratégico de la región centro. Propuestas para el desarrollo económico de la provincia de santa fe y la región centro”. Disponible en: [www.bcsf.com.ar/ces/](http://www.bcsf.com.ar/ces/). Última consulta: 02/08/2022.

●IRSA (2022) “Perfil corporativo”. Disponible en: [https://www.irsa.com.ar/perfil\\_corporativo\\_inst.php](https://www.irsa.com.ar/perfil_corporativo_inst.php) . Última consulta: 25 de octubre de 2022.

●IRSA (s/d) “Perfil corporativo” Disponible en: [https://www.irsa.com.ar/perfil\\_corporativo\\_inst.php](https://www.irsa.com.ar/perfil_corporativo_inst.php). Última Consulta 28/11/2022.

● Red del Corredor Bioceánico Central (16/06/2019). “Declaración de Santa Fe en la 54° Cumbre del Mercosur. Disponible en: [https://www.bcsf.com.ar/doc\\_news/Declaracionfirmadayescaneada.pdf](https://www.bcsf.com.ar/doc_news/Declaracionfirmadayescaneada.pdf). Última consulta: 07/11/2019.

●Terminal 6 S.A. “Quienes somos”. Disponible en: [http://www.terminal6.com.ar/contenidos/2014/03/07/Editorial\\_2761.php](http://www.terminal6.com.ar/contenidos/2014/03/07/Editorial_2761.php) . Consultado: 08/09/2022.

## Documentos Oficiales:

- Archivo General de la Provincia de Santa Fe, Bolsa de Comercio de Santa Fe, Cámara de Diputados de la Provincia, Diario El Litoral, Ente Administrador del Puerto de Santa Fe (2003). *Santa Fe, primera ciudad puerto de Argentina*. Edición Bolsa de Comercio Santa Fe. Argentina. Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/publicaciones-institucionales.php>. Última consulta: 02/08/2021.

- 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”*.

- 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.”*

- Bonfatti, Antonio (2012). Plan estratégico provincial Santa Fe. Visión 2030. 1era edición. Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado de la Provincia de Santa Fe. ISBN 978-987-23560-9-5. Edición impresa.

- Cámara de Diputados Provincia de Santa Fe 11/09/2014. Diario de Sesiones 132º Período Legislativo. 14ª Reunión período Ordinario de Sesiones. 13ª Sesión Ordinaria. Disponible en: <https://diputadosantafe.gov.ar/diputados/doc/sesiones/diario/312.pdf> . Última Consulta 28/11/2022.

- Conferencia de Prensa José Corral 27/11/2017. “Confirmaron la traza definitiva del puente Santa Fe-Paraná”. Medios Cifras. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=fXuXwZwRxEw>. Última consulta: 1/11/2022.

- Decreto DMM N° 01830. DEM. Santa Fe. 09/11/2009.

- Decreto N° 0074 Gobierno de la Provincia de Santa Fe. Creación del Ministerio de Infraestructura y Transporte. 11 de diciembre de 2015

- ECAM (2022). “Institucional”. Disponible en: <https://ecamsantafe.gov.ar/institucional> . Última consulta: 20 de octubre de 2022.

- Gobierno de Argentina 1/11/2022. “Participación Pública Privada”. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/jefatura/evaluacion-presupuestaria/ppp>. Última consulta: 1/11/2022.

- Gobierno de la ciudad de Santa Fe (2008a) “Plan de Desarrollo Santa Fe Ciudad”. Marzo 2008. Edición impresa.

- Gobierno de la ciudad de Santa Fe (2008b) “Plan Urbano Santa Fe Ciudad. Lineamientos”. Julio 2008. Disponible en:

[http://obc.grupomontevideo.org/sites/default/files/2017-07/Plan Urbano - Lineamientos-2012.pdf](http://obc.grupomontevideo.org/sites/default/files/2017-07/Plan_Urbano_-_Lineamientos-2012.pdf). Última consulta: 1/11/2022.

● Gobierno de la Ciudad de Santa Fe (10/ 2011); “*La gestión del cambio 2007-2011*”. Documento digital disponible en: [http://santafeciudad.gov.ar/gobierno/campanas\\_publicaciones/gestion\\_cambio.html](http://santafeciudad.gov.ar/gobierno/campanas_publicaciones/gestion_cambio.html)

● Gobierno de la ciudad de Santa Fe Ciudad (21.09.2015) - “Puente Santa Fe-Paraná: cuestionan la decisión de Vialidad Nacional”. Prensa Municipalidad de Santa Fe.

● Gobierno de la ciudad de Santa Fe Santa Fe Ciudad (24.09.2015) - “Puente Santa Fe-Paraná: el Municipio pide la impugnación de la decisión de Vialidad Nacional”. Prensa Municipalidad de Santa Fe.

● Gobierno de la ciudad de Santa Fe (2016) “Santa Fe Resiliente. Evaluación Preliminar de la Resiliencia”. Edición impresa.

● Gobierno de la ciudad de Santa Fe (2017) “Santa Fe Resiliente. Estrategia”. Junio. Edición impresa.

● Gobierno de la ciudad de Santa Fe (2019) “Dos años haciendo juntos una ciudad resiliente. Balance de la implementación de la estrategia de resiliencia. Iniciativas 2017 - 2019”. Edición impresa.

● Gobierno de la Ciudad de Santa Fe (2019). Memorias de las 1° Jornadas de resiliencia y cambio climático. Experiencias y desafíos a dos años del lanzamiento de la Estrategia de Resiliencia de Santa Fe. Santa Fe Resiliente. Diciembre 2019. Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/ces/publicaciones-anuales-santa-fe-como-vamos.php>. Última consulta: 22/12/2022

● Gobierno de la ciudad de Santa Fe y Bolsa de Comercio Santa Fe (2013a). *Santa Fe cómo vamos 2008 - 2011*. Ediciones UNL. Año 1, N°1. Santa Fe. ISSN 2347-0046. Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/ces/publicaciones-anuales-santa-fe-como-vamos.php>. Última consulta: 22/12/2022

●

● Gobierno de la ciudad de Santa Fe y Bolsa de Comercio Santa Fe (2013b). *Santa Fe cómo vamos 2012*. Ediciones UNL. Año 1, N°2. Santa Fe. ISSN 2347-0046. Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/ces/publicaciones-anuales-santa-fe-como-vamos.php>. Última consulta: 22/12/2022

● Gobierno de la ciudad de Santa Fe y Bolsa de Comercio Santa Fe (2014). *Santa Fe cómo vamos 2013*. Ediciones UNL. Año 2, N°3. Santa Fe. ISSN 2347-0046.

Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/ces/publicaciones-anuales-santa-fe-como-vamos.php>. Última consulta: 22/12/2022

● Gobierno de la ciudad de Santa Fe y Bolsa de Comercio Santa Fe (2015). *Santa Fe cómo vamos 2014*. Ediciones UNL. Año 3, N°4. Santa Fe. ISSN 2347-0046.

Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/ces/publicaciones-anuales-santa-fe-como-vamos.php>. Última consulta: 22/12/2022

● Gobierno de la ciudad de Santa Fe y Bolsa de Comercio Santa Fe (2016). *Santa Fe cómo vamos 2015*. Ediciones UNL. Año 4, N°5. Santa Fe. ISSN 2347-0046.

Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/ces/publicaciones-anuales-santa-fe-como-vamos.php>. Última consulta: 22/12/2022

● Gobierno de la ciudad de Santa Fe y Bolsa de Comercio Santa Fe (2017). *Santa Fe cómo vamos 2016*. Ediciones UNL. Año 5, N°6. Santa Fe. ISSN 2347-0046.

Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/ces/publicaciones-anuales-santa-fe-como-vamos.php>. Última consulta: 22/12/2022

● Gobierno de la ciudad de Santa Fe y Bolsa de Comercio Santa Fe (2018). *Santa Fe cómo vamos 2017*. Ediciones UNL. Año 6, N°7. Santa Fe. ISSN 2347-0046.

Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/ces/publicaciones-anuales-santa-fe-como-vamos.php>. Última consulta: 22/12/2022

● Gobierno de la ciudad de Santa Fe y Bolsa de Comercio Santa Fe (2019a). *Santa Fe cómo vamos 2018*. Ediciones UNL. Año 7, N°8. Santa Fe. ISSN 2347-0046.

Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/ces/publicaciones-anuales-santa-fe-como-vamos.php>. Última consulta: 22/12/2022

● Gobierno de la ciudad de Santa Fe y Bolsa de Comercio Santa Fe (2019b). *Santa Fe cómo vamos. La ciudad en los últimos 10 años. Publicación Especial*. Ediciones UNL. Santa Fe. ISSN 2347-0046.

Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/ces/publicaciones-anuales-santa-fe-como-vamos.php>. Última consulta: 22/12/2022

● Gobierno de la Ciudad de Santa Fe y Oficina de Naciones Unidas para reducción del Riesgo de Desastre (2013) “Aprender de los Desastres. La Gestión Local del Riesgo en Santa Fe, A 10 Años de la Inundación de 2003”. Edición impresa.

● Gobierno de la ciudad de Santa Fe (S/R) “Por una ciudad más preparada. Gestión de Riesgo. Una política de todos”. Disponible en: [http://obc.grupomontevideo.org/sites/default/files/2017-07/Insert\\_Gestion\\_de\\_Riesgo.pdf](http://obc.grupomontevideo.org/sites/default/files/2017-07/Insert_Gestion_de_Riesgo.pdf) . Última Consulta: 17/11/2022.



● Gobierno de la Provincia de Santa Fe (2/11/2016). “Lifschitz acompañó a Macri en su paso por Santa Fe”. Sección noticias de infraestructura, servicios públicos y hábitat. Disponible en: <https://www.santafe.gov.ar/noticias/noticia/243806/> . Última consulta: 1/11/2022.

● Gobierno de la Provincia de Santa Fe (21/12/2018). “Lifschitz inauguró en Santa Fe las obras de remodelación de la vecinal del barrio Alto Verde”. Disponible en: <https://www.santafe.gov.ar/noticias/noticia/264088/>. Última Consulta 28/11/2022.

● Gobierno de la Provincia de Santa Fe (03/2019). “Obras para la mejora de desagües pluviales y la prevención de inundaciones provocadas por la crecida de ríos”. En Ejes de Gestión - Gestión Hídrica. Disponible en: [https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/208521/\(subtema\)/208429](https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/208521/(subtema)/208429). Última Consulta 28/11/2022.

● Gobierno de la Provincia de Santa Fe (24/01/2022). “Se licitaron obras para el Puerto de Santa Fe por más de 220 millones de pesos”. Sección noticias de Infraestructura, Servicios Públicos y Hábitat. Disponible en: <https://www.santafe.gov.ar/noticias/noticia/273660/> ). Última consulta: 08/11/2022.

● Gobierno de la Provincia de Santa Fe (S/R). “Puertos de la Provincia”. Disponible en: [https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/194684/\(subtema\)/235922](https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/194684/(subtema)/235922). Última consulta 11/11/2022.

● Honorable Concejo Municipal (29/04/2010) “Versión Taquigráfica de Sesión”. Disponible en: <https://www.concejosantafe.gov.ar/>. Última consulta 11/11/2022.

● Honorable Concejo Municipal de Santa Fe (27/08/2015). “Adriana Molina (FPCyS-UCR)” Canal de YouTube Concejo Santa Fe. Disponible en: [https://www.youtube.com/watch?v=5dKyIv12PhE&ab\\_channel=ConcejoSantaFe](https://www.youtube.com/watch?v=5dKyIv12PhE&ab_channel=ConcejoSantaFe) . Última Consulta: 17/11/2022.

● Honorable Concejo Municipal de Santa Fe (15/12/2020). “Por amplia mayoría el Concejo aprobó el presupuesto 2021”. Disponible en: <https://www.concejosantafe.gov.ar/noticias/7707-por-amplia-mayoria-el-concejo-aprobo-el-presupuesto-2021/>. Última Consulta: 17/11/2022.

● IIRSA -COSIPLAN, (2017), “Cartera de Proyectos” Recuperado de: [http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/CARTERA\\_DIGITAL.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/CARTERA_DIGITAL.pdf)

● Ley Provincial N.º 11.011. “Entes Administradores Puerto Santa Fe y Puerto Rosario”. Provincia de Santa Fe. 1 de Julio de 1993. 30 de Agosto de 1993

●Ley Provincial N.º 11730 “Régimen de uso de bienes situados en las áreas inundables”. Año 2000. Legislatura de la Provincia de Santa Fe.

●Ley Provincial N.º 12.855 “Proyecto de reconversión del puerto de Santa Fe”. Provincia de Santa Fe. 14 de Febrero de 2008. Boletín Oficial, 10 de Abril de 2008. Vigente, de alcance general

●Ley Provincial N.º 12108- Autorizase al Poder Ejecutivo a suscribir un Convenio de Préstamo con el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata – FONPLATA - para la realización exclusivamente de la etapa de Preinversión correspondiente al "Proyecto de Reconversión del Puerto de Santa Fe". Provincia de Santa Fe. 18 de junio de 2003.

●Ley Provincial N.º 12855 “Expropiación de los bienes inmuebles y muebles necesarios a los fines exclusivos del Proyecto de Reconversión del Puerto de Santa Fe”. 7 de abril de 2008. Legislatura de la Provincia de Santa Fe.

●Ley provincial N.º 13.532 de “Áreas Metropolitana” sancionada en abril 2016

●Ministerio de Seguridad de la Provincia de Santa Fe (2014): “Plan de Seguridad Democrática”. Disponible en: <https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/download/239543/1263264/>.

●Ordenanza N.º 11.512 “Sistema Municipal de Gestión de Riesgos”. 14 de agosto de 2008. Honorable Concejo Municipal de la Ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz.

● Ordenanza Municipal 11.653. Confiterías Bailables. 3 de diciembre de 2009.

●Ordenanza N.º 11.748 “Reglamento de Ordenamiento Urbano de la Ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz”. 13 de diciembre de 2010. Honorable Concejo Municipal de la Ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz.

●Ordenanza Municipal 11.988 “Designación de nombres de calles, pasillos, pasajes y espacios públicos del Distrito Alto Verde”. Sancionada en Abril de 2013.

●Priano, Juan Antonio y Tribu isleña los tobas y otros S/ medidas preparatorias (2007). Expediente N.º 1760. Juzgado de Primera Instancia de Circuito N.º1. Primera Nominación Primera Secretaria. Provincia de Santa Fe. Páginas 1 a 175.

●Puerto de Santa Fe (2017). “Terminales portuarias”. Disponible en: <http://www.puertosfe.com/terminales-portuarias/>. Última consulta: 08/11/2022.

● Región Centro (05/10/2018) - “Se realizó en Santa Fe la Jornada Taller “Estado Actual y Perspectivas de Desarrollo del Corredor Bioceánico Central con Influencia y Origen en la Región Centro” - Novedades Región Centro. Disponible en: [www.regioncentro.gob.ar/blog/2018/10/05/se-realizo-en-santa-fe-la-jornada-taller-](http://www.regioncentro.gob.ar/blog/2018/10/05/se-realizo-en-santa-fe-la-jornada-taller-)

estado-actual-y-perspectivas-de-desarrollo-del-corredor-bioceanico-central-con-influencia-y-origen-en-la-region-centro/ - Última consulta: 02/08/2021.

● Región Centro S/D. “Historia”. Disponible en: <http://www.regioncentro.gob.ar/institucional/>. Última consulta: 02/08/2021.

### **Documentos Organizaciones Sociales e Instituciones Vecinales:**

● Arroyito Seco (S/F). Perfil Twitter. Disponible en: <https://twitter.com/arroyitoseco>. Última consulta: 19/11/2022.

● Asociación Vecinal Colastiné Sur (02/01/2015). “Atención: Sábado 2 a las 6:45 hs. te esperamos en la sede de la vecinal para organizarnos y salir a realizar los trabajos necesarios para defender nuestro querido barrio”. Disponible en: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1667513653503766&set=pb.100064595689538.-2207520000>. Última consulta: 19/11/2022.

● Asociación Vecinal Colastiné Sur (02/05/2017). “Inauguramos la Biblioteca De las Orillas”. Disponible en: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1313600908724873&set=gm.173679779824092&id=orvanity=169381800253890>. Última consulta: 19/11/2022.

● Asociación Vecinal Colastiné Sur (10/11/2016). “Lista Colastiné Sur Resiste”. Disponible en: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1229070183834663&set=gm.342195669491585..> Última consulta: 19/11/2022.

● Asociación Vecinal Colastiné Sur (11/11/2016). “Denuncia”. Disponible en: <https://www.facebook.com/1567544520167347/photos/a.1571020499819749/1794999144088549/>. Última consulta: 19/11/2022.

● Chechu 424 (18/9/2015) “Vecinal Colastiné Sur. Relevamiento” Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=703ROumdLzY> . Última consulta: 19/11/2022.

● Coordinadora de la Costa Santa Fe (11/12/2018). “Ponencia de la coordinadora en Legislatura”. Canal de YouTube. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=7V15mXd9X40&t=43s>. Última consulta: 19/11/2022.

● Coordinadora de La Costa. (12/06/2018). “La traza del nuevo puente Santa Fe Paraná”. Disponible en: <https://www.facebook.com/coordinadoracostasf/photos/pb.100077210567908.-2207520000./617868831882247/?type=3>. Última consulta: 19/11/2022.

● Coordinadora de La Costa (12/06/2018). “Vecinos de la Coordinadora de La Costa solicitarán una audiencia con el gobernador”. Disponible en: <https://www.facebook.com/coordinadoracostasf/posts/pfbid0tvyNN1zneV7yN7aesjwpAf9Emg1YnpEvR6tKkPS3JNUt3FxmNk8CLzpECpgrRHt5l>. Última consulta: 19/11/2022.

● Coordinadora de La Costa (23/08/2018). “UN PUENTE PARA POCOS”. Disponible en: <https://www.facebook.com/coordinadoracostasf/posts/pfbid02CnipKMYT9EGUpNgrSTrgjEYNPPJdUFF3zNRgkX8mZ7YCqSt3zW43mMzdfm4j1dNHL>. Última consulta: 19/11/2022.

● Coordinadora de La Costa (23/08/2018). “Vecinos de la Coordinadora de La Costa solicitarán una audiencia con el gobernador”. Disponible en: <https://www.facebook.com/coordinadoracostasf/posts/pfbid0tvyNN1zneV7yN7aesjwpAf9Emg1YnpEvR6tKkPS3JNUt3FxmNk8CLzpECpgrRHt5l>. Última consulta: 19/11/2022.

● Coordinadora de la Costa (2019). “Historicidad de la Coordinadora”. Documento de formación interno elaborado en el marco de la participación en el Encuentro Regional de Redes de Educadorxs Populares. Rosario.

● Cortita y al pie (07/2015). “Plan Abre ¿solución o parche?”. Revista N°1. Arroyito Seco. Alto Verde. Julio.

● Cortita y al pie (12/2015). “El pez por La Boca muere”. Revista N°2. Arroyito Seco. Alto Verde. Diciembre.

● El Birri (S/R). “¿Quiénes somos?”. Disponible en: <http://elbirri.com/category/quienessomos/>. Última consulta: 19/11/2022.

● Grupo Coordinadora de La Costa (12/06/2018). “Resumen reunión Dirección Provincial de Vialidad”. Grupo de Facebook cerrado.

● Grupo Coordinadora de La Costa (25/06/2018). “Reunión Coordinadora de La Costa y Despierta Paraná”. Grupo de Facebook cerrado.

● Liga Infantil de los barrios (S/F). Perfil de Instagram. Disponible en: <https://www.instagram.com/ligainfantildelosbarrios/?hl=es> . Última consulta: 19/11/2022.

● Proyecto Revuelta (22/09/2009). “Santa Fe Ciudad Inundada”. Disponible en: <http://www.proyectorrevuelta.com/2009/11/22/santa-fe-ciudad-inundada/> . Última consulta: 16/11/2022.

●Proyecto Revuelta (28/04/2011). “La línea que separa a la previsión de la utilización política en la Emergencia Hídrica” Disponible en: [www.proyectorevuelta.com/2014/07/04/la-linea-que-separa-la-prevision-de-la/](http://www.proyectorevuelta.com/2014/07/04/la-linea-que-separa-la-prevision-de-la/). Última consulta: 16/11/2022.

●Proyecto Revuelta (22/11/2011) “Sobre la relocalización de boliches (declaración completa)”. Disponible en: [www.proyectorevuelta.com/2011/11/22/sobre-la-relocalizacion-de-boliches\\_22/](http://www.proyectorevuelta.com/2011/11/22/sobre-la-relocalizacion-de-boliches_22/). Última consulta: 16/11/2022.

●Proyecto Revuelta (27/01/2010) “Comunicado de Prensa de los Vecinos de la Vuelta del Paraguay (Martes 26 de Enero de 2010)”. Disponible en: <http://www.proyectorevuelta.com/2010/01/27/comunicado-de-prensa-de-los-vecinos-de/>. Última consulta: 16/11/2022.

●Proyecto Revuelta (28/04/2011) “¡Basta ya! Santa Fe ciudad inundada”. Disponible en: <http://www.proyectorevuelta.com/2011/04/28/basta-ya-santa-fe-ciudad-inundada/> . Última consulta: 16/11/2022.

●Proyecto Revuelta (2012). “¿Urbanización de la pobreza o miserias de la urbanización?”. Documento de comunicación interna impreso.

●Proyecto Revuelta (27/06/2014). “Cuando el presente huele a viejo (o de la repetida malversación de la emergencia hídrica)”. Disponible en: [www.proyectorevuelta.com/2014/06/27/800x600-normal-0-21-false-false-false/](http://www.proyectorevuelta.com/2014/06/27/800x600-normal-0-21-false-false-false/). Última consulta: 16/11/2022.

●Proyecto Revuelta (04/08/2014). “Las verdades soterradas detrás del discurso oficial sobre “las zonas de riesgo””. Disponible en: [www.proyectorevuelta.com/2014/08/05/las-verdades-soterradas-detras-de/](http://www.proyectorevuelta.com/2014/08/05/las-verdades-soterradas-detras-de/). Última consulta: 16/11/2022.

●Proyecto Revuelta (18/08/2014). “Proyecto Revuelta recurre a la justicia mediante un recurso de Amparo contra la Municipalidad de Santa Fe”. Disponible: <http://www.proyectorevuelta.com/2014/08/18/proyecto-revuelta-recurre-la-justicia/> . Última consulta: 19/11/2022.

●Proyecto Revuelta (13/12/2014). “Ingresamos al concejo nuestro proyecto de obras prioritarias”. Disponible en: [http://santafeciudadinundada.blogspot.com/2014/12/el-2-de-diciembre-ingresamos-al-concejo\\_12.html](http://santafeciudadinundada.blogspot.com/2014/12/el-2-de-diciembre-ingresamos-al-concejo_12.html). Última consulta: 19/11/2022.

●Proyecto Revuelta (20/08/2015). “El Ejecutivo Municipal desoye resolución judicial y se niega al diálogo con vecinos de la Vuelta del Paraguay”. Disponible en:

<http://www.proyectorevuelta.com/2015/08/20/el-ejecutivo-municipal-desoye/> . Última consulta: 19/11/2022.

● Proyecto Revuelta (27/08/2015) “¡Logramos la aprobación de nuestro proyecto de obras para la Vuelta del Paraguayo!”. Disponible en: <http://www.proyectorevuelta.com/2015/08/27/logramos-la-aprobacion-de-nuestro/> . Última consulta: 19/11/2022.

● Proyecto Revuelta (29/10/2015). “Comunicado de prensa”. Disponible en: [https://m.facebook.com/story.php?story\\_fbid=pfbid0M8BQN5zAQMZF997P9C9TBvXg5jijuNkkXHPGpSnMLX6j4NKTnNzNuTSnkDCCxQk2l&id=213823535446676&eav=AfZWHiOFFqakz9p\\_JXV06zHX\\_4LXjOMew1uBJNTqZNfXbw8GvBntnXsnrvL5hU9zfhM&paipv=0](https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid0M8BQN5zAQMZF997P9C9TBvXg5jijuNkkXHPGpSnMLX6j4NKTnNzNuTSnkDCCxQk2l&id=213823535446676&eav=AfZWHiOFFqakz9p_JXV06zHX_4LXjOMew1uBJNTqZNfXbw8GvBntnXsnrvL5hU9zfhM&paipv=0). Última consulta: 19/11/2022.

● Proyecto Revuelta (22/12/2015). “¡No callarán nuestras voces, no reprimirán nuestros derechos!” Disponible en: [www.proyectorevuelta.com/2015/12/22/no-callaran-nuestras-vozes-no/](http://www.proyectorevuelta.com/2015/12/22/no-callaran-nuestras-vozes-no/). Última consulta: 16/11/2022.

● Proyecto Revuelta (29/12/2015). “¡Los módulos todavía no están terminados!”. Disponible: <http://www.proyectorevuelta.com/2015/12/29/los-modulos-todavia-no-estan-terminados/>. Última consulta: 16/11/2022.

● Proyecto Revuelta (29/12/2015). “El gobierno municipal miente”. Disponible en: <http://www.proyectorevuelta.com/2016/04/18/el-gobierno-municipal-miente-18-09-2016/>. Última consulta: 16/11/2022.

● Proyecto Revuelta (31/12/2015). “¿Cuál es la prioridad de la Municipalidad, los boliches o la emergencia hídrica?” Disponible en: <http://www.proyectorevuelta.com/2015/12/31/cual-es-la-prioridad-de-la/>. Última consulta: 16/11/2022.

● Proyecto Revuelta (03/02/2016). “Cronología de los de abajo: lo que los medios hegemónicos no publican”. Disponible: <http://www.proyectorevuelta.com/2016/02/03/cronologia-de-los-de-abajo-lo-que-los/> . Última consulta: 16/11/2022.

● Proyecto Revuelta (14/09/2016). “¡Arrancan los Talleres en el Centro Cultural y Comunitario!”. Disponible en: <http://www.proyectorevuelta.com/2016/09/14/5543/>. Última consulta: 19/11/2022.

● Proyecto Revuelta (25/04/2017). “Por una posta de salud en el barrio”. Disponible en: <http://www.proyectorevuelta.com/2017/04/25/por-una-posta-de-salud-en-el-barrio/>. Última consulta: 19/11/2022

● Proyecto Revuelta (17/06/2016). “La Corte Suprema de la Provincia de Santa Fe falla a favor de los vecinos y organizaciones sociales de La Vuelta del Paraguayo”. Disponible en: <http://www.proyectorevuelta.com/2016/06/17/la-corte-suprema-de-la-provincia-de-santa-fe-falla-a-favor-de-los-vecinos-y-organizaciones-sociales-de-la-vuelta-del-paraguayo/>. Última consulta: 19/11/2022

● Proyecto Revuelta (28/09/2016). “¡La Vuelta del Paraguayo tiene luz segura!”. Disponible en: <http://www.proyectorevuelta.com/2016/09/28/la-vuelta-del-paraguayo-tiene-luz-segura/>. Última consulta: 19/11/2022

● Proyecto Revuelta (19/06/2017). “Obras Prioritarias ¿Para quién?” Disponible en: <http://www.proyectorevuelta.com/2017/06/19/obras-prioritarias-para-quien/>. Última consulta: 16/11/2022.

● Proyecto Revuelta (01/11/2017). “En nuestras manos, los títulos”. Disponible en: <http://www.proyectorevuelta.com/2017/11/01/en-nuestras-manos-los-titulos/>. Última consulta: 19/11/2022.

● Proyecto Revuelta (29/12/2017). “Se conformó un espacio de articulación entre instituciones del Estado provincial y organizaciones sociales en La Vuelta”. Disponible en: <http://www.proyectorevuelta.com/2017/12/29/se-conformo-un-espacio-de-articulacion-entre-instituciones-del-estado-provincial-y-organizaciones-sociales-en-la-vuelta/>. Última consulta: 19/11/2022

● Proyecto Revuelta (25/04/2019). “Obras prioritarias para nuestra vida”. Disponible en: <http://www.proyectorevuelta.com/2019/04/25/obras-prioritarias-para-nuestra-vida/>. Última consulta: 19/11/2022.

● Proyecto Revuelta (12/06/2019). “¡Obras para los barrios ya!”. Disponible en: <http://www.proyectorevuelta.com/2019/06/12/obras-para-los-barrios-ya/>. Última consulta: 19/11/2022.

● Proyecto Revuelta (04/10/2019). “¡Oficiales!”. Disponible en: <http://www.proyectorevuelta.com/2019/10/04/oficiales/>. Última consulta: 19/11/2022.

● Proyecto Revuelta (18/02/2020). “¡Las obras prioritarias de La Vuelta del Paraguayo en el Presupuesto Municipal 2020!”. Disponible en: <http://www.proyectorevuelta.com/2020/02/18/las-obras-prioritarias-de-la-vuelta-del-paraguayo-en-el-presupuesto-municipal-2020/>. Última consulta: 19/11/2022.

● Techo Argentina S/F. “Techo es más que un techo”. Disponible en: <https://argentina.techo.org/>. Última consulta: 19/11/2022.



● Voces de la Costa Arroyo Leyes 04/02/2016. “Segundo Encuentro de reivindicación de la Costa”. Disponible en: <https://www.facebook.com/vocesdelacostaFM98.5/photos/pb.100064791004223.-2207520000./952345241519989/?type=3>. Última consulta: 19/11/2022.

●

### **Documentos Periodísticos:**

● Aire de Santa Fe (24/09/2014). “Manifestación sobre Ruta 168”. Disponible en: <https://www.facebook.com/airedesantafe/photos/%C3%BAanicomedioahorauna-manifestaci%C3%B3n-de-vecinos-de-colastin%C3%A9-sur-interrumpe-el-tr%C3%A1ns/10152403518767424>. Última consulta: 22/11/2022.

● El Litoral (03/01/2008). “Ocho días sin agua”. Disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2008/01/03/tapa/TAPA-02.html>. Última consulta: 22/11/2022.

● El Litoral (06/03/2008). “Razzia policial en Alto Verde”. Disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2008/03/06/sucesos/SUCE-11.html>. Última consulta: 22/11/2022.

● El Litoral (08/06/2008). “Dos hombres mueren apuñalados en Alto Verde y Varadero Sarsotti” Disponible en: [https://www.ellitoral.com/edicion-online/hombres-mueren-apunalados-alto-verde-varadero-sarsotti\\_0\\_hwEffSovmD.html](https://www.ellitoral.com/edicion-online/hombres-mueren-apunalados-alto-verde-varadero-sarsotti_0_hwEffSovmD.html). Última consulta: 22/11/2022.

● El Litoral (13/01/2009) “Un clan de delincuentes. La historia de “Chancho” y “Cepillín” en Alto Verde. Disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2009/01/13/sucesos/SUCE-01.html>. Última consulta: 22/11/2022.

● El Litoral (20/04/2009). “Muerto a puñaladas en Alto Verde”. Disponible en: [https://www.ellitoral.com/edicion-online/muerto-punaladas-alto-verde\\_0\\_pmuLZm8ESB.html](https://www.ellitoral.com/edicion-online/muerto-punaladas-alto-verde_0_pmuLZm8ESB.html). Última consulta: 22/11/2022.

● El Litoral (06/07/2009). “El dispensario de Alto Verde necesita personal de enfermería” Disponible en: [https://www.ellitoral.com/edicion-online/dispensario-alto-verde-necesita-personal-enfermeria\\_0\\_xLA576lnYr.html](https://www.ellitoral.com/edicion-online/dispensario-alto-verde-necesita-personal-enfermeria_0_xLA576lnYr.html). Última consulta: 22/11/2022.

● El Litoral (08/09/2009). “Alto Verde: rotunda oposición al arribo de familias de Villa Corpiño”. Disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2009/11/08/metropolitanas/AREA-04.html>. Última consulta: 22/11/2022.

- El Litoral (25/10/2009). “Primer fin de semana bajo emergencia”. Disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2009/10/25/metropolitanas/AREA-04.html> . Última consulta: 16/11/2022.
- El Litoral (21/01/2010). “Muerto a tiros en Alto Verde”. Disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2010/01/21/sucesos/SUCE-01.html>. Última consulta: 22/11/2022.
- El Litoral (10/02/2010). “¿Por qué se decidió evacuar Colastiné Sur?” Disponible en: [https://www.ellitoral.com/informacion-general/decidio-evacuar-colastine-sur\\_0\\_5LW1YO63b7.html](https://www.ellitoral.com/informacion-general/decidio-evacuar-colastine-sur_0_5LW1YO63b7.html). Última consulta: 22/11/2022.
- El Litoral (23/02/2010). “Vecinos de Colastiné Sur refuerzan la defensa con bolsas de arena”. Disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2010/02/23/metropolitanas/AREA-01.html> . Última consulta: 22/11/2022.
- El Litoral (20/08/2010). “La Justicia fue a Alto Verde por dos casos de homicidio”. Disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2010/08/20/sucesos/SUCE-01.html>. Última consulta: 22/11/2022.
- El Litoral (15/09/2010). “Importantes grupos empresarios se interesan en el Nuevo Puerto”. Disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2010/09/15/politica/PO: LI-01.html>. Última consulta: 19/10/2022.
- El Litoral. (06/08/2011). “Allanamientos en Alto Verde”. Disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2011/08/06/sucesos/SUCE-01.html>. Última consulta: 22/11/2022.
- El Litoral (19/10/2011). “Balazos y fuga cerca de la escuela de Alto Verde”. Disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2011/10/19/sucesos/SUCE-02.html>. Última consulta: 22/11/2022.
- El Litoral (06/11/2011). “Adolescente asesinado en Alto Verde”. Disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2011/09/02/sucesos/SUCE-01.html>. Última consulta: 22/11/2022.
- El Litoral (17/08/2012). “Alto Verde elige nombres a sus calles”. Disponible en: [https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/alto-verde-elige-nombres-calles\\_0\\_hgOf2Ix13W.html](https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/alto-verde-elige-nombres-calles_0_hgOf2Ix13W.html). Última consulta: 22/11/2022.

● El Litoral (18/08/2012). “Un tiro a quemarropa”. Disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2012/08/19/sucesos/SUCE-02.html>. Última consulta: 22/11/2022.

● El Litoral (26/09/2012). “Periodistas asaltados en Alto Verde”. Disponible en: [https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2012/09/26/sucesos/SUCE-01.html?utm\\_source=otras\\_impresa](https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2012/09/26/sucesos/SUCE-01.html?utm_source=otras_impresa). Última consulta: 22/11/2022.

● El Litoral (02/11/2012). “Madrugada agitada en Alto Verde”. Disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2012/11/02/sucesos/SUCE-07.html>. Última consulta: 22/11/2022.

● El Litoral (07/03/2013). “Colastiné Sur reclama el servicio de agua potable” Disponible en: [https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/colastine-sur-reclama-servicio-agua-potable\\_0\\_bi8JiMyeLD.html](https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/colastine-sur-reclama-servicio-agua-potable_0_bi8JiMyeLD.html) . Última consulta: 22/11/2022.

● El Litoral (09/04/2013). “Restablecieron el servicio de los boteros desde Alto Verde”. Disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2013/04/09/metropolitanas/AREA-03.html>. Última consulta: 22/11/2022.

● El Litoral (11/07/2013). ” Allanamiento en Alto Verde con dos detenidos”. Disponible en: [https://www.ellitoral.com/sucesos/allanamiento-alto-verde-detenidos\\_0\\_FMfY6Nj9De.html](https://www.ellitoral.com/sucesos/allanamiento-alto-verde-detenidos_0_FMfY6Nj9De.html). Última consulta: 22/11/2022.

● El Litoral (02/10/2013). “Siete arrestados en un allanamiento en Alto Verde”. Disponible en: [https://www.ellitoral.com/sucesos/arrestados-allanamiento-alto-verde\\_0\\_mHNEwCmJat.html](https://www.ellitoral.com/sucesos/arrestados-allanamiento-alto-verde_0_mHNEwCmJat.html). Última consulta: 22/11/2022.

● El Litoral (27/11/2013). “En Alto Verde hacen guardias para protegerse de los tiroteos”. Disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2013/08/27/metropolitanas/AREA-04.html>. Última consulta: 22/11/2022.

● El Litoral (30/11/2013). “Conmoción por la niña baleada en Regatas”. Disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2013/11/30/sucesos/SUCE-01.html> Última consulta: 22/11/2022.

● El Litoral (08/03/2014). “Alto Verde: por la violencia se reactiva la red de instituciones”. Disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2014/03/08/metropolitanas/AREA-01.html> . Última consulta: 22/11/2022.

● El Litoral (11/03/2014). “Alto Verde requiere acciones inmediatas”. Disponible en: [https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2014/03/11/opinion/OPIN-01.html?utm\\_source=otras\\_impresa](https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2014/03/11/opinion/OPIN-01.html?utm_source=otras_impresa). Última consulta: 22/11/2022.

● El Litoral (23/09/2014). “El agua, el mayor de los problemas”. Disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2014/09/23/metropolitanas/AREA-03.html>. Última consulta: 22/11/2022.

● El Litoral (28/09/2014). “Alto Verde: a los tiros en el colectivo”. Disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2014/09/28/metropolitanas/AREA-04.html>. Última consulta: 22/11/2022.

● El Litoral (21/01/2015). “Alto Verde: el pavimento llegará hasta la Manzana 7” Disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2015/01/21/metropolitanas/AREA-06.html>. Última consulta: 22/11/2022

● El Litoral (20/03/2015). “Un video muestra en plena acción un enfrentamiento de bandas en Alto Verde”. Disponible en: [https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/video-muestra-plena-accion-enfrentamiento-bandas-alto-verde\\_0\\_In0GGplOCf.html](https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/video-muestra-plena-accion-enfrentamiento-bandas-alto-verde_0_In0GGplOCf.html). Última consulta: 22/11/2022.

● El Litoral (22/10/2015). “A los tiros en Alto Verde”. Disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2015/10/22/sucesos/SUCE-05.html>. Última consulta: 22/11/2022.

● El Litoral (03/11/2015). “Alto Verde: empezó la obra de pavimento en la calle principal”. Disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2015/11/03/metropolitanas/AREA-03.html>. Última consulta: 22/11/2022.

● El Litoral (17/12/2015). “Arman los primeros 20 módulos para vecinos de la Vuelta del Paraguay” Disponible en: [https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/arman-primeros-20-modulos-vecinos-vuelta-paraguay\\_0\\_mxBdhyYs6i.html](https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/arman-primeros-20-modulos-vecinos-vuelta-paraguay_0_mxBdhyYs6i.html). Última consulta: 22/11/2022.

● El Litoral (28/12/2015). “Recomiendan evacuar Colastiné Sur”. Disponible en: [https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/recomiendan-evacuar-colastine-sur\\_0\\_xaLYLpJbXP.html](https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/recomiendan-evacuar-colastine-sur_0_xaLYLpJbXP.html). Última consulta: 22/11/2022.

● El Litoral (30/12/2015). “Nuevo refugio en La Vuelta del Paraguay”. Disponible en: [https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/nuevo-refugio-vuelta-paraguay\\_0\\_MjtKH6zXI4.html](https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/nuevo-refugio-vuelta-paraguay_0_MjtKH6zXI4.html). Última consulta: 22/11/2022

●El Litoral (30/12/2015a). “Corral: ‘No hay más tiempo para evacuar Colastiné Sur’”. Disponible en: [https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/corral-tiempo-evacuar-colastine-sur\\_0\\_kWcMy9crzq.html](https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/corral-tiempo-evacuar-colastine-sur_0_kWcMy9crzq.html). Última consulta: 22/11/2022.

●El Litoral (30/12/2015b). “La resistencia de Colastiné Sur, entre bolsas con arena y manos solidarias”. Disponible en: [https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/resistencia-colastine-sur-bolsas-arena-manos-solidarias\\_0\\_QA7tiNg3eh.html](https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/resistencia-colastine-sur-bolsas-arena-manos-solidarias_0_QA7tiNg3eh.html). Última consulta: 22/11/2022.

●El Litoral (31/12/2015). “Con el río a 6,14 Colastiné Sur resiste la evacuación que ordenó el municipio”. Disponible en: [https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/rio-6-14-colastine-sur-resiste-evacuacion-ordeno-municipio\\_0\\_WfAohSqBD6.html](https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/rio-6-14-colastine-sur-resiste-evacuacion-ordeno-municipio_0_WfAohSqBD6.html). Última consulta: 22/11/2022.

●El Litoral (02/01/2016). “Colastiné Sur: filtró agua y trabajan para proteger la defensa”. Disponible en: [https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/colastine-sur-filtro-agua-trabajan-proteger-defensa\\_0\\_GTMrQPmceq.html](https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/colastine-sur-filtro-agua-trabajan-proteger-defensa_0_GTMrQPmceq.html). Última consulta: 22/11/2022.

●El Litoral (3/01/2016). “Colastiné Sur aguanta: lograban frenar la filtración en la defensa”. Disponibles en: [https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/colastine-sur-aguanta-lograban-frenar-filtracion-defensa\\_0\\_McAJfzXwDu.html](https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/colastine-sur-aguanta-lograban-frenar-filtracion-defensa_0_McAJfzXwDu.html) . Última consulta: 22/11/2022.

●El Litoral 28/05/2016. “La reconstrucción de la ciudad costará casi \$700 millones”. Disponible en: [https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/reconstruccion-ciudad-costara-700-millones\\_0\\_WKgfRr86Ef.html](https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/reconstruccion-ciudad-costara-700-millones_0_WKgfRr86Ef.html). Última consulta: 22/11/2022.

●El Litoral 31/05/2016 “Vecinos de La Vuelta del Paraguay piden precisiones sobre las nuevas viviendas”. Disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2016/05/31/metropolitanas/AREA-01.html> . Última consulta: 25 de octubre de 2022.

●El Litoral 31/05/2016. “Vecinos de La Vuelta del Paraguay piden precisiones sobre las nuevas viviendas”. Disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2016/05/31/metropolitanas/AREA-01.html>. Última consulta: 22/11/2022.

●El Litoral (08/08/2016). “En Alto Verde el río se lleva las viviendas de la costa”. Disponible en: [https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/alto-verde-rio-lleva-viviendas-costa\\_0\\_xPO4lzNwzu.html](https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/alto-verde-rio-lleva-viviendas-costa_0_xPO4lzNwzu.html). Última consulta: 22/11/2022. Última consulta: 22/11/2022.

●El Litoral (11/08/2016). “Por primera vez en 9 meses, el río se acerca a su altura media” Disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2016/08/11/metropolitanas/AREA-01.html> . Última consulta: 22/11/2022.

●El Litoral (24/10/2016). “Puente a Paraná: Vialidad pidió que se estudie la traza que quiere Santa Fe”. Disponible en: [https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/puente-parana-vialidad-pidio-estudie-traza-quiere-santa-fe\\_0\\_I7PkeybYds.html](https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/puente-parana-vialidad-pidio-estudie-traza-quiere-santa-fe_0_I7PkeybYds.html) . Última consulta: 1/11/2022.

●El Litoral (15/11/2016). “La intervención de Alto Verde detuvo los tiroteos en las calles”. Disponible en: [https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/intervencion-alto-verde-detuvo-tiroteos-calles\\_0\\_j36q7Uf2mA.html](https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/intervencion-alto-verde-detuvo-tiroteos-calles_0_j36q7Uf2mA.html). Última consulta: 22/11/2022.

●El Litoral (11/03/2017). “Corral: ‘La concreción del Puente Santa Fe-Paraná es una gran noticia para toda la región’”. Disponible en: [https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/corral-concrecion-puente-santa-fe-parana-gran-noticia-toda-region\\_0\\_P2JvU0QITO.html](https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/corral-concrecion-puente-santa-fe-parana-gran-noticia-toda-region_0_P2JvU0QITO.html) . Última consulta: 1/11/2022.

●El Litoral (15/11/2017). “El puente a Paraná ya tiene su traza definitiva y se licita a mitad de 2018” Disponible en: [https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/puente-parana-traza-definitiva-licita-mitad-2018\\_0\\_zpKDFiU4Vt.html](https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/puente-parana-traza-definitiva-licita-mitad-2018_0_zpKDFiU4Vt.html) . Última consulta: 1/11/2022.

●El Litoral (11/06/2018). “Puente a Paraná: la Coordinadora de la Costa reclama información sobre la traza”. Disponible en: [https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/puente-parana-coordinadora-costa-reclama-informacion-traza\\_0\\_hZnFn0fOOZ.html](https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/puente-parana-coordinadora-costa-reclama-informacion-traza_0_hZnFn0fOOZ.html). Última consulta: 22/11/2022.

●El Litoral (21/12/2018). “El puente Santa Fe-Paraná, suspendido hasta que ‘se acomode el riesgo país’”. Disponible en: [https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/puente-santa-fe-parana-suspendido-acomode-riesgo-pais\\_0\\_8rD2WwR4nf.html](https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/puente-santa-fe-parana-suspendido-acomode-riesgo-pais_0_8rD2WwR4nf.html) . Última consulta: 1/11/2022.

●El Litoral (16/07/2019). “VI Encuentro Institucional Empresario de la Red del Corredor Bioceánico Central” Disponible en: [https://www.ellitoral.com/economia/vi-encuentro-institucional-empresario-red-corredor-bioceanico-central\\_0\\_Tg0g5ugJNb.html](https://www.ellitoral.com/economia/vi-encuentro-institucional-empresario-red-corredor-bioceanico-central_0_Tg0g5ugJNb.html) . Última consulta: 07/11/2022.

●El Litoral (18/11/2022). “Luego de 360 años Colastiné Sur tiene agua potable: ‘Los vecinos ganamos en salud’”. Disponible en: <https://www.unosantafe.com.ar/santa->

fe/luego-360-anos-colastine-sur-tiene-agua-potable-los-vecinos-ganamos-salud-n2743723.html . Última consulta: 22/11/2022.

- El Pausa (09/09/2015). “Iniciativa popular: celebran en la Vuelta del Paraguay” Disponible en: <https://www.pausa.com.ar/2015/09/iniciativa-popular-celebran-en-la-vuelta-del-paraguay/> . Última consulta: 19/11/2022.

- El Pausa (2/01/2016). “Falsa alarma y filtraciones en Colastiné Sur”. Disponible en: <http://www.pausa.com.ar/2016/01/falsa-alarma-y-filtraciones-en-colastine-sur/>. Última consulta: 22/11/2022.

- El Pausa (05/01/2016). “Agua, robos e incertidumbre”. Disponible en: <http://www.pausa.com.ar/2016/01/agua-robos-e-incertidumbre-crecida-río-parana-santa-fe-evacuados/>. Última consulta: 22/11/2022.

- El Pausa (01/04/2016). “Así se vive la inundación en la Vuelta del Paraguay”. Disponible en: <http://www.pausa.com.ar/2016/02/asi-se-vive-la-inundacion-en-la-vuelta-del-paraguay/>. Última consulta: 22/11/2022.

- El Pausa (27/06/2016). “Revuelta pide que los escuche Corral” Disponible en: <https://www.pausa.com.ar/2016/06/revuelta-pide-que-los-escuche-corral/>. Última consulta: 19/11/2022.

- Uno Entre Ríos (09/09/2014). “Santa Fe: Vecinos cortarán la ruta 1 y la 168 por el agua potable”. Disponible en: <https://www.unoentrerios.com.ar/pais/santa-fe-vecinos-cortaran-la-ruta-1-y-la-168-el-agua-potable-n919818.html> . Última consulta: 22/11/2022.

- Uno Santa Fe (27/11/2013). “Los vecinos de Alto Verde siguen reclamando por el estado de sus calles”. Disponible en: <https://www.unosantafe.com.ar/santa-fe/los-vecinos-alto-verde-siguen-reclamando-el-estado-sus-calles-n2125149.html>. Última consulta: 22/11/2022.

- Uno Santa Fe (18/03/2014) - “Presentarán el Plan de Intervención Integral en el barrio Alto Verde”. Disponible en: <https://www.unosantafe.com.ar/santa-fe/municipio-y-provincia-presentan-el-plan-intervencion-integral-alto-verde-n2092953.html>. Última consulta: 22/11/2022

- Uno Santa Fe (14/07/2014). “Los vecinos de la costa, preocupados por el río, pedirán respuestas al gobierno”. Disponible en: <https://www.unosantafe.com.ar/santa-fe/los-vecinos-la-costa-preocupados-el-río-pedirán-respuestas-al-gobierno-n2096460.html> . Última consulta: 22/11/2022.



● Uno Santa Fe (26/11/2014). “Alto Verde ya tiene su destacamento policial de Infantería”. Disponible en: <https://www.unosantafe.com.ar/santa-fe/alto-verde-ya-tiene-su-destacamento-policial-infanteria-n2084747.html>. Última consulta: 22/11/2022

● Uno Santa Fe (14/12/2014). “Trabajan en mejorar a La Vuelta del Paraguayo” Disponible en: <https://www.unosantafe.com.ar/santa-fe/trabajan-mejorar-la-vuelta-del-paraguayo-n2095437.html> . Última consulta: 19/11/2022.

● Uno Santa Fe (30/04/2015). “Alto Verde y Barrio Roma también ya cuentan con Policía Comunitaria”. Disponible en: <https://www.unosantafe.com.ar/santa-fe/alto-verde-y-barrio-roma-tambien-ya-cuentan-policia-comunitaria-n2053774.html>. Última consulta: 22/11/2022

● Uno Santa Fe (20/07/2015). “La Vecinal y el Centro de Salud de Colastiné Sur realizarán un censo”. Disponible en: <https://www.unosantafe.com.ar/santa-fe/la-vecinal-y-el-centro-salud-colastine-sur-realizaran-un-censo-n2062668.html>. Última consulta: 22/11/2022.

● Uno Santa Fe (18/08/2015). “Vecinos de la Vuelta del Paraguayo exigen planificación para el barrio”. Disponible en: <https://www.unosantafe.com.ar/santa-fe/vecinos-la-vuelta-del-paraguayo-exigen-planificacion-el-barrio-n2065722.html> . Última consulta: 19/11/2022.

● Uno Santa Fe (22/09/2015). "Si no hay acuerdo entre ambas ciudades, difícilmente haya puente a Paraná". Disponible en: <https://www.unosantafe.com.ar/santa-fe/si-no-hay-acuerdo-ambas-ciudades-dificilmente-haya-puente-parana-n2061545.html> . Última consulta: 19/10/2022.

● Uno Santa Fe (05/11/2015). “Alto Verde: arrancó la pavimentación de la calle principal” Disponible en: <https://www.unosantafe.com.ar/santa-fe/alto-verde-arranco-la-pavimentacion-la-calle-principal-n2078015.html>. Última consulta: 22/11/2022.

● Uno Santa Fe (02/12/2015). “Colastiné Sur festejará sus 353 años de vida y será Patrimonio Histórico”. Disponible en: <https://www.unosantafe.com.ar/santa-fe/colastine-sur-festajara-sus-353-anos-vida-y-sera-patrimonio-historico-n2077933.html> . Última consulta: 22/11/2022.

● Uno Santa Fe (05/01/2016). “Los vecinos de Alto Verde se unen y le ponen freno al avance del agua”. Disponible en: <https://www.unosantafe.com.ar/santa-fe/los-vecinos-alto-verde-se-unen-y-le-ponen-freno-al-avance-del-agua-n2052354.html>. Última consulta: 22/11/2022.

●Uno Santa Fe (29/01/2016). “Colastiné Sur vigila la defensa y advierte sobre el regreso a casa”. Disponibles en: <https://www.unosantafe.com.ar/santa-fe/colastine-sur-vigila-la-defensa-y-advierte-el-regreso-casa-n2032195.html>. Última consulta: 22/11/2022.

●Uno Santa Fe (10/03/2016) “Basura, estado de calles y situación hídrica, los pedidos de la Red de Alto Verde”. Disponible en: <https://www.unosantafe.com.ar/santa-fe/basura-estado-calles-y-situacion-hidrica-los-pedidos-la-red-alto-verde-n2047827.html>. Última consulta: 22/11/2022.

●Uno Santa Fe (04/04/2016a). “Alto Verde: calles intransitables complican la rutina de los vecinos”. Disponible en: <https://www.unosantafe.com.ar/santa-fe/alto-verde-calles-intransitables-complican-la-rutina-los-vecinos-n2052865.html>. Última consulta: 22/11/2022.

●Uno Santa Fe (04/04/2016b). “Alto Verde: los colectivos quedaron atascados en el barro”. Disponible en: <https://www.unosantafe.com.ar/santa-fe/alto-verde-los-colectivos-que-daron-atascados-el-barro-n2052969.html>. Última consulta: 22/11/2022.

●Uno Santa Fe (12/04/2016). “Alto Verde: por el agua, la escuela de oficios no da clases”. Disponible en: <https://www.unosantafe.com.ar/santa-fe/alto-verde-el-agua-la-escuela-oficios-no-da-clases-n2046652.html>. Última consulta: 22/11/2022.

●Uno Santa Fe (28/05/2016). “Se anunció la construcción de viviendas para los inundados en la ciudad de Santa Fe”. Disponible en: <https://www.unosantafe.com.ar/santa-fe/se-anuncio-la-construccion-viviendas-los-inundados-la-ciudad-santa-fe-n2032833.html>. Última consulta: 22/11/2022.

●Uno Santa Fe (25/03/2017). “Lifschitz inauguró la pavimentación del acceso a Alto Verde”. Disponible en: <https://www.unosantafe.com.ar/lifschitz-inauguro-la-pavimentacion-del-acceso-alto-verde-n2005960.html>. Última consulta: 22/11/2022.

●Uno Santa Fe (24/07/2017). “Corral: ‘Alto Verde progresa a partir del trabajo articulado de Ciudad, Nación y Provincia’”. Disponible en: <https://www.unosantafe.com.ar/corral-alto-verde-progresa-partir-del-trabajo-articulado-ciudad-nacion-y-provincia-n2006442.html>. Última consulta: 22/11/2022.

●Uno Santa Fe (14/12/2017). “Pavimento, cordón cuneta, desagües y conexiones eléctricas domiciliarias para Alto Verde”. Disponible en: <https://www.unosantafe.com.ar/santa-fe/pavimento-cordon-cuneta-desagues-y-conexiones-electricas-domiciliarias-alto-verde-n2015806.html>. Última consulta: 22/11/2022.

● Uno Santa Fe (11/06/2018). “Vecinos de la Costa quieren conocer el impacto del futuro puente Santa Fe - Paraná” Disponible en: <https://www.unosantafe.com.ar/santa-fe/vecinos-la-costa-quieren-conocer-el-impacto-del-futuro-puente-santa-fe-parana-n2110315.html>. Última consulta: 22/11/2022.

● Visión 7 (13/01/2016). “Preocupa la situación de las zonas inundadas”. Disponible: [https://www.youtube.com/watch?v=3ERiu2sp\\_3M](https://www.youtube.com/watch?v=3ERiu2sp_3M). Última consulta: 22/11/2022.

## ANEXO



## ANEXO

### Cuadros

Cuadro 1. Recorridos y características de lxs funcionarixs provinciales entrevistadxs.

Nombre	Cargo al momento de la entrevista	Período	Género	Ocupación previa
Carlos del Frade	Diputado provincial	2015-2023	Masculino	Periodista
Juan Carlos Venesia	Director Provincial del Programa santafesino de desarrollo de la HPP	2016-2019	Masculino	-Presidente del Ente Administrador del Puerto de Rosario 2004-2005 -Presidente del Directorio y director general de ASSA 2006-2007. -Director General del Instituto de Desarrollo Regional del Rosario -Director ejecutivo del Programa de Infraestructura Regional para la integración (UNR, CEI, ICLA y IDR)
Pablo Jukic	Secretario Provincial de Transporte	2015-2019		-Unilever (15 años) - Terminal 6 (9 años)
Javier Castelnovo	Subsecretario de Planificación Estratégica	2017-2019		-Equipo técnico Municipalidad de Rosario y Ministerio de Transporte de Nación -Consultora privada propia
Sebastián Simez	Presidente EAPSF	2018-2019		-Nestlé (7 años) -Tridens (empresa de inversiones propia)
Ricardo Langer	Director provincial Unidad Ferroviaria	2016-2019		-Ferrocarriles Argentinos/ Nuevo Central Argentino (Desde 1980) -Consultora ferroviaria para proyectos de cargas propia (desde 2012)



Cuadro 2. Contribuyentes en el desarrollo de la evaluación de resiliencia preliminar.

Fuente: Gobierno de la ciudad de Santa Fe; 2016: 49

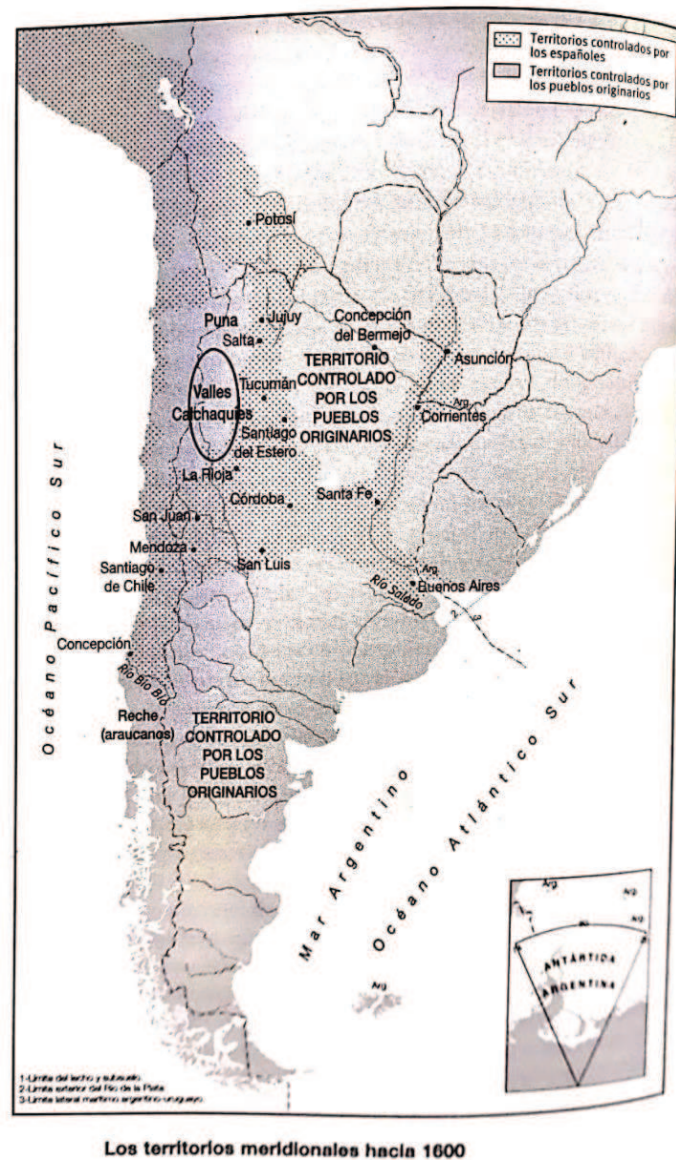
<b>Internacional</b>	<b>Del Sector Público</b>	<b>Del Sector Privado</b>	<b>De la Sociedad civil</b>
Consultora Arup	Centro Regional Instituto Nacional del Agua	ASSA	AAUCCAR
	Coordinador de la Región III - Nodo Santa Fe	Asociación Comerciantes Facundo Zuviría	AMSAFE La Capital
	Defensoría del Pueblo Zona Norte de la Provincia	Asociación Comerciantes Peñaloza	ASEAVYT
	Dirección Provincial de Protección Civil Zona Norte	Asociación Empresaria Hotelera Gastronómica	Asociación Conciencia
	Ente Portuario Santa Fe	ATAP	Asociación Inundados
	Gerencia de Empleo y Capacitación Laboral Regional Santa Fe del Ministerio de Trabajo de la Nación	BCSF	ASOEM
	Concejo Municipal	Bureau de Eventos de Santa Fe	Canal 13 de Santa Fe
	Ministerio de Acusación Pública	CAM Construcciones	Caritas Santa Fe
	Fiscal General	Cámara Argentina de la Construcción	Colegio de Abogados de la Ciudad de Santa Fe
	Ministerio de Educación Provincial	Cámara de Empresarios Turísticos	Colegio de Arquitectos de la Ciudad de Santa Fe
	Ministerio Desarrollo Social de Provincial	Cámara de Empresarios Turísticos de la Región Santa Fe	Colegio Graduados de Cs Económicas
	Policía Comunitaria	, Centro Comercial Santa Fe	Comunidad Israelita SF - DAIA
	Secretaría de Gobierno - Municipalidad	Centro de Estudios y Servicios de la BCSF	Cooperativa de Recicladores
	Secretaría de Recursos Hídricos	Clúster TIC Santa Fe	Cooperativa Recicladora Santa Fe
	Secretaria de Hábitat Provincial	EPE	Coordinación de la Lic. En Trabajo Social - UNL
	Subsecretaría de Planeamiento Provincial	Mercado de Productores y Abastecedores de Frutas, Verduras y Hortaliza de Santa Fe	Cruz Roja Argentina filial Santa Fe

	Túnel Subfluvial	Sociedad Rural de Santa Fe	Diario El Litoral
		Unión Industrial de Santa Fe	Diario UNO
			Facultad de Arquitectura y Humanidades de UCSF
			Facultades de Arquitectura y Diseño Urbano, Ciencias Económicas, Ciencias Jurídicas y Sociales, de Humanidades y Ciencias, de Ingeniería Química y de Ingeniería y Ciencias Hídricas - UNL
			Facultad Regional Santa Fe - UTN
			FUL
			Fundación Hábitat& Desarrollo
			Movimiento Los Sin Techo
			Multisectorial de Mujeres
			Parque Tecnológico Litoral Centro
			Radio LT9
			Radio LT10
			Santa Fe en Bici
			Secretaría de Extensión Universitaria de UNL
			Secretaria General -UCSF
			UOCRA
			Vecinales: Barranquitas, Coronel Dorrego y San José



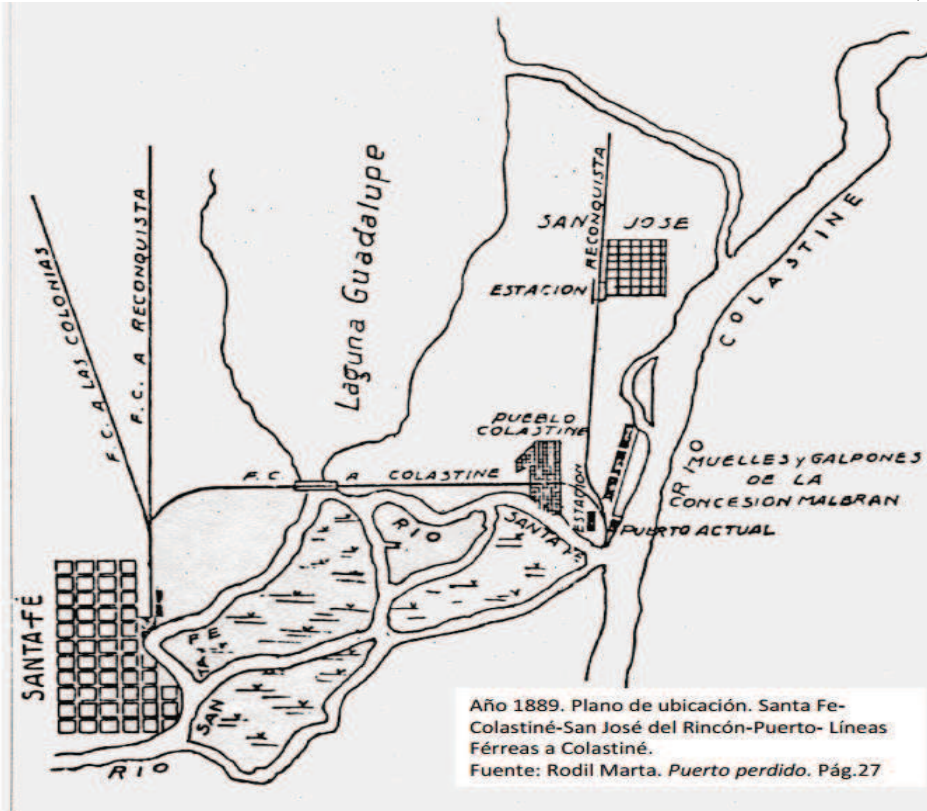
## Figuras.

**Figura 1.** Los territorios meridionales hacia 1600. Fuente: “Los territorios meridionales hacia 1600” (Mandrini; 2008:137)<sup>133</sup>



<sup>133</sup>Referencias: 1. Límite del lecho y subsuelo, 2. Límite exterior del Río de la Plata, 3. Límite lateral marítimo argentino-uruguayo.

**Figura 2.** Plano de ubicación de las líneas férreas al Puerto de Colastiné de 1889. Fuente Rodil; 1994:27



**Figura 3.** Infraestructura de Movilidad entre 1824 y 1935. Fuente: Szupiany; 2009: 125

**Plano síntesis capítulo 2**

**INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD**

- Infraestructura ferroviaria
- Caminos sin pavimentar
- Infraestructura vial

**CORREDOR LITORAL DE BORDE**

1. Avenida Costanera "Siete Jefes" (1903 / 1928)
1. Terminal FCCA (1912)
2. Puerto de Ultramar (1911)

**CORREDOR LITORAL ESTE**

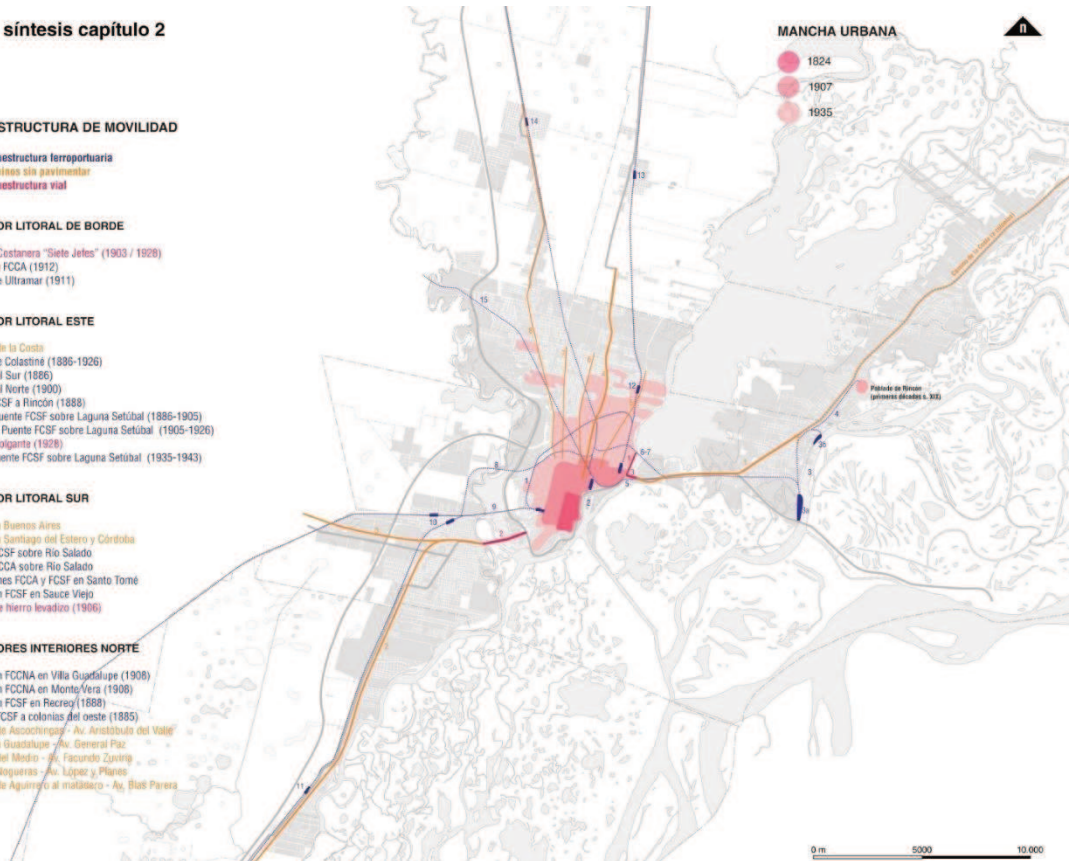
1. Camino de la Costa
3. Puerto de Colastiné (1886-1926)
- 3a. Terminal Sur (1886)
- 3b. Terminal Norte (1900)
4. Ramal FCSF a Rincón (1888)
5. Primer Puente FCSF sobre Laguna Setúbal (1886-1905)
6. Segundo Puente FCSF sobre Laguna Setúbal (1905-1926)
3. Puente Gigante (1938)
7. Tercer Puente FCSF sobre Laguna Setúbal (1935-1943)

**CORREDOR LITORAL SUR**

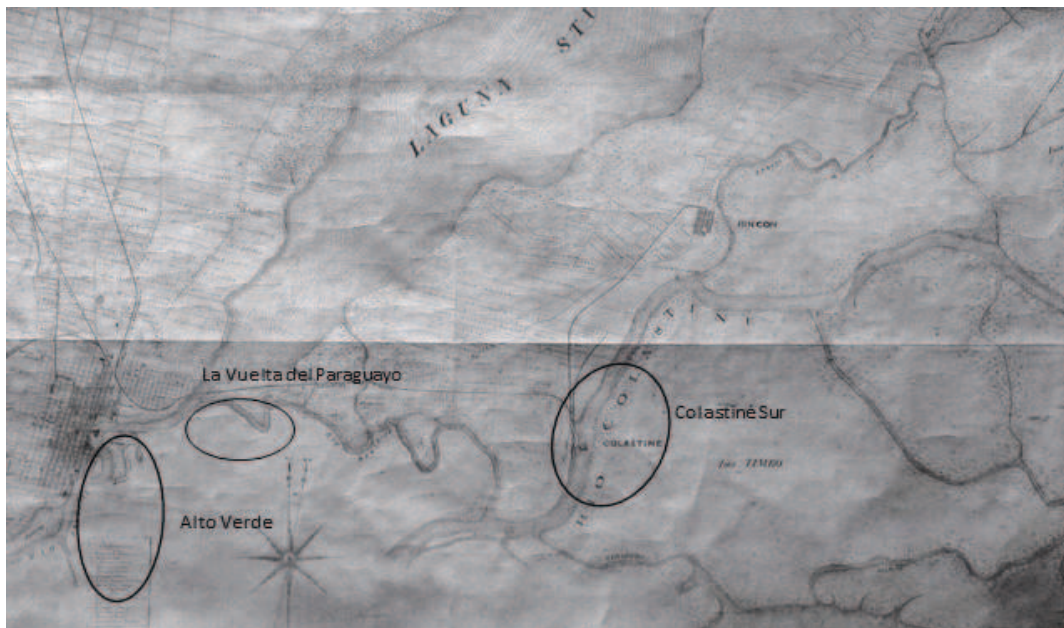
2. Camino a Buenos Aires
3. Camino a Santiago del Estero y Córdoba
8. Puente FCCA sobre Río Salado
9. Puente FCCA sobre Río Salado
10. Estaciones FCCA y FCSF en Santo Tomé
11. Estación FCSF en Sauce Viejo
2. Puente de Hierro Levado (1906)

**CORREDORES INTERIORES NORTE**

12. Estación FCCNA en Villa Guadalupe (1908)
13. Estación FCCNA en Monte Vera (1908)
14. Estación FCSF en Recreo (1888)
15. Ramal FCSF a colonias del oeste (1895)
4. Camino de Ascasubarras - Av. Aristóbulo del Valle
5. Camino a Guadalupe - Av. General Paz
6. Camino del Medio - Av. Facundo Zavala
7. Camino Noguerras - Av. López y Planes
8. Camino de Agüero al molinero - Av. Blas Parera

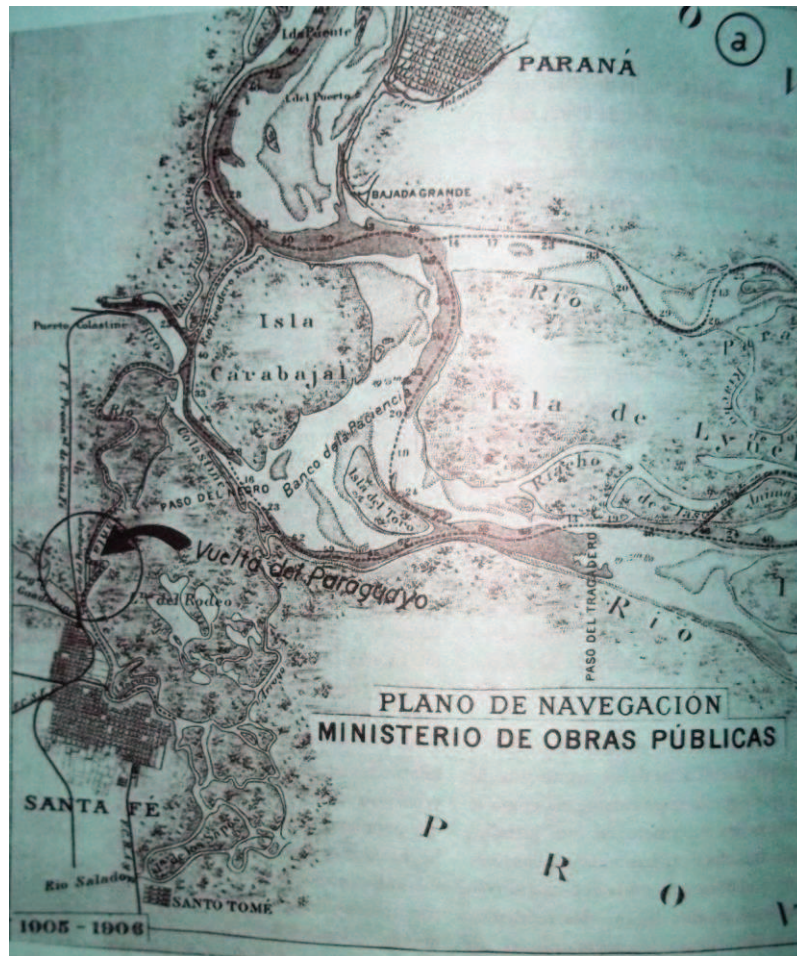


**Figura 4.** Plano Topográfico del Territorio Municipal de la Ciudad de Santa Fe - Año 1895.” Construido por la Oficina de Ingeniería durante la Administración del Intendente Ingeniero J. A. Doncel. Santa Fe, abril de 1895. Fuente: Collado y Bertuzzi; 2019

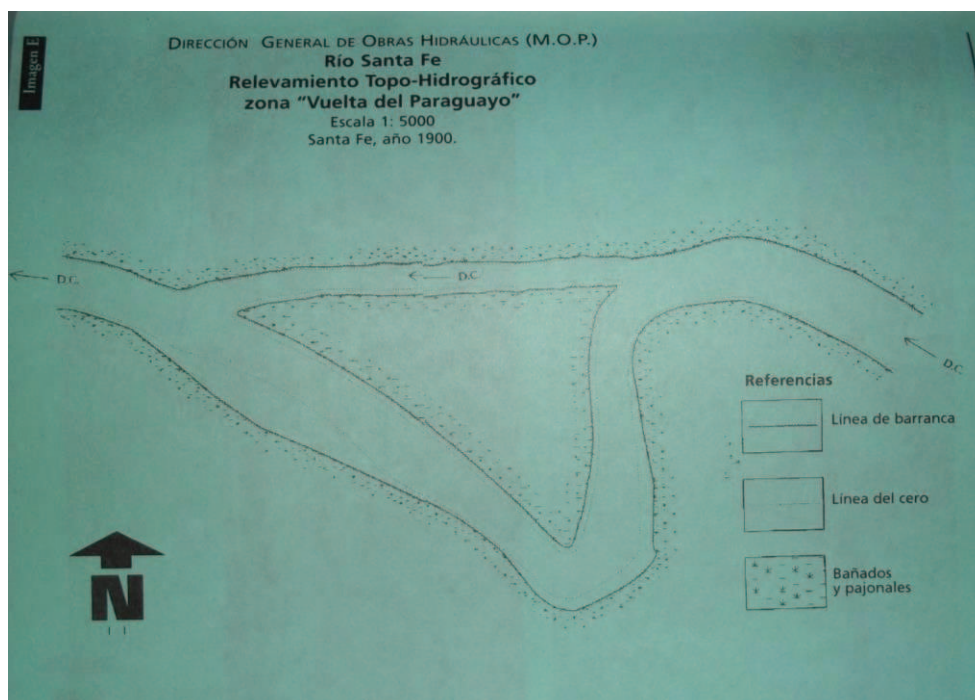




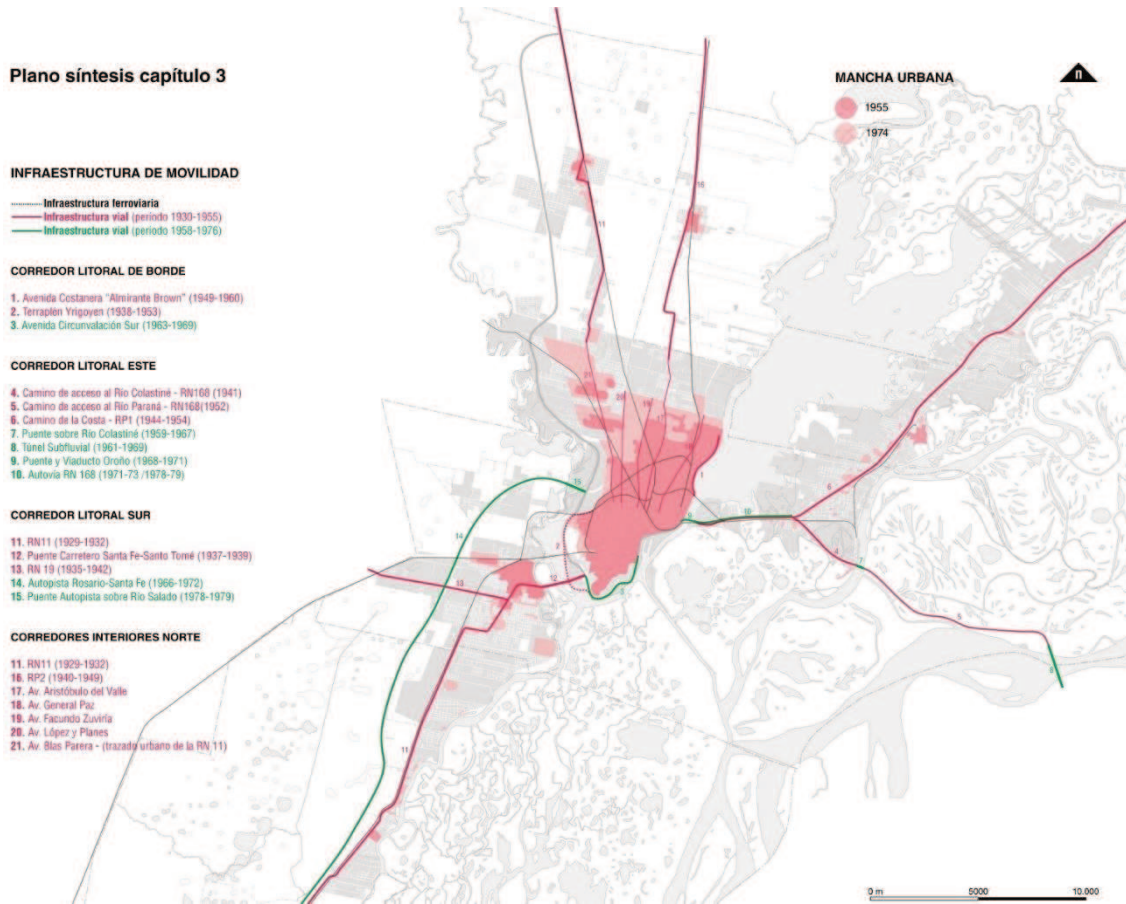
**Figura 5.** Ubicación del lugar de corte del Riacho Santa Fe en La Vuelta del Paraguay. Fuente: Piriz; 2000:8



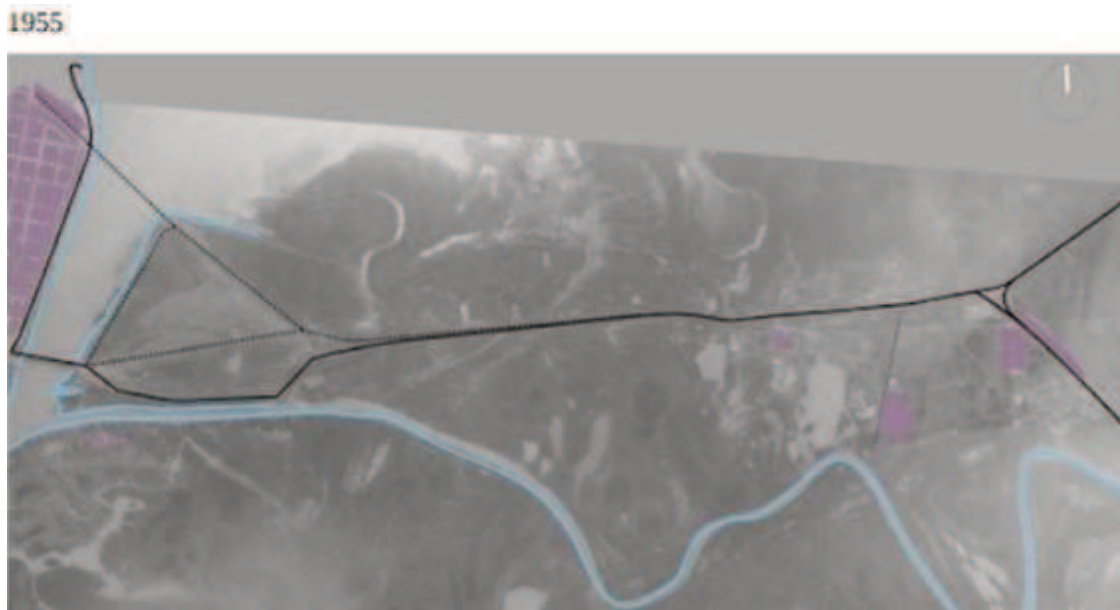
**Figura 6.** Relevamiento topo-hidrográfico zona Vuelta del Paraguay. Fuente: Piriz; 2000:12



**Figura 7.** Plano infraestructura 1930-1976. Fuente: Szupiany; 2019: 217

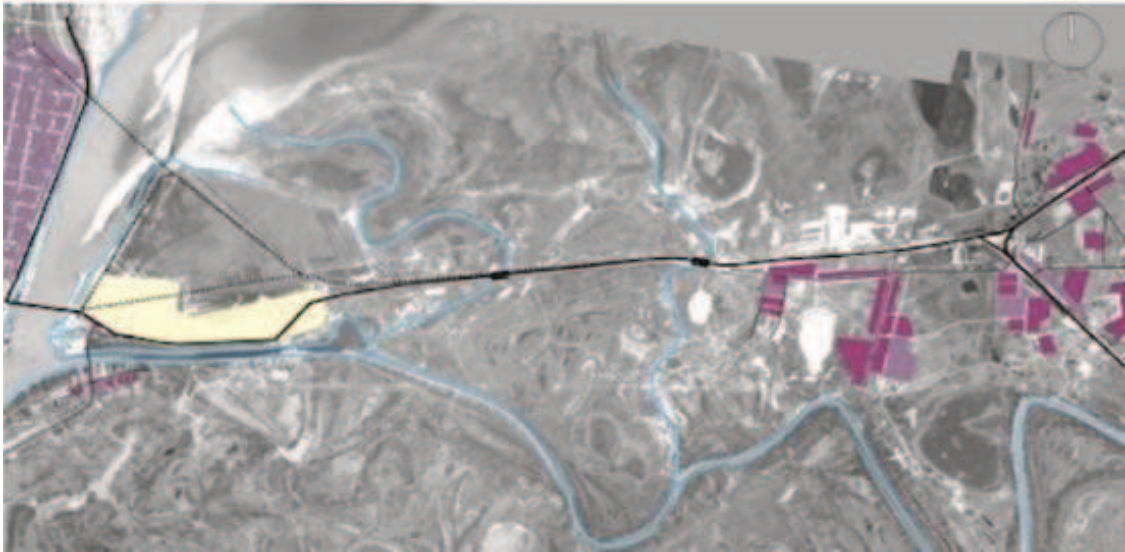


**Figura 8.** Ocupación valle aluvional en torno a la ruta nacional 168. Fuente: Valiente et al (2006).

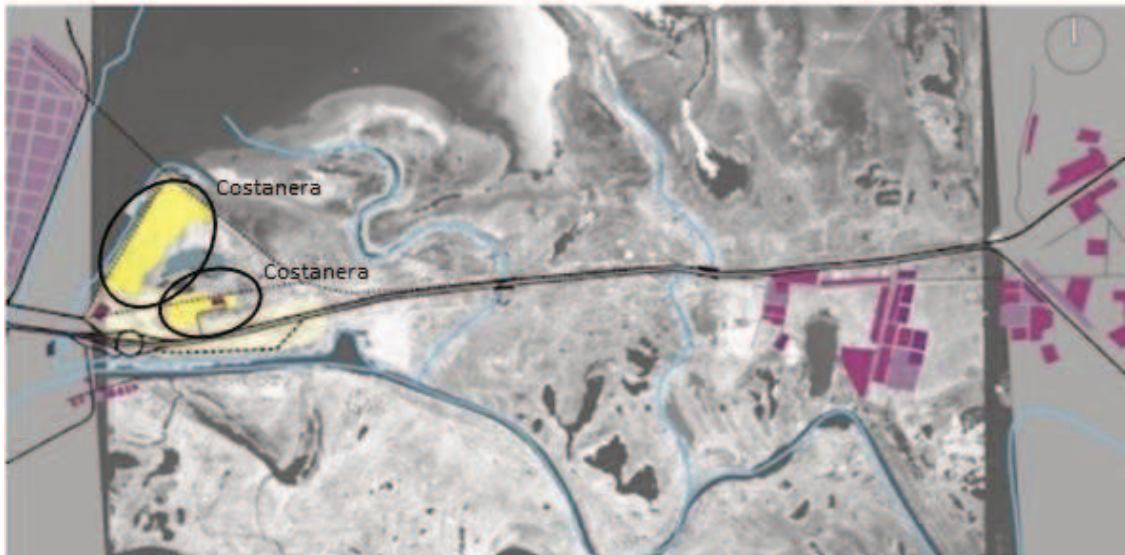




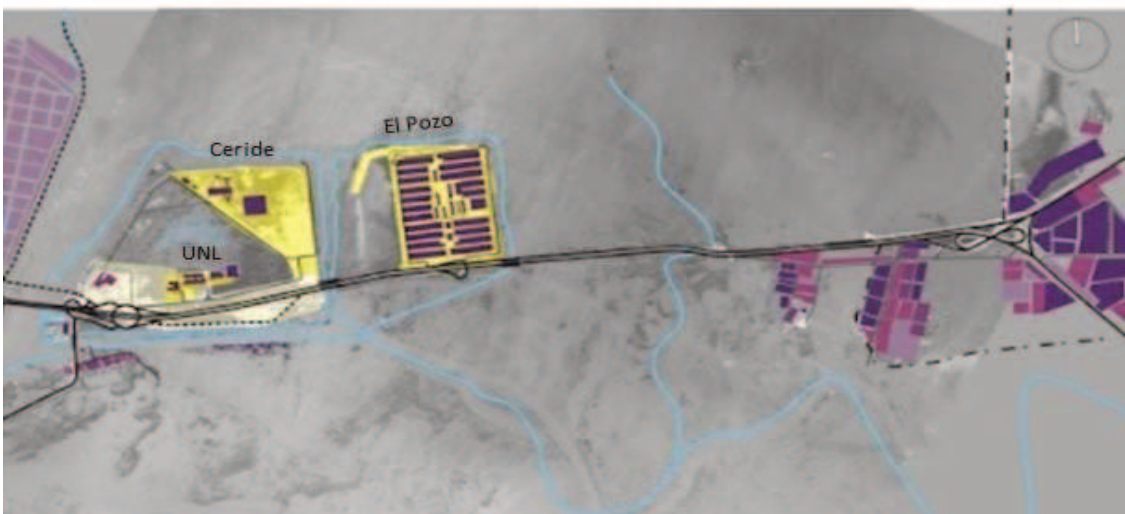
1968



1974



1992



**Figura 9.** Croquis de ubicación de las Islas en los planos de Mensura de la Isla el Sirgadero 1974. Fuente: Dirección Nacional de Catastro Santa Fe - Asociación Civil Caracol.

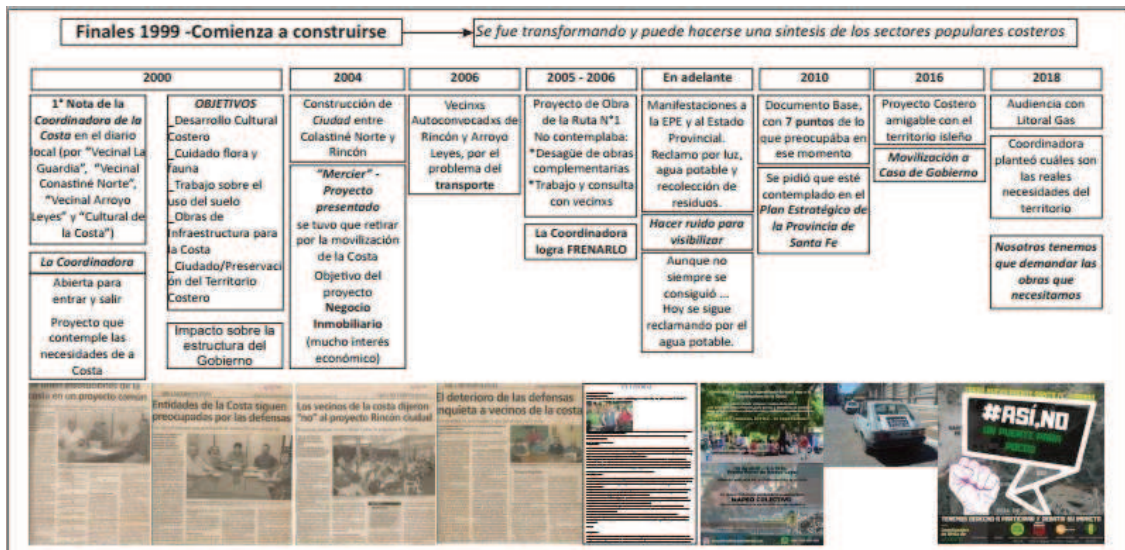


**Figura 10.** Ubicación Ciudad Universitaria, Predio CERIDE CONICET, Barrio el Pozo y Centro Comercial Wall Mart. Fuente: Crovella y Acebal; 2018.





**Figura 11.** Línea Histórica de la Coordinadora de la Costa elaborada por la propia organización. Fuente: Taller de formación interna de la Coordinadora de la Costa; 2018.



**Figura 12.** Folleto Plan de Convivencia. Fuente Proyecto Revuelta; 2015.

### ¿Qué es el plan de Convivencia con el río?

El plan de Contingencia que plantea la municipalidad, no contempla a nuestro barrio, por lo que aún no sabemos qué es lo que tiene planeado el municipio en la próxima crecida. Es por esto que armamos este plan, en el que La Vuelta del Paraguayo discute y decide de forma conjunta la forma en que queremos vivir o transitar las crecidas. Este plan plasma la manera en que el barrio propone organizarse para cada crecida a partir de la voz y la experiencia de quienes hace tiempo venimos transitando por estos momentos.

Para vivir en el barrio tenemos que convivir con las crecidas periódicas del río que son parte del lugar. Por esto consideramos importantísimas las obras prioritarias presentadas por los vecinos en 2014 al Concejo municipal (sancionada en agosto de este año), principalmente la obra de alteo de camino y de drenaje

**NUESTRA APUESTA ES A ORGANIZARNOS PARA CONVIVIR CON LAS PARTICULARIDADES QUE CONSTITUYEN ESTA TIERRA, PARA QUE SIGAMOS DEFIENDO EL LUGAR EN DONDE CRECIMOS, VIVIMOS Y PRODUCIMOS NUESTRA VIDA Y PARA QUE VIVAMOS DE LA FORMA EN QUE QUEREMOS VIVIR.**

El plan cuenta con tres momentos con diferentes acciones.

#### 1 - "ALERTA" por SUBIDA DEL RÍO

- a - RELEVAMIENTO de la situación de las diferentes familias.
- b - BOMBEO las 24 hs, para sobrellevar las crecidas ordinarias/chicas
- c - DRENAJE: que se realice la limpieza de los drenajes y del Riacho Santa Fe y restricción de la circulación de embarcaciones en el riacho durante la crecida.
- d - MEDIDAS DE SALUD: apenas sepamos la alerta de crecida, los gobiernos provincial y municipal deben realizar acciones de vacunación y prevención de leptospirosis, víboras y otro tipo de plaga.
- e - MÓDULOS PARA LA EVACUACIÓN: El lugar de evacuación, debe ser en los terrenos públicos ubicados entre la Ruta Nacional 168 y el Riacho Santa Fe, lugar donde históricamente nos hemos evacuado. Además, exigimos que las familias puedan decidir si evacuarse por sus propios medios o de utilizar los módulos proporcionados por el municipio. Con respecto a los módulos decimos:
  - Deben ser más amplios de los que nos dieron en las últimas inundaciones y deben construirse en el momento de la declaración de la emergencia, y nos deben permitir ampliaciones y mejoras

#### 2 - CRECIDA

- a - MEDIDAS DE SALUD: Realización de dos puestos de salud de atención continua. Uno en la zona de evacuación y otro en el barrio en alguna de las instituciones públicas. Además se debe disponer de un medio de transporte náutico permanente para que se pueda cruzar en caso de emergencia para ir al centro de salud pertinente.
- b - SEGURIDAD: Debe haber personal en el destacamento del barrio y un móvil policial al inicio de la ex ruta 168. Rechazamos la realización de un cerco y la presencia de la GSI ya que no tienen nada que ver con la seguridad de los evacuados.
- c - TRASLADOS: Que nos respeten la decisión de quedarnos el mayor tiempo posible en nuestras casas antes de trasladarnos. Intentamos evitar la salida ya que genera un desgaste emocional y material profundo.

#### 3 - VUELTA A CASA

- Es necesario, para poder volver a nuestras casas cuando el río haya bajado, contar con los camiones para mudar nuestras pertenencias.
- La municipalidad debe realizar un relevamiento sobre las condiciones de las viviendas y ayudar en los arreglos de las viviendas dañadas.
- Continuar con las medidas de salud necesarias. Realización de limpieza y control de plagas y zoonosis.
- Mantener la evacuación el tiempo necesario.
- Ayuda para la limpieza de la vivienda y del barrio.

**PROYECTO REVUELTA**

**Figura 13** Manzanas de Alto Verde. Fuente: Albizatti et al; 2016: 32



Figura 14. Plan Abre ¿solución o parche? Fuente: Cortita y al pie 07/2015:8-9.

# PLAN ABRE: ¿SOLUCIÓN O PARCHE?

Luces y sombras del Plan provincial en Alto Verde. Balance de las obras realizadas en el barrio

POR BRIAN IFRAN, STEFANIA ROLÓN Y NICOLÁS ZAPATA

El nuevo proyecto del Gobierno de la Provincia de Santa Fe llegó este año a nuestro barrio: el plan ABRE, según la página web del gobierno, "es un programa de inversión integral en barrios que el gobierno lleva adelante en coordinación con las municipalidades de Santa Fe, Rosendo Villa Gobernador Gálvez, Santo Tomé y Pérez". Según los datos oficiales, esta iniciativa prevé una inversión estimada de 4.000 millones de pesos, para el período 2014-2015 y propone como objetivos profundizar un conjunto de acciones tendientes a mejorar la calidad de vida, la convivencia y la seguridad de los ciudadanos, a través de dos ejes de trabajo: Convivencia y Participación e Infraestructura y Habitat. Hasta el momento, en el marco del plan ABRE, se ha intervenido a través de ciertas obras e iniciativas, las más relevantes sin dudas son: la del agua potable, la del asfalto y la policía comunitaria.

La ampliación de la red de agua potable, obra ya concluida hace unos meses, abarcó desde la manzana #1 hasta la #6, beneficiando con un recurso esencial a cerca de 100 familias. Ésta es una obra cuyo impacto se remonta desde hace años y que permite el acceso a agua salubre

a mucha gente. Otra de las obras que se está realizando en nuestro barrio es el asfalto, que ya ha terminado su primera etapa, que va desde la entrada al barrio hasta la manzana #2, a la altura de la cancha del Club Central, donde se encuentra el destacamento de la policía. El día miércoles 3 de junio se realizó una reunión en la Vecinal Pro Mejoras para anunciar y presentar la segunda fase de la obra. La segunda etapa comenzará los próximos días del mes de julio, beneficiando desde la manzana #2 (continuando donde terminó la primera etapa) hasta la manzana #3, a la altura de "La Barrera". Por último, la tercera fase prevé malizarlo desde donde finalizó la segunda fase hasta la Parcela, en la manzana #7.

**La adjudicación de obras públicas de forma directa no parecería garantizar la transparencia necesaria y posibilita relaciones incestuosas entre políticos y empresarios.**

El vie nuevo edificio se venía pidiendo desde hace muchos años por los vecinos debido a que es fundamental para mejorar la calidad de vida de las personas que viven en el barrio. Facilita la movilidad del transporte y permite transitar en días de lluvias y ganar tiempo. Un punto negativo es que hasta el momento no se hicieron obras de burlas. Otro, aún más preocupante, es el que refiere a la falta

**La inseguridad es un problema muy complejo y que no sólo puede ser abordado mediante la presencia de más policía**

de licitación de las obras. Como es de conocimiento público, el Plan ABRE se da en el marco de la ley de Emergencia en Seguridad que permite al Gobierno Provincial adjudicar obras de forma directa a determinadas empresas. Así esta obra de pavimentación fue adjudicada por el Decreto #494 a la empresa "Mar Val S.A" por unos \$ 14.200.000.000 (14.200 millones) más cargo de lo presupuestado por otras empresas. La adjudicación de obras públicas de forma directa genera garantizar la transparencia necesaria y posibilita "relaciones incestuosas" entre políticos y empresarios.

Otros de los ejes que intenta abordar el Plan es el de la inseguridad. Por eso también mediante un decreto el Gobierno trajo la policía comunitaria al barrio aumentando así la presencia policial en las calles. Tres oficiales de la policía comunitaria se pautan cada 200 metros y están alertos por si hay algún problema, lo cual es bueno ya que ha habido algunos y han respondido muy bien. Su horario de servicio es de 8 de la mañana hasta las 23:00 horas. Además en este momento están trabajando junto con Gendarmería y Prefectura. En cinco minutos podemos decir que su presencia ha traído más tranquilidad y seguridad. La presencia policial ha disminuido algunos conflictos en las calles, eso es evidente. Pero por otro lado, entendemos que lo que realmente ayudaría es que haya más oportunidades para los chicos, posibilidades de estudio y actividades que los alejen de la mala vida y las drogas, así como lo hacen en Arroyito Seco, Defensores y otras.

instituciones. La inseguridad es un problema muy complejo y que no sólo puede ser abordado mediante la presencia de más policía.

Abto Verde mejora un poco con estos beneficios que se traen al barrio y, aunque si bien faltan otros fundamentos tales como el servicio de gas natural, cloacas y un mejor transporte, es una buena ayuda lo que están proporcionando y haciendo. ■

### Algunos interrogantes:

Como bien todos sabemos, el Plan Abre llegó a nuestro barrio ¿por casualidad? En época electoral muchos años hacia que los vecinos venían pidiendo asfalto, que cambien los caños de agua y nada nunca fue nada. Si el gobierno se interesa por el barrio público, ¿Será que llega en época electoral donde se eligen cargos importantes y quieren hacerse ver con la gente los últimos meses para que los voten a elegir? ¿Y no sería mejor que los elecciones sean cada tres meses así éstos trabajan siempre?



¿Qué que anuncia el anuncio del Plan Abre en Alto Verde?



Pavimentación de la entrada al Barrio



Llegada de la Policía Comunitaria al barrio central



## Santa Fe en la cuenca del Río Paraná.

En el Litoral Argentino, específicamente en el centro este de la Provincia de Santa Fe se encuentra la ciudad capital de la provincia que recibe el mismo nombre. La misma se ubica geográficamente entre los valles de inundación de los ríos Salado y Paraná, siendo el 70% de la superficie del ejido urbano construido por ríos, lagunas y bañados (Soijet; 2011a). Las crecidas ordinarias de ambos ríos – aquellas que poseen recurrencia anual (Bertoni; 2004) -y los recurrentes sucesos construidos socialmente como inundaciones (Roze; 2003) son parte constitutiva de este lugar.

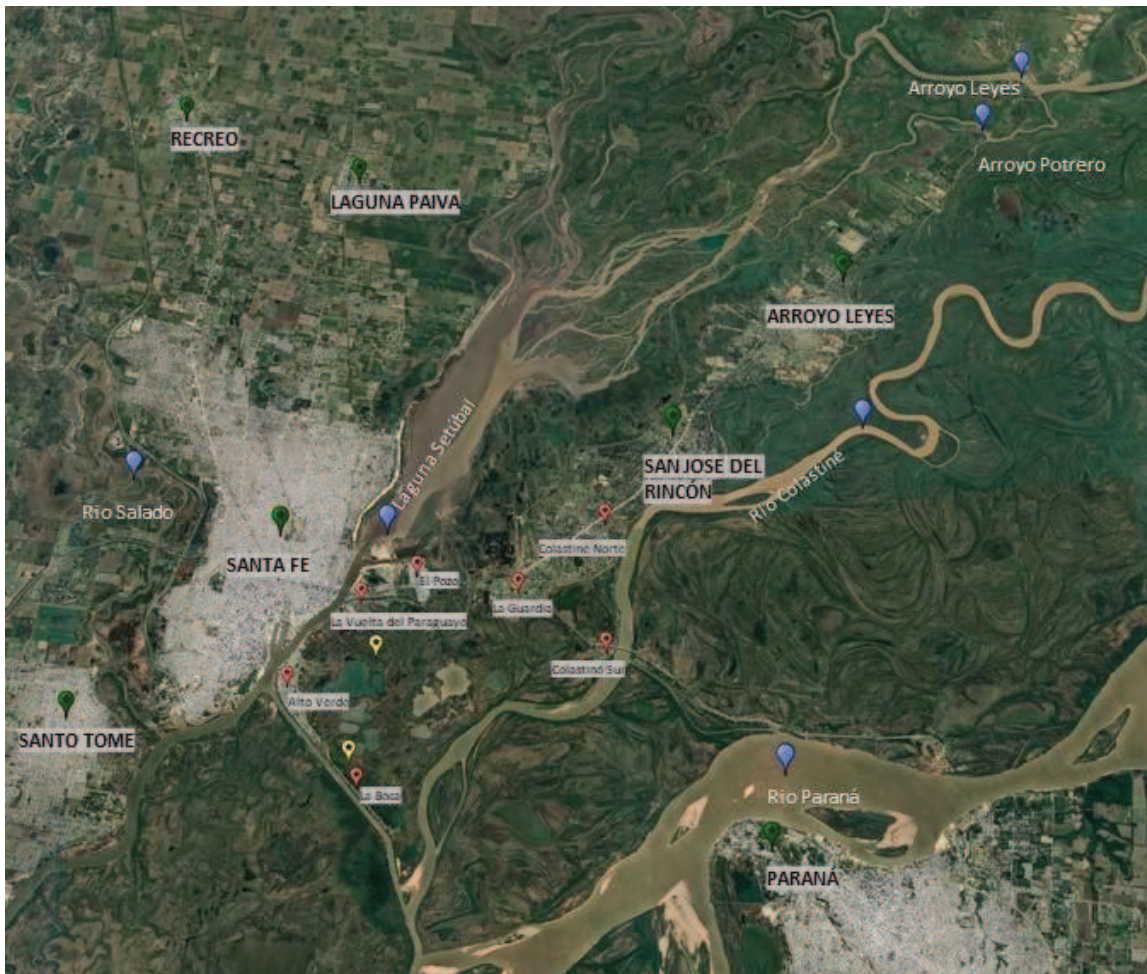


Figura 1. Sección Santa Fe - Paraná - Tramo Medio del Río Paraná. Fuente: Elaboración propia

Al oeste bordea la ciudad el río Salado<sup>134</sup>. Sin obviar la importancia que tiene este río en la construcción de la ciudad, la intención de este apartado, dadas las características del

<sup>134</sup>La cuenca inferior de este río, que posee una superficie aproximada de 30.000 km<sup>2</sup>, se desarrolla en la Provincia de Santa Fe en el punto en el que el río ingresa a la ciudad de Tostado. Desde aquí el agua escurre en dirección noroeste - sureste hasta que confluye su principal afluente, el Río Calchaquí - a donde drenan los Bajos Sudmeridionales -. A partir de este punto el río corre de Norte - Sur hasta su desembocadura en el sistema del río Paraná entre las ciudades de Santa Fe y Santo Tomé. En este tramo recibe los aportes de diferentes subcuencas, entre la que se encuentra los Saladillos, y de áreas de aportes directo al curso del río. El escurrimiento en la cuenca inferior del Salado, entonces, se

problema de investigación que aborda esta tesis, es situarnos espacialmente en el marco de la complejidad característica del lugar al ser parte del valle aluvial del Río Paraná.

Para empezar, es importante situarlos en el sistema fluvial del Río de la Plata, en la Cuenca del Plata<sup>135</sup> más específicamente. En esta se diferencian tres grandes unidades hidrográficas: el Paraguay, el Paraná y el Uruguay. Los dos últimos concurren a formar el Río de la Plata mientras que el primero tributa al Paraná (Paoli et al 2020). El Río Paraná es el más importante del sistema hidrográfico de la cuenca del Plata debido a “la magnitud de sus derrames, la extensión de su área tributaria, la longitud de su curso y los distintos rasgos dimensionales que caracterizan una cuenca fluvial” (Paoli et al; 2020: 27)



Figura 2. Cuenca del Río de la Plata. Fuente: [www.armonizandorosario.com.ar/Agua/agua70.htm](http://www.armonizandorosario.com.ar/Agua/agua70.htm). En Montagnini; 2012

compone de los aportes provenientes de la cuenca media que son escasos, los aportes del Río Calchaquí y de los excesos de lluvia en las subcuencas del margen derecho (Paoli; 2004: 99).

<sup>135</sup> Este posee una superficie de 3.100.000 km<sup>2</sup>, siendo la quinta cuenca más grande del mundo por su dimensión. Se extiende por los territorios de Argentina (920.000 km<sup>2</sup>), Brasil (1.415.000 km<sup>2</sup>), Bolivia (205.000km<sup>2</sup>), Paraguay (410.000 km<sup>2</sup>) y Uruguay (150.000) (Paoli; 2004, Paoli et al; 2020; Montagnini; 2012).





Figura 3. Sub cuencas de la Cuenca del Plata. Fuente: CIC - La Cuenca del Plata: <https://cicplata.org/es/mapa-subcuencas/>

La cuenca del Río Paraná abarca 1.510.000 km<sup>2</sup> - sin contar la sub cuenca del Río Paraguay - y se distribuye por la jurisdicción de Brasil (890.000km<sup>2</sup>), Argentina (565.000 km<sup>2</sup>) y Paraguay (55.000 km<sup>2</sup>). Su longitud es de 2570 km, aunque si se considera el recorrido de su afluente principal - el Paranaíba - es de unos 1200 kilómetros más (Iriondo; 2011a, Paoli et al; 2020).

Por sus características geológicas e hidrológicas se divide en 3 tramos. El Paraná Superior<sup>136</sup> - desde su nacimiento, en la confluencia con los ríos Paranaíba y Grande, hasta el límite de Misiones-Corrientes con Paraguay y la confluencia con el río del mismo nombre -; el Paraná Medio - desde esta confluencia hasta la localidad de Diamante en la

<sup>136</sup> El Paranaíba y el río Grande delimitan entre sí la zona mesopotámica de Brasil conocida como el Triángulo Mineiro y son los ríos afluentes más importantes de toda la cuenca superior del Paraná. Iriondo sostiene que el Alto Paraná se caracteriza por recorrer “una meseta basáltica, formadas por erupciones de lava del período Cretácico (entre setenta y ciento cincuenta millones de años antes del presente), cuando se abrió el océano Atlántico a lo largo de una gran rajadura de la corteza terrestre” (2011a: 20). Por ello el curso superior del río se caracteriza en este tramo por contar con un perfil escalonado del lecho y tener dimensiones irregulares (Paoli e Iriondo, 2020).

provincia de Entre Ríos (tramo en el que nos vamos a centrar) - y el Paraná Inferior - desde Diamante hasta el estuario rioplatense, a través del denominado Delta del Paraná (Del Rey Rodríguez y Levrino; 2021).

En su tramo medio, luego de unirse al Paraguay, el río desciende con leve pendiente y su anchura va disminuyendo desde 4.200 metros en Corrientes a 2.300 metros en Santa Fe. El lecho de inundación es mayor que el tramo superior y se extiende sobre la margen derecha que es mucho más baja - sobre esta margen se encuentra Santa Fe -. En este tramo medio, el cauce principal es de “tipo trenzado, con lecho móvil”, compuesto por “una sucesión de anchos segmentos caracterizados por dos o más brazos. La erosión lateral de los mismos eroda las orillas y forma islas y bancos de arena” (Paoli et al; 2020:45). Así, presenta numerosas islas diseminadas a lo largo de su curso, las que son cubiertas en momentos de crecida.

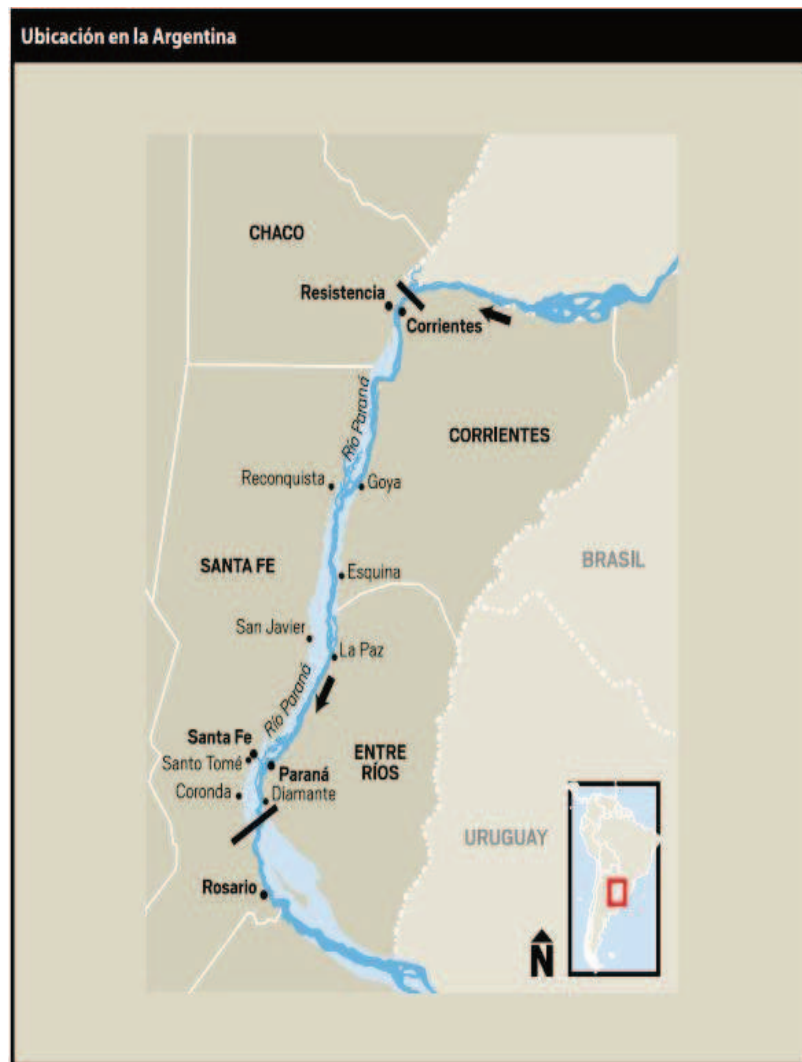


Figura 4. Tramo Medio del Río Paraná - Fuente Iriondo 2011b:32



El tramo medio corre por una llanura aluvial, que es “una faja compleja de gran tamaño” (Iriondo 1988 en Paoli et al; 2020:45), compuesta por el cauce y otros terrenos anegadizos extendidos sobre la espesa carpeta de arena que fue traída por el río a lo largo de su recorrido (Iriondo; 2011b). Este gran valle aluvial que ha labrado el río con sus sucesivos desplazamientos en tiempos geológicos tiene un ancho de 70 kilómetros a la altura de San Javier (provincia de Santa Fe) y La Paz (provincia de Entre Ríos) comprendiendo desde las actuales barrancas en el lado entrerriano hasta cerca del trazado de la Ruta Nacional 11 del lado santafesino, y estrechándose aguas abajo a la altura de Santa Fe - Paraná.

Dentro del mismo se encuentra el denominado valle de inundación actual, que por el lado santafesino llega hasta el llamado “albardón costero”, por donde se desarrolla la ruta provincial N°1 y donde se sitúan los núcleos de población más importante de esta planicie aluvial (Del Rey Rodríguez y Levrino; 2021). Desde el lado de la barranca entrerriana hacia el oeste se encuentra primero el cauce principal del Río Paraná, a continuación, un conjunto de islas que frecuentemente se encuentran cubiertas de agua, luego el Río Colastiné y posteriormente se encuentra el albardón costero. Luego se desarrollan las lagunas Setúbal (llamada originariamente De los Quiloazas), Leyes, Capón y otras menores, alimentadas desde el norte por los arroyos Saladillos y desde el este por los arroyos Leyes, Potreros y Santa Rita, entre otros cauces menores (tal como es posible observar en el siguiente mapa). En grandes crecidas, el Río Paraná supera su valle de inundación actual y tiene a ocupar todo su valle aluvial y a utilizar la Setúbal para descargar su caudal (Paoli; 2004, Ceirano et al; 2020).



Figura 5. Sección Santa Fe - Paraná. del Tramo Medio del Río Paraná. Fuente: Montagnini et al; 2005.

El comportamiento del río Paraná nos permite establecer que existen dos momentos en el año en el que las aguas del río crecen en el sistema fluvial de Santa Fe - Paraná, acompañando el comportamiento de sus afluentes. Las lluvias que se producen en las cuencas de aporte del Alto Paraná, río Iguazú y río Paraguay, son las causantes directas de los derrames en los tramos medio e inferior<sup>137</sup>(Giacosa et al; 2020).

La subcuenca del Alto Paraná, donde los aportes de los ríos Paranaíba, Grande y Paranapanema son mayores, tiene una gran influencia en el volumen y duración de las crecidas. Las precipitaciones se concentran por lo general en el período estival y a principios de otoño originando las crecidas de los meses de febrero y marzo. Por otra parte, uno de sus principales afluentes, Río Iguazú, tiene características propias también importantes para el desarrollo de crecidas. Recibe precipitaciones significativas que se distribuyen a lo largo de un relieve acentuado por lo que provoca crecidas menos voluminosas que el Paraná Superior, pero con caudales picos importantes (Paoli; 2004).

Por otro lado, la subcuenca del río Paraguay - su tributario más importante - tiene gran tamaño, pero con características diferentes a las del propio Río Paraná. La cuenca alta del Paraguay se encuentra en una gran zona deprimida denominada “El pantanal”,

<sup>137</sup> Los aportes propios a este tramo tienen una baja incidencia y los afluentes laterales incrementan sólo un 5 % el caudal total

que contiene las crecidas actuando como amortiguador natural de los derrames. Las precipitaciones son inferiores a las del Paraná Superior y si bien se producen en época estival las crecidas presentan retardos y se extienden en el tiempo, produciéndose los máximos en invierno (Montagnini; 2012).



Figura 6. Mapa de Humedales de La Cuenca del Plata - Fuente: CIC de la Cuenca del Plata:

<https://cicplata.org/es/mapas-de-la-cuenca/>

En cuanto a la forma, Paoli (2004) sostiene que se producen dos tipos de crecidas. Por un lado, aquellas de subida rápida, con picos importantes y de corta o media duración. Y por otro, las de subida más lenta, pero con mayor volumen y duración, con uno o dos picos que se presentan de forma sucesiva. Si bien el autor establece que son dos formas,

aclara que ambas pueden presentar sus picos máximos en febrero-marzo o en mayo-junio-julio, por lo que en muchos casos no se puede realizar una separación de las mismas.

En este punto nos interesa recuperar los aportes de Anderson et al (1993 en Paoli; 2004) respecto a los importantes cambios que han afectado la hidrometrología de la cuenca del Río Paraná desde 1960 y que tiene incidencia en el comportamiento del río en relación a sus crecidas. En primer lugar, se produjeron cambios en los usos del suelo, en especial deforestación, que aumentaron los niveles de escurrimiento. En segundo lugar, las grandes represas hidroeléctricas, principalmente en el Alto Paraná en Brasil, provocaron mayor regulación y regímenes de caudales bajos más altos. Por último, las precipitaciones durante las estaciones húmedas, han sido más altas por lo menos desde 1960, producto de los cambios climáticos (1993 en Paoli; 2004: 81) devenido de modelos productivistas. A esto Tucci (1997 en Paoli; 2004) suma la introducción de prácticas de agricultura intensiva luego de 1970 y el desarrollo urbano. Concretamente sostiene que el principal hecho que produce el aumento de los caudales de las cuencas del Paraná y el Alto Paraguay es el cambio de uso del suelo: de selva autóctona a suelos deforestados para la producción de soja.<sup>138</sup>

Por nuestro caso de estudio nos interesa detenernos en la sección Santa Fe - Paraná. Respecto a este sistema fluvial Santa Fe - Paraná. En este sentido, señalamos que a lo “largo de la margen derecha de la llanura aluvial, del lado opuesto al cauce principal, corren cauces secundarios activos tipo meándricos, que han generado llanuras de meandros en varias áreas. La mayor de ellas está generada por el río Colastiné” (Paoli et al; 2020: 46). Este río se conforma con los aportes del río De Los Quiloazas (o San Javier) y aportes del Paraná a través de números cauces laterales. Desemboca en el Paraná aguas abajo de la ruta nacional N° 168 donde se inicia el canal de acceso al puerto de Santa Fe, en las proximidades del paraje entrerriano denominado Bajada Grande (Ceirano et al; 2020).

---

<sup>138</sup>La evolución de la deforestación del Estado de Paraná en Brasil fue avanzando a tal punto que la cobertura de vegetación autóctona en 1890 era de un 83% y en 1990 de un 15% (Paoli; 2004)





Figura 7. Canal de Derivación, Ruta 168 y Ruta Provincial 1. Fuente: Elaboración propia.

Por otro lado, el denominado complejo lagunar Chapetón - Leyes - Setúbal se encuentra ubicado en la parte oeste de este sistema fluvial, separado del valle de inundación del Río Paraná por el “albardón costero” -, con una dirección norte - sur. Sus aportes provienen del Arroyo Leyes y en menor medida de los arroyos Saladillos y Aguilar. El agua que circula por el canal principal de la laguna Setúbal desemboca en el canal de Derivación Norte del puerto de Santa Fe, confluyendo al valle de inundación situado aguas abajo de la ruta nacional N° 168, donde se encuentra el riacho Santa Fe (Montagnini et; 2005).

La interrupción natural del albardón costero da paso a una llanura de advenimiento impedido denominada “Isla el Sirgadero” (Ver figura 2). A principios del siglo XXI, limitaba al este con el cauce principal del Río Colastiné y al oeste con canal de derivación, al norte con la ruta 168 y al sur con el relleno y defensa de Alto Verde. Al norte se caracterizaba por contar con pequeños colectores activos que, en períodos de aguas altas, conducían los desbordes al interior de la isla. Actualmente estos rasgos fluviales son interceptados por el cauce del riacho Santa Fe - un canal construido para conducir el agua desde el Río Colastiné a los fines del consumo de la misma por parte de la población de la ciudad- (Ceirano et al; 2020).



Figura 8. La isla Sirgadero en la sección Santa Fe - Paraná. Fuente: Montagnini; 2021.

Las islas, que como hemos expresado son características del tramo medio del Paraná, son ambientes de altísima diversidad. Las mismas alojan cuerpos de aguas permanente, lagunas, que sólo se conectan con los cursos secundantes en momentos de crecida. Esas lagunas son los ambientes donde los peces pueden dejar sus huevas para reproducirse y donde se crían los alevines (peces pequeños). Son un ambiente topográficamente bajo con desniveles muy sutiles que permiten que arraigue vegetación diferenciada: “en las zonas más altas especies arbóreas y en las más bajas arbustivas y pasturas”<sup>139</sup> (Entrevista Personal a Docente e investigadora, Ingeniera en Recursos Hídricos y militante de Proyecto Revuelta - 24.02.2021).

La mayor parte de las islas pertenecientes a la jurisdicción de la ciudad de Santa Fe se encuentran gran parte del año emergidas pero muy próximas a los cuerpos de agua. Y como nos afirma una de nuestras entrevistadas, “las islas son parte de espacios que el río ocupa en su ciclo natural, no en condiciones extraordinarias” (ibidem). En este sentido, en lo que respecta a la Isla el Sirgadero nos interesa marcar que en condición de crecida el agua cruza la isla en dirección noreste - suroeste y evacua hacia el canal de acceso y el

<sup>139</sup> La vegetación cumple un rol importante dentro de este ecosistema y en particular, en relación a las precipitaciones, crecidas y anegamiento. Es esencial como soporte físico natural ya que retiene el agua, fija el suelo y contribuye a su génesis y además alberga y alimenta a fauna (Del Rey Rodríguez y Levrino; 2021: 105)



tramo exterior del río Colastiné por desbordes o a través del Corte Grande - que se ubica entre Alto Verde y La Boca -. Por el Corte grande es por donde se evacua buena parte de los caudales que esta Isla almacena y retiene - demorando en el escurrimiento - durante una crecida. Tal como lo muestra la siguiente figura:

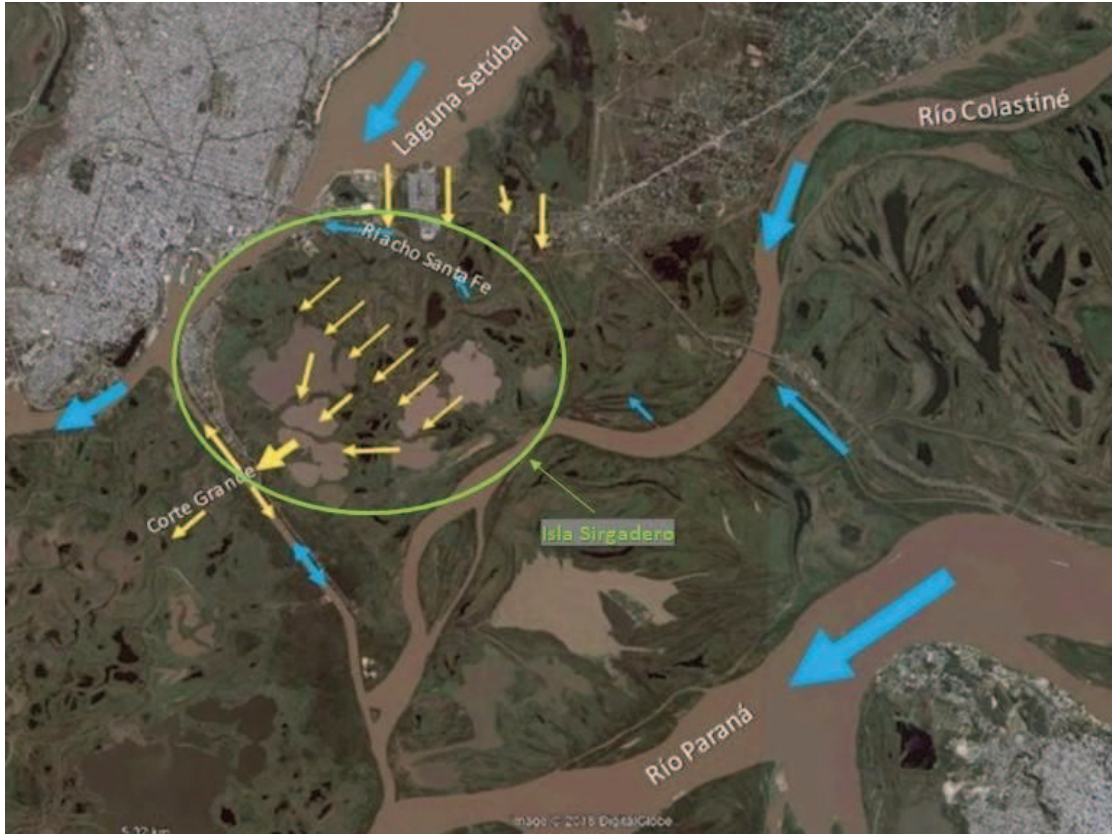


Figura 9. Circulación de las aguas en la Isla Sirgadero. Fuente: Montagnini; 2021.

Debido a que el ambiente que crea el Río Paraná con el traslado de sus sedimentos es dinámico, recurrimos a un docente que participó de un relevamiento topo cartográfico de las islas de la Provincia de Santa Fe, para poder definir con exactitud el lugar de emplazamiento de los barrios isleños que constituyen nuestro caso de estudio. Así podemos afirmar que actualmente en la Isla Sirgadero se ubican los barrios conocidos como La Vuelta del Paraguayo y Alto Verde. Lindante hacia el este, también al sur de la ruta 168, se encuentra la Isla denominada Las Cañas que es donde se emplaza el barrio Colastiné Sur - del otro lado de la ruta 168 se ubica otro sector perteneciente a la jurisdicción del barrio, pero no se emplaza sobre la misma isla-. Hacia el sur- este de la Isla Sirgadero, luego del Corte Grande, se encuentra la denominada Isla Pesquerías que es donde se ubica “El paraje La Boca” (Entrevista Personal a docente Doctor en Ingeniería Civil en la especialidad Catastro Técnico Multifinalitario y Gestión Territorial-09.03.2021).



Figura 10. Ubicación barrios La Vuelta del Paraguayo, Alto Verde, La Boca y Colastiné Sur

Por todas las condiciones físicas descritas hasta acá es que el Puerto de la ciudad de Santa Fe es un lugar estratégico por ser el último de ultramar apto para operaciones con buques oceánicos. Tal como se enuncia en la página web del Gobierno Provincial hoy en día “su ubicación estratégica lo convierte en el eslabón adecuado para unir los nodos de transportes (terrestre-fluvial-oceánico), permitiendo el desarrollo de operaciones de cabotaje nacional e internacional y marítimas internacionales, para cargas unitizadas, containerizadas, graneles, general, etc., desde y hacia su Hinterland integrado por las Regiones Centro, NOA y NEA de la República Argentina”. Asimismo, su posición geográfica lo establece como el centro obligado de transferencias de cargas desde y hacia los países situados en la Hidrovía (Gobierno de la Provincia de Santa Fe: Puertos de la Provincia).

Tal como damos cuenta en el capítulo 4 de la tesis es importante marcar que la evolución histórica de las obras de infraestructuras en la zona fue modificando el sistema natural y generando cambios en el escurrimiento de las aguas. La ocupación de las tierras pertenecientes al valle aluvial del Paraná para vivir y el desarrollo de diversas actividades

económicas, que requieren el desarrollo de distintas obras de infraestructuras, han ido modificando este valle (Paoli; 2004; Ceirano et al; 2020, Paoli et al; 2020).