

Infraestructura, inundaciones y organización barrial en el territorio isleño del municipio de Santa Fe entre 1970/80-2007

ANAHÍ ACEBAL. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas / Universidad Nacional del Litoral, Argentina | anahiacebal@gmail.com |  0000-0003-4124-4047

Fecha de recepción: 28 de septiembre de 2024 / Fecha de aprobación: 1 de diciembre de 2024

RESUMEN

Desde finales del siglo XX y principios del XXI, a partir de esta necesidad de adaptación de la infraestructura para acelerar los tiempos de transporte y abaratar los costos, se llevaron adelante propuestas de reordenamiento territorial en función de dinámicas globales -expresadas en la Iniciativa de Integración en Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)- que otorgaron mayor centralidad a la vía navegable que conforman el río Paraná y el río Paraguay, denominada Hidrovía Paraná- Paraguay.

Las propuestas de adaptación del sistema de transporte y logística requerido por el mercado internacional tuvieron gran incidencia en la provincia de Santa Fe, la cual representa la jurisdicción de gran parte del tramo medio e inferior del Río Paraná. En este sentido lo que nos proponemos observar es cómo dichas propuestas inciden en la configuración espacial de la ciudad de Santa Fe y, particularmente, del territorio isleño ubicado en el valle aluvial del Río Paraná entre finales de 1970 y 2007. Para ello llevaremos adelante un estudio de caso instrumental, en donde pondremos principal atención a los proyectos de infraestructuras en el lugar y a las intervenciones y ocupaciones que se fueron desarrollando sobre las islas de jurisdicción del municipio. A esto lo observaremos en relación con la manera en que se fue gestionando estatalmente la mayor recurrencia de inundaciones que dichas intervenciones trajeron aparejadas y los conflictos que se generaron a raíz de ello con la población local.

Palabras clave: infraestructuras, inundaciones, conflicto, territorio isleño, IIRSA.

Infrastructure, floods and neighborhood organization in the island territory of the municipality of Santa Fe between 1970/80-2007

ABSTRACT

Since the late twentieth century and the beginning of the twenty-first century, as a result of this need to adapt the infrastructure to speed up transportation times and reduce costs, proposals for territorial reorganization were put forward based on global dynamics -expressed in the South American

Para citar este artículo: Acebal, A. (2024). Infraestructura, inundaciones y organización barrial en el territorio isleño del municipio de Santa Fe entre 1970/80 - 2007. *Revista Desarrollo, Estado y Espacio*, 3(2). (Julio-Diciembre). 2024. Santa Fe, Argentina. UNL. DOI: 10.14409/rdee.2024.2.e0051

Regional Infrastructure Integration Initiative (IIRSA)- which gave greater centrality to the waterway formed by the Paraná River and the Paraguay River, known as the Paraná-Paraguay Waterway. The proposals for the adaptation of the transportation and logistics system required by the international market had a great impact on the province of Santa Fe, which represents the jurisdiction of a large part of the middle and lower reaches of the Paraná River. In this sense, what we propose to observe is how these proposals affect the spatial configuration of the city of Santa Fe and, particularly, of the island territory located in the alluvial valley of the Paraná River between the late 1970s and 2007. For this purpose, we will carry out an instrumental case study, where we will pay special attention to: the infrastructure projects in the area and the interventions and occupations that were developed on the islands under the jurisdiction of the municipality. We will observe this in relation to the way in which the state was managing the increased recurrence of floods that these interventions brought with them and the conflicts that were generated as a result with the local population.

Keywords: infrastructure, floods, conflict, island territory, IIRSA.

Infraestrutura, inundações e organização de bairro no território insular do município de Santa Fé entre 1970/80–2007

RESUMO

Desde o final do século XX e início do século XXI, a partir dessa necessidade de adequação das infraestruturas para agilizar os tempos de transporte e reduzir os custos, surgiram propostas de reordenamento territorial em consonância com as dinâmicas globais - expressas na Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) - que conferiram maior centralidade à hidrovía formada pelo rio Paraná e o rio Paraguai, conhecida como Hidrovía Paraná-Paraguai. As propostas de adequação do sistema de transporte e logística exigido pelo mercado internacional tiveram um grande impacto na província de Santa Fé, que representa a jurisdição de grande parte do médio e baixo curso do rio Paraná. Nesse sentido, o que nos propomos observar é como essas propostas afetam a configuração espacial da cidade de Santa Fé e, particularmente, do território insular localizado no vale aluvial do rio Paraná entre o final da década de 1970 e 2007. Para tanto, realizaremos um estudo de caso instrumental, no qual focalizaremos os projetos de infraestrutura na área e as intervenções e ocupações que foram desenvolvidas nas ilhas sob jurisdição do município. Observaremos a forma como o Estado geriu o aumento da recorrência de cheias que estas intervenções trouxeram consigo e os conflitos gerados com a população local.

Palavras-chave: infraestrutura, inundações, conflito, território insular, IIRSA.

Introducción

El municipio de Santa Fe (Argentina) posee ciertas características geográficas y morfológicas, asociadas a su cercanía al Río Paraná, que le otorgan una particularidad geoestratégica para la comercialización (ver figura 1). Desde su fundación en 1573, precisamente, la ciudad se organizó en torno a su posición geográfica y al comercio que posibilitó su ubicación. Fundada como un “puerto intermedio” (Cervera, 1979), como centro creciente de comercio terrestre y fluvial, fue un lugar 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).

En el marco del auge del modelo agroexportador (entre 1856–1930) se necesitó de la planificación y desarrollo de obras de infraestructura que permitiera conectar la materia prima

proveniente de la explotación agrícola y forestal de la provincia con los países consumidores de las mismas. En este contexto, el río Paraná se convirtió en la columna comercial estratégica de todo el nuevo país (Bertuzzi, 2017), al ser posible su tránsito hasta el Río de la Plata y el Océano Atlántico. Durante este período, el puerto de Santa Fe cumplió un rol estratégico. Su desarrollo implicó una transformación del territorio isleño de la ciudad con relación al núcleo ferropuerto, integrado desde 1886 por el Ferrocarril a las Colonias de la provincia de Santa Fe y el Puerto Colastiné y, posteriormente, al Puerto de Santa Fe.

La realización de grandes obras de infraestructura sobre islas y cursos de aguas generaron impactos negativos en el libre escurrimiento de las aguas en los momentos de crecidas de los ríos (Ceirano et al, 2020). Por tanto, estas obras -traza férrea, puertos, rutas y puentes- implicaron la realización, al mismo tiempo, de obras de defensas contra la crecida de los ríos para, por un lado, evitar que la planta urbana se inunde¹ y, por el otro, para dar un uso permanente a las infraestructuras más allá del momento en que el que se encontrase el río -en crecida o en bajante-.

Al mismo tiempo, con el impulso de dichas obras se consolidaron y/o formaron barrios isleños en donde se asentaron quienes trabajaban en torno a la actividad portuaria, la producción frutihortícola y la caza y la pesca, como Colastiné Sur,² La Vuelta del Paraguay,³ Alto Verde⁴ y La Guardia⁵ (Acebal; 2023).

La crisis de los años 30 tuvo un fuerte impacto en la comercialización de las materias primas que se exportaban desde el país. Las exportaciones agropecuarias, la producción y el comercio exterior disminuyeron y, como consecuencia, se incrementó enormemente la desocupación. Esta crisis marcó un cambio de época al poner fin al modelo agroexportador y dar

¹ 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, p.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, p.15)

² 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.

³ Alrededor de 5 familias comenzaron a vivir en este lugar, que era un “monte isleño”, a fines del siglo XIX y 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). Sus habitantes limpiaron, abrieron caminos y gestionaron servicios públicos básicos para producir su vida allí. Y 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.

⁴ 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). 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 Provincia. Sin embargo, fue en septiembre de 1910 cuando se reconoció oficialmente el barrio como “Alto Verde” (Albizatti et al, 2016).

⁵ 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.

inicio a un nuevo modelo de desarrollo, basado en el proceso de industrialización por sustitución de importaciones (Gioria, 2009).

En este marco de políticas desarrollistas, se apostó a la realización de la obra vial por sobre la ferrovial: el camino pavimentado comenzó a ser sinónimo de “progreso económico y técnico” (Álvarez, 2019, Szupiany, 2019). De esta manera, la implementación de nueva tecnología de movilidad y transporte asociada al predominio automotriz impulsó transformaciones significativas en los núcleos urbanos existentes y en sus áreas de influencia. Y, particularmente, en los distintos caminos de acceso a las grandes ciudades, como es el caso del acceso este a Santa Fe el cual se ubica sobre el valle aluvial del río Paraná. Entonces, el impulso de la obra vial generó la profundización de la ocupación precisamente de este valle aluvial, es decir, de lo que denominamos como territorio isleño del municipio. Esto trajo aparejado un aumento en la recurrencia de las inundaciones (Ceirano et al, 2020) y la cesión de islas a privados por parte del Estado y compraventa de estas tierras por parte de distintos inversores inmobiliarios (Acebal, 2023).

Con la instauración y consolidación del neoliberalismo en Argentina a partir de finales de la década del 70, se observó un fuerte cambio en la producción agropecuaria del país, en particular, y de Sudamérica, en general, con la incorporación de nueva tecnología. Esta implicó, por un lado, más dependencia del sistema de aprovisionamiento de insumos y maquinarias y, por otro, la modificación del sistema de almacenamiento y transporte por la expansión en los volúmenes de producción. Dicho cambio estuvo acompañado del aumento de la importancia del capital privado y transnacional en estas actividades. Y se asocia al proceso de re-primarización de la economía impulsado por las demandas del mercado internacional, que tuvo como contracara un proceso de desindustrialización nacional (Puello Socarras, 2015 y Lattuada et al, 2019).

A fines de los 80, la introducción del modelo del agronegocio (Svampa, 2011), con el desarrollo del monocultivo de soja con su “paquete productivo” centrado en la siembra directa y los agrotóxicos, significó nuevas formas de producir y utilizar el suelo en toda Sudamérica. Y, concretamente, una transformación en el perfil productivo de la provincia de Santa Fe que desplazó la ganadería y extendió la frontera agrícola (Lattuada et al, 2019).

Entendemos a estos cambios como la profundización del modo de apropiación extractivista (en términos de Gudynas, 2016). En el marco de este proceso nos interesa marcar que esta profundización fue acompañada del desarrollo de una infraestructura acorde a la necesidad de expansión del capital a territorios inexplorados y a bienes naturales desestimados por los circuitos económicos hasta el momento. Tal como sostienen Santos (1993) y Silveira (2004, 2007), a través de esta infraestructura extractivista (en términos de Álvarez, 2019) el orden global incide en el orden local pero selectivamente, focalizando en los espacios más dinámicos para la acumulación del capital. Precisamente, desde fines del siglo XX, podemos observar cómo la producción del territorio municipal de Santa Fe estuvo condicionada por mecanismos de planificación y gestión de infraestructuras que tuvieron (y tienen) una escala regional/global. Así como también que los proyectos y programas regionales, traccionados por actores transnacionalizados, adquirieron más fuerza y presencia en el diseño de las políticas públicas municipales.

Específicamente, nos queremos detener en observar la manera en que se fue reconfigurando espacialmente la ciudad y particularmente su territorio isleño - es decir, el conjunto de islas del valle aluvial del río Paraná que son parte de su jurisdicción (ver figura 1)⁶- en torno a

⁶En la apuesta de reflexionar sobre las distintas escalas del problema, nos resultó analíticamente más ordenador circunscribirnos a una jurisdicción municipal -con las legislaciones y disposiciones, características y ordenamiento burocrático interno que implica-. Sin embargo, es importante señalar 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, muchas personas que viven en Colastiné Sur, Alto Verde, Vuelta del Paraguay no se perciben como parte del municipio, sino que su identidad está

la búsqueda de adaptación del sistema de transporte y logística requerido por el mercado internacional entre finales de 1970 y 2007⁷. A este proceso de readaptación consideramos que es necesario estudiarlo en relación con las mayores intervenciones y ocupaciones de las islas y las formas en que se fueron gestionando las cada vez más recurrentes inundaciones producto de las mismas. Como así también poniendo atención a la producción y reproducción de la vida en el lugar a partir del análisis de la organización barrial que surge frente a estos cambios en el lugar.

Figura 1. El valle aluvial del río Paraná de la jurisdicción del municipio de Santa Fe.



Fuente: elaboración propia.

Este trabajo forma parte de la tesis doctoral de la autora de este artículo en la cual se propuso estudiar las disputas en y por el territorio isleño del municipio de Santa Fe en torno a la infraestructura que se proyecta en el lugar entre 2007 y 2019. Lo aquí presentado es parte de un ejercicio de situar la producción socio-histórica y espacial del territorio isleño del municipio de Santa Fe en relación con las infraestructuras extractivistas (en término de Álvarez, 2019), las inundaciones (en término de Roze, 2003) y el desarrollo de la vida en el lugar (Federici, 2013; Gutiérrez, 2017) para comprender los proceso constitutivo y constituyente de las disputas

anclada al territorio isleño. Lo que implica una mayor identificación de estos barrios con otros de localidades costeras aledañas como San José del Rincón y Arroyo Leyes, más que con otros barrios del municipio.

⁷ 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 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 recreativos, turísticos, inmobiliarios y de megas obras de infraestructuras en el lugar entendemos que marcan un nuevo panorama.

territoriales que fueron objeto de estudio. Estas tres variables consideramos que nos permiten observar las tensiones que emergen por formas antagónicas de habitar un territorio. En otras palabras, prestando atención a estas tres variables pretendemos dar cuenta del proceso conflictivo y solidario que va dando un cierto orden al territorio en un momento determinado (Santos; 2000), caracterizado por diferentes lógicas de apropiación y construcción del mismo (Porto Gonçalves; 2001, 2008, 2017). Al detenernos en las infraestructuras, inundaciones y la producción de la vida, buscamos dar cuenta, precisamente, de estas lógicas de apropiación y construcción que tienen, por un lado, asiento en lo cotidiano -en las horizontalidades (Santos; 1993, Cataia, 2017)-y, por otro, en los intereses de los actores hegemónicos del orden global como las grandes empresas y los organismos financieros internacionales -las verticalidades (ibídem)-.

Para emprender este trabajo recurrimos a una estrategia metodológica de tipo cualitativa. Realizamos un estudio de caso instrumental (Merlinsky, 2008), en donde recurrimos a un trabajo multimétodo en donde convergen diferentes evidencias empíricas construidas en el marco de dicha tesis doctoral, a partir de la realización de, por un lado, entrevistas semi-estructuradas en profundidad (Marradi et al, 2007) individuales y grupales a informantes claves y, por otro, del análisis documental. Las fuentes de información del mismo son: principalmente bibliografía académica, como también documentos (estatales, empresariales y de organizaciones sociales), entrevistas a informantes claves (funcionarios del gobierno provincial y municipal de alto rango encargados de las políticas de transporte y de gestión de la riesgo, representantes de la Bolsa de Comercio de Santa Fe y la Asociación de Líderes de Empresas y de organizaciones sociales y vecinales nucleadas en la Coordinadora de la Costa) y notas periodísticas (del Diario El Litoral, Diario Uno Santa Fe y Periódico Pausa).

A continuación, nos detendremos en el papel que comenzó a tener el Puerto de Santa Fe a partir de la concesión de las tareas de dragado y balizamiento del río Paraná con el desarrollo de lo actualmente conocemos como Hidrovía Paraná – Paraguay y del impulso de la Iniciativa del Integración en Infraestructura Regional Sudamericana (en adelante IIRSA). Posteriormente, observaremos las intervenciones que se fueron realizando sobre las islas, precisamente, en el marco del desarrollo de estas infraestructuras en el lugar. Para luego problematizar los cambios en las gestiones de las inundaciones en la ciudad por parte del municipio a partir del crimen hídrico cometido en la ciudad en 2003. Seguidamente, presentaremos los inicios de la Coordinadora de la Costa, un espacio organizativo que agrupa a distintas organizaciones y vecinales de los barrios isleños que se ven afectados por las mayores intervenciones sobre el valle aluvial del río Paraná, las inundaciones recurrentes y el impulso de nuevas megas obras de infraestructuras en el lugar. Por último, realizaremos unas reflexiones finales acerca del inicio del proceso de readaptación logística y de transporte sobre el valle aluvial del río Paraná y las implicancias que esto comenzó a tener en la producción y reproducción de la vida de las personas que habitan el lugar.

El Puerto de Santa Fe en la Hidrovía Paraná – Paraguay y el Corredor Bioceánico Porto Alegre – Coquimbo

En el contexto de consolidación del neoliberalismo en Argentina y los cambios en la producción agrícola mencionados, la vía navegable que conforman el río Paraná y el río Paraguay, denominada como Hidrovía Paraná-Paraguay, adquirió gran centralidad. Esta representa el 23% de la superficie de 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 (Fundación 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 Hidrovía Paraguay-Paraná fue otorgada a la empresa Hidrovía S.A, integrada por la empresa nacional Emepa y la dragadora de origen belga Jan de Nul. A su vez, desde el año 2000, se constituyó como uno de los ejes estratégicos de la IIRSA, una de las propuestas más importantes de reordenamiento territorial para conectar los centros de extracción y producción de commodities con los mercados internacionales (Ceceña et al, 2007; Betancourt, 2014; Betancourt et al, 2015; Álvarez, 2019, 2021; Herrera Santana, 2019; Feliz y Melón, 2020).

La IIRSA surge a partir de un diagnóstico, realizado del Banco Iberoamericano de Desarrollo (BID), del déficit de infraestructura regional sudamericana y alejamiento de las principales rutas comerciales⁸ (Álvarez, 2019, 2021). 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) (ver figura 2), 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 al, 2007). La reorganización propuesta por los 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).

Así el Comité Técnico coordinador -conformado por el BID, la Corporación Andina de Fomento (CAF) y al Fondo Financiero para el desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA)- estableció un Plan Estratégico a partir del diseño, precisamente, de la cartera de proyectos de mega obras de infraestructuras 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).⁹

En este marco, la Hidrovía Paraguay-Paraná es un EID de gran relevancia por la importancia anteriormente mencionada que tiene esta vía fluvial en relación a los volúmenes de mercancía que por esta circulan, y por la articulación estratégica que tiene con otro de los EID, el Eje MERCOSUR – Chile, en el cual se proyecta el Corredor Bioceánico Porto Alegre-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.

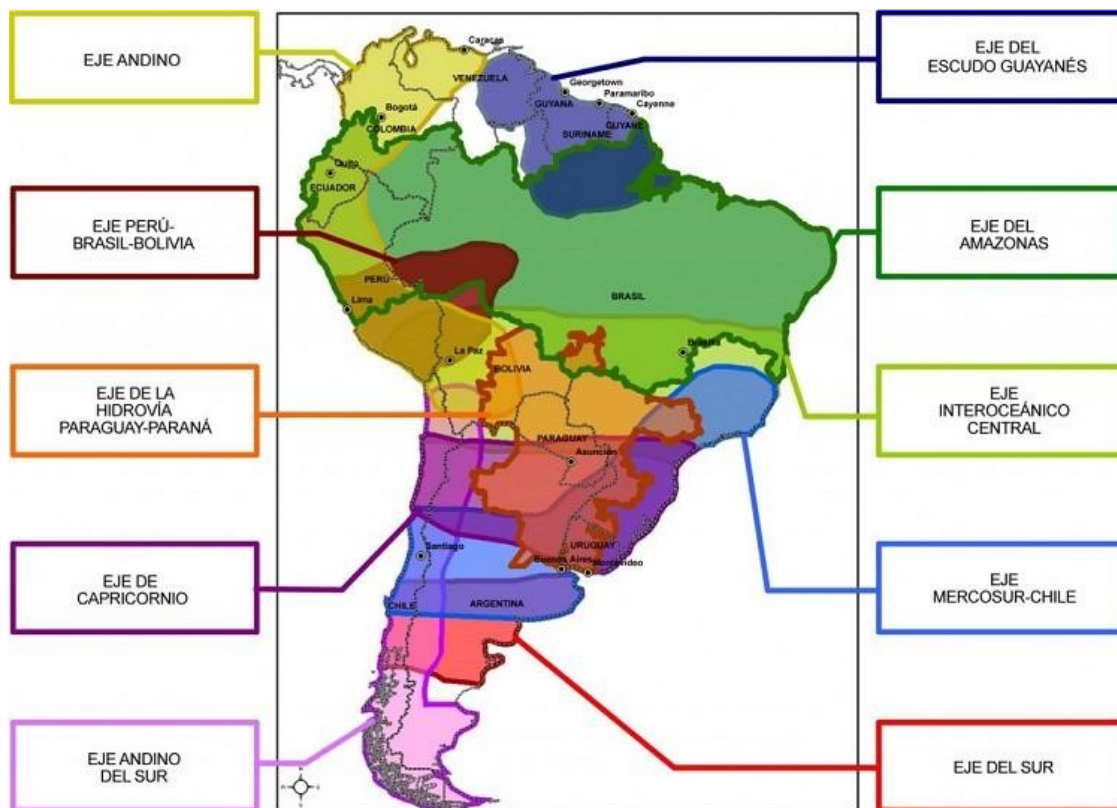
La articulación entre ambos ejes es fundamental para la estrategia comercial del sur de Brasil, Paraguay, Bolivia, el centro de Argentina y el norte de Chile al permitir la salida de mercancías por el Pacífico, reduciendo tiempos y los costos de transporte hacia los mercados más

⁸ Cabe aclarar que, 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).

⁹ 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).

dinámicos como el asiático. Adquiriendo aún más importancia geopolítica la conexión entre ambos al ser -por medio de la conexión de la Hidrovía Paraguay-Paraná 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).¹⁰

Figura 2. Los ejes de integración y desarrollo de IIRSA.



Fuente: IIRSA, 2011: 66.

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).

Con el desarrollo de la infraestructura necesaria para las nuevas modalidades de circulación, la IIRSA 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 en la ciudad, en particular (ver figura 3).

¹⁰ 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).

Figura 3. Articulaciones multimodales del Corredor Bioceánico Central Porto Alegre- Coquimbo y la Hidrovía Paraguay-Paraná.



Fuente: Álvarez, 2019:233.

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 debido a 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 conformó por un representante de la provincia -que ejerce la presidencia-, uno del municipio, un representante de los trabajadores portuarios, seis representantes de distintos sectores empresariales (Centro Marítimo, Cámara de Comercio Exterior de Santa Fe, Confederación de Asociaciones Rurales de Santa Fe, Shell CAPSA, Asociación de Usuario y Prestatarios de Servicios del Puerto de Santa Fe, La Unión Industrial Santa Fe) y por un veedor miembro de la Bolsa de Comercio de Santa Fe (BCSF) (Blanc, 2016).

Desde la creación de dicho Ente, se instaló la idea oficial de que el espacio del Puerto de Santa Fe ya no servía como tal. 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, fueron considerados los principales condicionamientos técnicos que limitaban la oferta portuaria que se podría realizar desde Santa Fe. Por lo cual se planteó como necesario un proceso de reconversión del mismo que lo volviera a posicionar como una opción

competitiva (Presidente del EAPSF, comunicación personal, 11 de septiembre 2019 y al Director de ADE, comunicación personal, 10 de noviembre de 2021).

Así, desde 1999 el EAPSF se propuso la construcción de una nueva terminal multipropósito del Puerto de Santa Fe a la vera del Río Paraná. Como parte de la estrategia para recaudar recursos para emprender su traslado a una zona troncal navegable del Río Paraná, se apostó a la concesión de parte de las actuales tierras del Puerto para actividades comerciales e inmobiliarias.

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 de las tierras que ocupaba el mismo. En 2004, se aprobó una modificación del Reglamento de Zonificación de la Municipalidad que creó 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 esparcimiento¹¹ (ver figura 4). Es así que, en la actualidad de 70 hectáreas, 55 están destinadas al desarrollo urbano, comercial e industrial, no portuario (Presidente del EAPSF, comunicación personal, 11 de septiembre de 2019).

Figura 4. Plano de la Zona Portuaria de Santa Fe (2011).



Fuente: Diario El Litoral. Edición 13/11/2011. En Blanc, 2016: 127.

La BCSF fue también impulsora de estos proyectos de infraestructura y particularmente de la reconversión del Puerto de Santa Fe, de su relocalización y la infraestructura vial y ferroviaria asociada (Coordinador del Centro de Estudios y Servicios BCSF, comunicación personal, 31 de agosto de 2018). Entre 2003 y 2005, su Centro de Estudios y Servicios publicó estudios de factibilidad técnicas y económicas que sustentaban las propuestas de los lineamientos

¹¹ 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).

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”, 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).

La nueva terminal multipropósito se proyectó 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 presentó como el canalizador de la producción del centro norte del país.

En 2003 la Legislatura Provincial autorizó -mediante la ley 12108- al Poder Ejecutivo a suscribir un Convenio de Préstamo con el FONPLATA exclusivamente para la realización 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 5)- fue fuertemente discutido. Principalmente porque las características del río en este lugar plantearon serios inconvenientes hidráulicos que implicaría un dragado permanente, lo que reproducía 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 (ibídem). Pero también fue puesto en debate por las denuncias realizadas por medios de comunicación local -particularmente por el Diario Uno Santa Fe- y organizaciones locales (como el Centro de Estudio y Acción Popular) 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 Santa Fe, 08/07/2007; CEAP, 2012).

Figura 5. Propuestas de ubicación Nuevo Puerto de Santa Fe.



Fuente: CEAP; 2012.

El sitio que se decidió como lugar para que se instale una terminal portuaria complementaria fue la “Isla Mellado”, en donde confluyen el Río Colastiné con el brazo “La Paciencia” el cual era parte del antiguo cauce del río Paraná (ver figura 5). “La paciencia” es un brazo de unos 1000 metros que tiene adecuada profundidad natural y una isla resistente y de baja altura por lo que se proyectó elevarla. Según un personal técnico encargado de diversos estudios sobre la factibilidad hídrica de las obras de infraestructura, este lugar tiene aspectos a favor y en contra. Entre los aspectos en contra, se encuentra la imposibilidad actual de accesos carreteros. En este punto adquiere principal relevancia como obra indispensable para la readaptación logística y reconversión del Puerto, la denominada nueva conexión vial entre Santa Fe y Paraná (Personal a referente técnico encargado de estudios de factibilidad, comunicación personal, 26 de marzo de 2021).

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 estaba ubicado a las cercanías del túnel subfluvial (ver figura 5).¹² 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.¹³

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 media sanción de diputados a fines del 2007, fue en 2008 cuando -con un cambio de gestión en el gobierno provincial y municipal-¹⁴ se aprobó en el Senado (Ley Provincial N° 12855) y en 2011 se decretó. La ley no solo abarcó 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).

Desde 1970/80, pero con mayor intensidad desde inicios del siglo XXI con la creación de la IIRSA, observamos la reactivación de la multimodalidad del sistema de transporte de carga y el fuerte impulso por corredores viales y ferroviarios que permitan el traslado de lo extraído de este a oeste y viceversa. Así asociado al proyecto de un Nuevo Puerto de Santa Fe se comenzó a diagramar la conexión de la Hidrovía hacia el oeste del país en vistas de la salida de la mercancía por el Océano Pacífico hacia los mercados asiáticos, a través del denominado Corredor Bioceánico Central.

En lo relativo a este Corredor, 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). A través de ella, sus gobiernos propiciaron encuentros y convenios con representantes del gobierno de San Juan -e incluso con

¹² El sitio al norte del Túnel Subfluvial tenía amplitud para maniobras de buques, una dinámica morfológica favorable al mantenimiento de buenas profundidades para el ingreso de barcazas -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).

¹³ El proceso de desactivación actual fue confirmado por el personal técnico entrevistado el 26/03/2021.

¹⁴ En 2007 se produjo un cambio de gestión a nivel provincial, al asumir Hermes Binner. El Frente Progresista Cívico y Social con el Partido Socialista a la cabeza tuvo 3 gestiones consecutivas (Bonfatti 2011-2015 y Lifschitz 2015-2019) luego de que el Partido Justicialista haya gobernado la provincia desde el retorno a la democracia. A nivel municipal sucede lo mismo con el triunfo del Frente Cívico y Social en 2007. Sin embargo, a nivel local la intendencia estuvo encabezada por referentes del partido Unión Cívica Radical (Barletta 2007-2011 y Corral 2011 - 2019), que en el año 2017 abandonan dicho frente para sumarse oficialmente a Cambiemos.

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).

Precisamente, enmarcado en el impulso de este corredor bioceánico desde la Región Centro, durante los primeros años del siglo XXI desde el gobierno provincial y municipal y las entidades empresariales locales, se estableció la necesidad de la realización de una serie de obras de infraestructura a mediano y largo plazo: la relocalización y refuncionalización del Puerto, la realización de la nueva conexión vial entre Santa Fe y Paraná para conectar el nuevo puerto con el casco urbano, la mejora de las condiciones del aeropuerto y la circunvalación ferroviaria. Estas obras comenzaron a ser planeadas, presentadas y proyectadas durante el período de tiempo que delimita este artículo, para luego del 2007 comenzar fuertemente a fomentar y organizar su realización.

El avance en las ocupaciones de las islas

Como mencionamos en la introducción desde que comenzaron a realizarse grandes obras de infraestructuras en el territorio isleño del municipio a finales del siglo XIX y principios del XX, fue cada vez más habitual el desarrollo de obras de dragados y refulado sobre el valle aluvial para la realización de obras complementarias (por ejemplo el Puente Oroño en 1967), la construcción de nuevos barrios (como el barrio el Barrio El Pozo entre 1973 y 1975), de la Ciudad Universitaria de la Universidad Nacional del Litoral (UNL) y el Centro Regional de Investigaciones y Desarrollo (CERIDE-CONICET) desde 1970 y el emprendimiento de distintos proyectos comerciales (Collado y Calvo; 2005, Valiente et al; 2006) (Ver figura 6). Esto a la vez que aumentó la recurrencia de las inundaciones, al verse interferido el libre escurrimiento de las aguas (Ceirano et; 2020), dio el inicio a la especulación inmobiliaria sobre estas tierras a partir de la compra y venta de las islas en las que vivían personas desde inicio de siglo.

Desde 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. 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),¹⁵ 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 en Colastiné Norte y en la localidad de San José del Rincón (ubicados en el albardón costero, ver figura 6) con la realización de defensa a ambos lados de la Ruta Provincial N°1. Con la construcción de estas defensas no sólo se consolidaron áreas ya urbanizadas y mejoraron su situación ante eventuales crecientes, sino que también se habilitó gran cantidad de suelo para el mercado inmobiliario (Bertuzzi, 2017). Al mismo tiempo, estas defensas permitieron que estos barrios no se inundaran ante las distintas crecidas ordinarias del Río Paraná, pero generaron inconvenientes y condicionamientos en la circulación de las aguas que afectaron aún más a las

¹⁵ Este es una de las cinco instituciones que integran el Banco Mundial

zonas no defendidas (como La Vuelta del Paraguayo y La Boca); así como también crearon un nuevo problema de inundación por lluvia cuando el sistema de bombeo del agua hacia fuera de las defensas no funcionó correctamente

Figura 6. Barrios isleños y localidades costeras.



Fuente: elaboración propia.

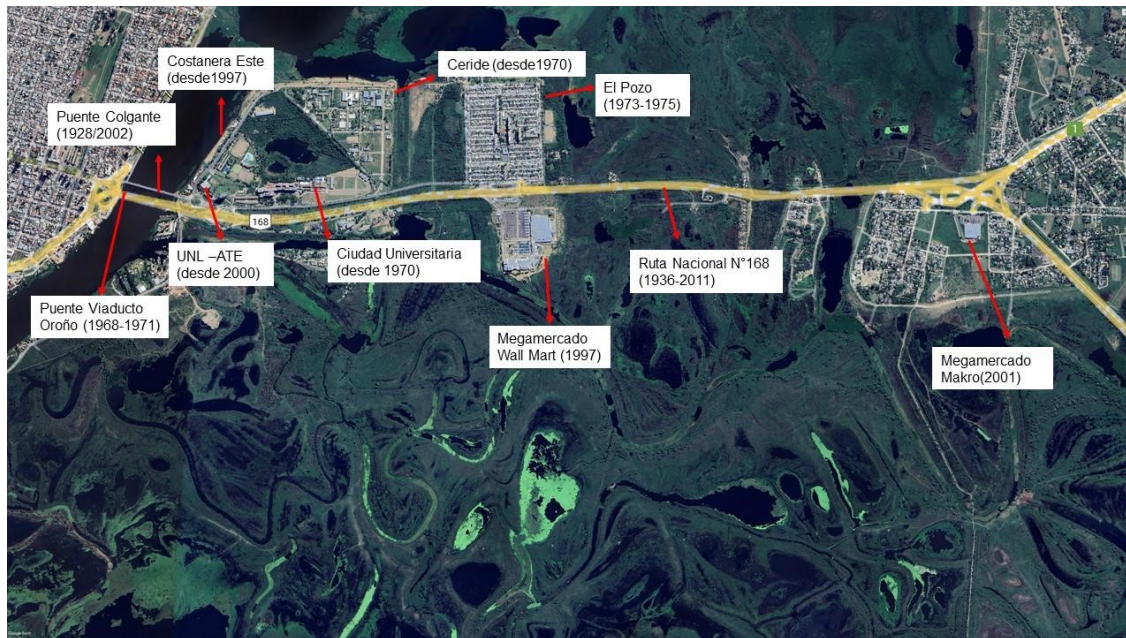
En 1997, se vendieron 23,6 hectáreas de terrenos municipales a la vera de la Ruta Nacional (RN) N° .168, según habilitación otorgada por el Concejo Municipal, para la instalación del hipermercado Wall Mart en terrenos bajos que fueron refulados para construir, además del hipermercado, un centro comercial y un complejo de salas de cine (Zentner, 2016).¹⁶ 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. 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) y en 2001 se inauguró el hipermercado Makro (Ver figura 7). Así podemos observar el avance significativo sobre el valle aluvial del río Paraná en pocos años.

Si bien desde mediados de 1930 se comenzó con la ejecución de la RN N° .168 (ver figura 7) que conecta la planta urbana del municipio con las islas del albardón costero, a partir 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 la Ruta Provincial N° .1 y la Ruta Nacional mencionada en La Guardia (ver figura 6). Sin embargo, recién en 2007 se inició la construcción de una autovía Santa Fe-Paraná que se inauguró en 2011. Previamente, 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 en 2002

¹⁶ Este proceso conlleva años después (en 2009) a la decisión de desalojar a 55 familias del barrio constituido en terrenos aledaños al centro comercial, denominado como Villa Corpiño, y relocalizarlas en el barrio Alto Verde (Acebal; 2015).

se reparó el Puente Colgante que se había derrumbado por el aumento del caudal de las aguas en la gran crecida del río Paraná en 1983 (ver figura 7).

Figura 7. Intervención sobre el territorio isleño entre 1970 y 2007.



Fuente: elaboración propia.

Es importante señalar que la realización de esta obra de autovía, 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).

Paralelamente a todas estas intervenciones sobre el valle aluvial del Río Paraná, en el año 2000, se promulgó la Ley Provincial 11730, la cual hace referencia al “régimen de uso de bienes situados en las áreas inundables” dentro de la jurisdicción provincial. Su 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 que las intervenciones sobre el este del municipio -ampliación constante de la 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. A través de dragado y refulado y la realización de obras transversales a la circulación de las aguas, profundizaron el límite al libre escurrimiento de las mismas que comenzó con el desarrollo de grandes infraestructuras portuarias y ferroviarias en el lugar a finales del siglo XIX y la mencionada conexión vial con el este de la ciudad.

Por todo lo expuesto es importante señalar que en el marco de las proyecciones de un nuevo puerto y de la conexión vial necesaria proyectadas sobre las islas, se fueron desarrollando estas intervenciones se generaron cambios en los usos del suelo que devinieron en una creciente valorización de los terrenos. Así, desde mediados de 1970 y 1990, observamos que el territorio isleño del municipio se transformó en un espacio clave para la valorización del capital.

Hacia otra forma de gestionar las inundaciones

Si bien, como mencionamos en la introducción desde su fundación en 1573 y consiguiente relocalización en 1649, la posición geográfica y morfológica de la ciudad de Santa Fe le dieron una particularidad geoestratégica para la comercialización, al mismo tiempo, su ubicación trajo aparejado que las crecidas de los ríos Paraná y Salado -con el tiempo devenidas en inundaciones- sean parte constitutiva del lugar. De hecho, a partir del trabajo realizado por Pistone (1983), podemos sostener que desde 1658 las inundaciones fueron consideradas un problema público. Desde esa fecha se encuentran registros en las actas del gobierno de las distintas magnitudes e impacto de las mismas, las mayorías provenientes de las crecidas del Río Paraná y en menor medida del Río Salado.

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 implicaron una progresiva ocupación y modificación del valle aluvial que tuvo (y tiene) incidencias en los momentos de crecidas al interferir en el libre escurrimiento de las aguas. Así, tal como plantea Rausch (2010), 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 o la construcción de proyectos comerciales, turísticos e inmobiliarios, que bloquean el escurrimiento del agua y generan una mayor recurrencia de las inundaciones (Ceirano et al; 2020).

Como señalamos en el apartado anterior, los avances en la ocupación del valle aluvial del Río Paraná y del Albardón Costero se aceleraron desde la década de los 90, por lo cual las inundaciones para finales del siglo XX y principios de XXI tomaron otro carácter y recurrencia en este territorio isleño. A partir de la recuperación de las voces de los habitantes históricos del lugar y del relevamiento de información secundaria, podemos sostener que, hasta principios del siglo XXI, los habitantes que se veían afectados por las inundaciones, en gran medida, autogestionaron su evacuación y la defensa de su territorio. En otras palabras, hasta el año 2007, la asistencia por parte del gobierno en términos generales era escasa (Crovella y Acebal, 2018).

Para comprender el cambio que comienza a iniciarse en este período histórico en la gestión de las inundaciones que se da en el período que nos proponemos estudiar y que tiene fuerte incidencia en la forma en que se produjo y produce el territorio isleño, resulta importante recuperar un suceso que fue un punto de quiebre e inflexión para abordar estatalmente el problema de las inundaciones. 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; 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.

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 (Ver figura 6). 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).

Luego de 2003 se introdujeron 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 nuevo marco se puso en acción durante la crecida del río Paraná a fines de 2006 y principios de 2007. Siendo posterior —y muy próxima— a la inundación de 2003, cuando los pronósticos anunciaron una nueva crecida, el municipio llevó adelante la instalación de galpones de chapas —“pabellones comunitarios subdivididos en módulos”, en términos oficiales— al lado de la traza de la ex Ruta Nacional N.º 168, respetando la disposición y el lugar histórico de evacuación de los habitantes. En este contexto, el municipio propuso encargarse de la provisión de alimentos y asistencia a las personas evacuadas. La Secretaría de Asuntos Hídricos —a cargo de Horacio Ruiz— en conjunto con el personal de la Secretaría de Promoción Comunitaria —a cargo de Claudia Hoyo—, el Equipo Inmediato de Emergencia Social (EIES) y el Centro de Operaciones, Brigadas y Emergencia Municipal (COBEM) serían encargados de monitorear la situación de quienes se encontraban en los “Pabellones Comunitarios”. Sin embargo, convivían en tensión constante distintos modos de evacuación: este propuesto por el municipio, por un lado, y la “autoevacuación”, por otro, con el armado de “cortes de rancho” de paja o tirantes de madera y partes de sus propias viviendas, lo cual respondía a la forma histórica de gestión de las inundaciones de la población del lugar (Crovella y Acebal, 2018).

De esta manera podemos observar una ruptura en el modo histórico de evacuación, al que hacíamos referencia con anterioridad. A principios del 2000 comenzó a construirse una nueva forma de gestionar las inundaciones, proceso que se consolidó y profundizó con el cambio de gobierno municipal, cuando en agosto de 2008, se sanciona la Ordenanza N.º 11.512 y se 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” (HCM, 14/08/2008). Con la creación de dicha dependencia, la cual integra el gabinete de la intendencia y atraviesa transversalmente todas las secretarías de gobierno, se instrumentó un elemento clave para la toma de decisiones en lo referido a la planificación de la ciudad y el uso del suelo (Acebal, 2015).

La organización barrial frente al avance en la ocupación de las islas

A partir de lo hasta aquí planteado podemos observar 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. Al mismo tiempo, desde finales del siglo XIX, surgieron barrios de trabajadorxs encargadxs de la construcción y funcionamiento de estas infraestructuras, como así también, de las 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.

Desde la década de 1970, en algunos barrios isleños, lxs habitantes comenzaron a pagar mensualmente por la propiedad de la tierra, en la que ellxs y sus antepasados vivían, a supuestos dueños legales. Sin embargo, sólo contaron -y en algunos casos- con un recibo que no poseía validez legal como título de propiedad (Habitantes de La Vuelta del Paraguay, comunicación personal entre 2011-2022). 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 (ver figura 6)- 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 (El Litoral, 12.05.1971).

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 principios del siglo XXI, quienes pescaban debían irse lejos de sus viviendas, entrarse aún más en las islas, asentarse por semanas fuera de la jurisdicción del municipio, para realizar su trabajo y luego vender a los acopiadores a muy bajo costo (Habitantes de La Vuelta del Paraguay comunicación personal entre 2011-2022 y Referentes de organizaciones sociales y vecinales de Colastiné Sur, Alto Verde y La Boca, comunicación personal entre 2021 y 2022).

Los cambios de vida de quienes vivían y trabajaban en relación a las condiciones geográficas del lugar fue acompañado también de un aumento de la población que se asentó de forma permanente en el albardón costero (Colastiné Norte, Rincón y Arroyo Leyes) a partir del desarrollo del mercado inmobiliario dado a fines del XX con la realización de las defensas y que se profundizó en los primeros diez años del SXXI. La nueva población tuvo otro tipo de relación con el lugar -asociado en algunos casos a la valorización de la naturaleza- y otros tipos de trabajos que se concentraban principalmente en el centro de la ciudad de Santa Fe (Referentes de la Coordinadora de La Costa, comunicación personal en 2019). Estas diferentes identidades que convivían en el lugar comenzaron a organizarse y por momentos a encontrarse en reclamos comunes en lo que denominan 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 -procesos a los que hicimos anteriormente referencia- 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. Estaba conformada, en un principio, por organizaciones sociales y vecinales de Arroyo Leyes, San José del Rincón, Colastiné Norte, Colastiné Sur, La Guardia.¹⁷ Se creó con el fin de coordinar las luchas, las acciones y reclamos que afectan a lo que denominan como “costa”,¹⁸ como un espacio de encuentro de organizaciones e instituciones vecinales, abierto y sin jerarquías, cuyos objetivos eran:

¹⁷ En 2015 se suman organizaciones de La Vuelta del Paraguay y de Alto Verde

¹⁸ Al hablar de costa hacen referencia al espacio físico que comienza cruzando el Puente Oroño y concluye en Arroyo Leyes.

“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”. (Referente de La Coordinadora de La Costa. Talleres internos de formación de la organización. 27/10/2018).

Desde su creación, exigieron -por medio de reuniones con funcionarios, denuncias públicas y movilizaciones- por la mejora y mantenimiento de las defensas, estaciones de bombeos y alcantarillas, por la realización conjunta entre el gobierno y la población de un plan de evacuación, por el acceso al agua potable, el suministro de energía eléctrica, por la mejora del servicio de transporte público y por el tratamiento de los residuos.

En el período de estudio que proponemos, también se movilizaron contra proyectos de infraestructura e inmobiliarios que tenían impactos hídricos, urbanísticos, ambientales y económicos en lugar tales como: la construcción del mega mercado Makro en la Guardia en 2001; un proyecto de ampliación de la RP N° 1 presentado en 2005 que no contemplaba la realización de pasos peatonales ni de desagües; y un Proyecto de Urbanización de Colastiné Sur, Colastiné Norte y San José de Rincón de 2004 que no respondía a las necesidades de la población sino que imponía cambios en los usos del suelo que generaría, según entendían, mayor especulación inmobiliaria en el lugar. Además, a lo largo de este período fueron convocando a otras organizaciones sociales y profesionales para discutir sobre la prevención del riesgo hídrico en la costa y exigir por la prevención de inundaciones (Coordinadora de la Costa, 2019).

Reflexiones finales

A partir de lo expuesto, podemos observar como entre 1970/80 y 2007 en el municipio de Santa Fe y particularmente en (y sobre) su territorio isleño, se proyectaron megas obras de infraestructuras (nuevo Puerto, conexiones viales y ferroviarias) acordes a los requerimientos del modo de apropiación extractivista presente en América Latina. Comenzó a proyectarse así 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 dichas infraestructuras.

Mientras se planeaban estas obras, se rediseñó la ocupación del territorio isleño. Las sucesivas intervenciones en las islas y el albardón costero, aceleraron aún más su proceso de ocupación (Rausch, 2010; Bertuzzi, 2017). La realización de dragado y refulado para construcciones de infraestructuras y de proyectos comerciales, turísticos e inmobiliarios crearon las condiciones de posibilidad para la existencia de cambios en el uso del suelo. Al mismo tiempo que, al interferir en el libre escurrimiento del agua, acrecentaron los momentos en que las crecidas periódicas del Río Paraná se transformaron en inundaciones para la población histórica del lugar.

Las inundaciones comenzaron a adquirir un carácter cada vez más importante como problema público. A partir de la mayor recurrencia de las inundaciones y, principalmente, del crimen hídrico ocurrido en 2003, se empezó a acudir a la gestión del riesgo como forma estatal de abordar la problemática de las inundaciones. Luego de 2007, bajo precisamente el paraguas de la gestión del riesgo, se propondrán otros cambios en el uso del suelo que establecerán a los

históricos barrios isleños como “zona de riesgo” y establecerá a la relocalización de su población como única solución a dicho problema. A la vez que se continuará habilitando este territorio para emplazamientos de grandes obras de infraestructuras extractivistas, como el Puente Santa Fe- Paraná, que según los informes técnicos y denuncias de organizaciones sociales traerán aparejadas mayores problemas hídricos.

Por último, como hemos intentado dar cuenta en el último apartado, todo esto que se proyectó y decidió en distintas escalas de gobierno (municipal, provincial, nacional y regional) incidió directamente sobre la producción y reproducción de la vida de quienes habitan el lugar. Frente a ello, la población construyó diferentes estrategias para resistir a aquello que la perjudicaba. La Coordinadora de La Costa comenzó a construirse en la década de los 90 como un espacio de lucha mancomunada de los distintos barrios isleños y localidades costeras. A partir de 2016, esta “organización de organizaciones” tendrá un rol relevante en las discusiones públicas sobre el impacto que las mega obras de infraestructuras proyectadas tendrán en la ciudad.

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.

Referencias Bibliográficas

- **Acebal, A. (2023).** 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). [Tesis Inédita Doctoral. Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales. Universidad Nacional del Litoral].
- **Acebal, A. (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].
- **Albizzati, F.; Dalmolin, A.; Notta, M.; Vastos, R. (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].
- **Alonso, L. (2006).** Estabilidad constitucional, desarrollo asimétrico y procesos de regionalización, 1993 - 2003. En G. Águila (Coord), De los cordones industriales a la integración del eje Mercosur (1940 - 2005). Nueva Historia de Santa Fe. Prohistoria ediciones y Diario La Capital.
- **Álvarez, A. (2019).** La Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana. Estudio del eje Hidrovía Paraguay-Paraná a partir del proyecto de reconversión del Puerto de Santa Fe. [Tesis doctoral. Facultad de Humanidades y Ciencias Económicas. Universidad Nacional de La Plata].
- **Álvarez, Á. (2021).** Veinte años de la iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana: Un balance en dos dimensiones. *Revista Aportes para la integración latinoamericana*, 23(44), 1-28. <https://doi.org/10.24215/24689912e034>.
- **Álvarez, Á. y Acebal, A. (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. 5(2), 2-22. <https://doi.org/10.62174/olac.6876>.
- **Archivo General de la Provincia de Santa Fe, BCSF, 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 BCSF.
 - **BCSF (2005)**. Lineamientos para el Nuevo Puerto de Santa Fe en el Mercosur. Centro de Estudios y Servicios BCSF. Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/ces/index.php>.
 - **Bertuzzi, M.L. (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, M.L. (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.
 - **Betancourt, M. (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. Racionalidades e práticas em múltiplas escalas. (pp.445-457). Editora Letral.
 - **Betancourt, M.; Lina, H. y Porto-Gonçalves, C. (2015)**. Tensiones territoriales y políticas públicas de desarrollo en la amazonia. CLACSO.
 - **Blanc, C. (2016)**. De los Silos al Hotel. Análisis de las relaciones entre el Estado y los agentes económicos dominantes en el proceso de transformación del espacio del puerto de Santa Fe. [Tesina Inédita de Grado. Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales. Universidad Nacional del Litoral].
 - **Bordas, J. (2012)**. Las políticas urbanas en y de la inundación en Santa Fe del año 2003. Continuidades y Transformaciones. [Tesina de Grado Inédita. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional del Litoral]
 - **Cataia, M. (2017)**. Uso del territorio y del lugar: poder de ordenamiento y contra racionalidad. En P. Rincón Avellaneda y A. Beuf (Comp.), Ordenar los territorios. Perspectivas críticas desde América Latina (pp.23-40). Universidad Nacional de los Andes, Universidad Nacional de Colombia.
 - **CEAP (2012)**. Interrogantes en relación a la obra del Nuevo Puerto de Santa Fe. Documento digital disponible en: <http://ceaccionpopular.blogspot.com>
 - **Ceceña, A.; Aguilar, P. y Motto, C. (2007)**. Territorialidad de la dominación. Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA). Observatorio Latinoamericano de Geopolítica.
 - **Ceceña, A. (2004)**. Estrategias de construcción de una hegemonía sin límites. En libro: A.E. Ceceña (comp.), Hegemonías y emancipaciones en el siglo XXI. (pp20-32). CLACSO.
 - **Ceirano, E., Paoli, C. y Schreider, M. (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 C. Paoli y M. Schreider [Ed.], El río Paraná en su tramo medio: contribución al conocimiento hidrológico, geomorfológico y sedimentológico. Tomo 2 (pp.320-391). Ediciones UNL.
 - **Cervera, M. (1907)**. Historia de la ciudad y provincia de Santa Fe 1573–1853. Librería, imprenta y encuadernación La Unión de Ramón Ibáñez.
 - **Collado, A. y Calvo, J.M. (2005)**. Santa Fe. Fundación, traslado y modernización. En M.L. Bertuzzi y J. Arroyo (Comp), Ciudad y Urbanización. Problemas y potencialidades (pp.48-56). Ediciones UNL.
 - **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.

- **Crovella, F. y Acebal, A. (2018).** Inundaciones recurrentes, territorialidades emergentes y desajustes latentes. Conflictos del habitar en el barrio La Vuelta del Paraguayo de la ciudad de Santa Fe a principios del siglo XXI. Cuaderno Urbano. 25(25), 51-72.
- **Crovella, F. (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 A. Núñez y A. Ciuffolini (Comp.), Política y territorialidad en tres ciudades argentinas (pp.113-140). Ed. El Colectivo.
- **El Litoral (12 de mayo de 1971).** Sobre la necesidad de acción urgente coinciden vecinales. Diario El Litoral. Hemeroteca Provincial.
- **Fedele, J. (2011).** Puerto de Santa Fe. Paisajes de una continua construcción. Ediciones UNL.
- **Félix, M. y Melón, D. (2020).** IIRSA, subimperialismo brasileño y resistencias populares. Los conflictos en torno a la represa de Inbambari (Perú) y de la carretera sobre el TIPNIS (Bolivia). Estudios Socioterritoriales. Revista de Geografía. 28(056), 1-17. <https://doi.org/10.37838/unicen/est.28-056>
- **Federici, S. (2013).** Revolución punto cero. Trabajo doméstico, reproducción y luchas feministas. Traficantes de Sueños.
- **Foucault, M. (1988).** El sujeto y el poder. Revista Mexicana de Sociología. 50(3), 3-20.
- **Foucault, M. (2006).** Seguridad, Población y Territorio. Fondo de Cultura Económica.
- **Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario. (2018).** Presente y futuro del transporte por la Hidrovía Paraguay-Paraná: perspectiva económica de su ampliación. Informe técnico. Serie de documentos de trabajo del Programa de Infraestructura Regional para la Integración.
- **Gioria, B. (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 Gastón Gori.
- **Gudynas, E. (2016).** Modos de producción y modos de apropiación, una distinción a propósito de los extractivismo. En Actual Marx Intervenciones. 20,. 95-121.
- **Gutiérrez Aguilar, R. (2017).** Horizontes comunitario-populares. Producción de lo común más allá de las políticas estado-céntricas. Traficantes de Sueños.
- **Herrera Santana, D. (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. 10(1), 41-68. DOI: <https://doi.org/10.5209/GEOP.58761>
- **Honorable Concejo Municipal. (14/08/2008).** Versión Taquigráfica.
- **IIRSA. (2011).** IIRSA 10 años después: sus logros y desafíos. 1ª Edición, BID-INTAL.
- **IIRSA – COSIPLAN. (2017).** Cartera de Proyectos 2017. Documento digital disponible en: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/CARTERA_DIGITAL.pdf
- **Lattuada, M.; Nogueira, M.; Porstmann J. y Urcola, M. (2019).** Santa Fe: territorio y desarrollo: un estudio de trayectorias regionales asimétricas. Editorial Teseo – UAI. Colección UAI Investigación.
- **Marradi, A.; Archenti, N. y Piovani, J. (2007).** Metodología de las Ciencias Sociales. Empecé.
- **Merlinski, G. (10-12 diciembre de 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. Universidad Nacional de La Plata.
- **Núñez A.; Crovella, F. y Bordas, J. (2014).** “Relocalizando el riesgo y la segregación. Análisis sobre apariencias e inobservables en las políticas públicas vinculadas al habitar”. En Revista Iberoamericana de Urbanismo. 11, 25-41.

- **Porto-Gonçalves, C. (2017).** Lucha por la tierra. Lucha por la Tierra. En H. Alimonda, C. Toro Pérez y F. Martín (Coord.). *Ecología política latinoamericana: pensamiento crítico, diferencia latinoamericana y rearticulación epistémica*. Tomo II. (pp. 3-78). CLACSO y Ciccus Editores. Buenos Aires.
- **Porto Gonçalves, C. (2008).** De saberes y de territorios -diversidad y emancipación a partir de la experiencia latino-americana. En A.E. Ceceña (Comp). *De los saberes de la emancipación y de la dominación* (pp.37-52). CLACSO.
- **Porto Gonçalves, C. (2001).** Geo-grafías: Movimientos sociales, nuevas territorialidades y sustentabilidad. Editorial Siglo XXI.
- **Puello-Socarrás, J. (2015).** “Neoliberalismo, anti neoliberalismo, nuevo neoliberalismo. episodios y trayectorias económico-políticas suramericanas (1973-2015)”. En L.Rojas Villagra (Coord.), *Neoliberalismo en América Latina. Crisis, tendencias y alternativas* (pp.19-42) . CLACSO.
- **Rausch, G. (2010).** El Plan del 80 en Santa Fe: Regionalización tardía ante una suburbanización inminente. *Cuaderno Urbano*. 9(9), 111-129.
- **Rausch, G. (2011).** Puerto Colastiné y Ferrocarril Santa Fe: La construcción de una territorialidad de explotación. *Cuaderno Urbano*. 11(11), 7-26.
- **Región Centro. S/D. Historia.** Disponible en: <http://www.regioncentro.gob.ar/institucional/>. Última consulta: 02/08/2021.
- **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-taller266estado-actual-y-perspectivas-de-desarrollo-del-corredor-bioceanico-central-coninfluencia-y-origen-en-la-region-centro/.
- **Roze, J. (2003).** Inundaciones recurrentes. Ediciones Al Margen.
- **Santos, M. (2000).** *La Naturaleza del Espacio*. Editorial Ariel.
- **Santos, M. (1993).** Los espacios de la globalización. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*. (pp.69-77). Ed. Comp.
- **Silveira, M.L. (2004).** Escala geográfica: ¿da ação ao império?. En *Terra Livre*. Publicação semestral da Associação dos Geógrafos Brasileiros. 2(23), 87-96.
- **Silveira, M.L. (2007).** Los territorios corporativos de la globalización. *Geograficando*. 3(3), 13-26.
- **Silveira, M.L. (2016).** Constitución de los circuitos de la economía urbana en la globalización. *Revista Universitaria de Geografía*. 25, 79-102.
- **Szupiany, E. (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 Arquitectura. UNR] <https://rephip.unr.edu.ar/handle/2133/15850>.
- **Valiente, D.; Poretti, J. y Bonino, C. (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.
- **Vittori, G. (2017).** Santa Fe, ciudad de agua en un cruce de caminos. BCSF.
- **Zentner, T. (2016).** La construcción del territorio. Experiencias, producción y apropiación del espacio de los sectores populares en Santa Fe. [Tesina Inédita de Grado. Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales. Universidad Nacional del Litoral].

Contribución del autor/a (CRediT)

Conceptualización: Anahí Acebal. Curación de datos: Investigación: Anahí Acebal. Metodología: Anahí Acebal. Redacción – revisión y edición: Anahí Acebal.

Sobre la autora

Anahí Acebal. Doctora en Estudios Sociales. Licenciada en Ciencia Política. Becaria posdoctoral con lugar de trabajo en Centro de Investigaciones de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Nacional del Litoral. Estudia temas vinculados a los impactos socioeconómicos, territoriales y ambientales de las grandes obras de infraestructuras y los conflictos locales en torno a las mismas.