

Hidro vía Paraguay Paraná, disputas por el territorio y conflictividad ambiental: el imperio cargill frente a la comunidad de pescadores/as del "bajo paraná" (2005-2023)

Julieta Peppino

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas
Universidad Nacional de Quilmes

Argentina

julietapeppino2@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-1473-9194>

RESUMEN

A partir de la década de 1990, en un contexto de avance de las políticas neoliberales en América Latina, se desarrolla en Argentina un proceso de privatización y extranjerización -sin precedentes- sobre las vías navegables, costas y puertos. En ese marco, los países de la Cuenca del Plata firman el "Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay Paraná" (1992) y se erige sobre las costas del río Paraná el polo agroindustrial portuario del Gran Rosario. La instalación de mega infraestructuras vinculadas al complejo extractivista genera tensiones con otras lógicas preexistentes de apropiación, producción y significación del territorio.

En el siguiente artículo nos proponemos reflexionar, desde una mirada antropológica, sobre la conflictividad ambiental generada en la comunidad de pescadores/as del barrio "Bajo Paraná" a partir de la puesta en funcionamiento, en el año 2005, de una planta industrial y dos puertos cerealeros, propiedad de la empresa Cargill, en las localidades de Villa Gobernador Gálvez y Alvear (Santa Fe, Argentina).

PALABRAS CLAVE

Hidro vía Paraguay Paraná, territorio, pescadores/as, conflicto ambiental.

DOSSIER/ artículo



Paraná Paraguay waterway, disputes over territory and environmental conflict: the cargill empire against the fishing community of "bajo paraná" (2005-2023)

ABSTRACT

Since the 1990s, in a context of advances of neoliberal policies in Latin America, an unprecedented process of privatization and foreignization of waterways, coasts and ports was developed. Within this framework, the countries of the Río de la Plata basin sign the "River Transportation Agreement for the Paraguay Paraná Waterway" (1992) and the Gran Rosario agro-industrial port pole was developed on the coasts of the Paraná river. The installation of mega infrastructures linked to the extractivist complex generated tensions with other pre-existing logics of appropriation, production and significance of the territory.

From an anthropological perspective, the following paper propose to reflect on the environmental conflict produced in the community of fishermen of neighborhood "Bajo Paraná" since the start-up, in 2005, of an industrial plant and two grain ports, owned by the Cargill company, on the locations of Villa Gobernador Gálvez and Alvear (Santa Fe, Argentina).

KEYWORDS

Paraguay Paraná waterway, territory, fishermen, environmental conflict.

Hidrovia Paraguai Parana, lutas pelo territorio e conflictividade ambiental: o imperio cargill frente a comunidade de pescadores do "baixo paraná" (2005-2023)

RESUMO

A partir da década de 1990, numa época de avanço das políticas neoliberais na América Latina, desenvolveu-se na Argentina um processo de privatização e estrangeirização sem precedentes sobre nossos canais de navegação, beiras e portos. Nesse contexto, os países da Bacia do Prata assinaram o "Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai Paraná" (1992) e se ergue sobre as beiras do rio Paraná o complexo agro-industrial portuario do Grande Rosario. A instalação da infraestrutura em relação com o complexo extrativista geram tensões com outras lógicas preexistentes de apropriação, produção e significação do território.

No seguinte artigo propomos refletir, baixo um olhar antropológico, sobre a conflictividade ambiental acontecida na comunidade de pescadores do barrio "Baixo Paraná" a partir do funcionamento desde o ano 2005 de uma empresa industrial e dois portos de grãos, propriedade da empresa Cargill, nas cidades de Villa Gobernador Gálvez e Alvear (Santa Fe, Argentina).

PALAVRAS-CHAVE

Hidrovia Paraguai Paraná, territorio, pescadores, conflito ambiental



FECHA DE RECIBIDO 03/06/2023

FECHA DE ACEPTADO 11/09/2023

COMO CITAR ESTE ARTICULO

Peppino, J. (2023) Hidrovía Paraguay Paraná, disputas por el territorio y conflictividad ambiental: el imperio cargill frente a la comunidad de pescadores/as del "bajo paraná" (2005-2023). *Revista de la Escuela de Antropología*, XXXIII, pp. 1-28. DOI 10.35305/rea.viXXXIII.252

Sur, paredón... ¿y después?

Notas introductorias y aspectos teórico-metodológicos¹

La década de 1990 constituyó para la República Argentina un escenario propicio para el avance del modelo neoliberal. Este proceso encontró entre sus hitos fundamentales la sanción de la ley de "Reforma del Estado" (Ley 23.696 de 1989), que habilitó la privatización de áreas y empresas estratégicas del estado nacional. Paralelamente, se profundizó un proceso de reprimarización económica asentado en un modelo *neoextractivista* (Svampa 2019) y de expansión del *agronegocio* (Gras y Hernández 2013) a lo ancho de la región.

En ese marco, los países que integran la Cuenca del Plata, con el financiamiento de organismos multilaterales como el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco Mundial, avanzaron en el desarrollo de un proyecto de infraestructura con el objetivo de acelerar los tiempos de transporte y abaratar los costos de fletes de los productos destinados al comercio de exportación. Con ese propósito fue impulsada la firma del "Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay Paraná" (1992). Dicho marco político y normativo habilitó la libre navegación y un proceso de *disciplinamiento* de los ríos a partir de la profundización del dragado del canal.

1 El presente trabajo resulta de una primera aproximación a un estudio de caso que forma parte de nuestro proyecto de tesis doctoral "Hidrovía Paraguay Paraná. Producción, ambiente y soberanía (1994-2021)" radicado en el Doctorado de Ciencias Sociales y Humanas de la Universidad Nacional de Quilmes y financiado por la Beca Interna Doctoral en Temas Estratégicos del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas 2019-2024.



Asimismo, la descentralización y privatización del sistema portuario en Argentina, mediante la Ley Nº 24093 de "actividades portuarias" de 1992, junto a la autorización del cultivo de soja genéticamente modificada en 1996, generaron las condiciones para la expansión del complejo agroindustrial portuario oleaginoso del Gran Rosario sobre la ribera del río Paraná: hoy principal enclave portuario del corredor fluvial Hidrovía Paraguay Paraná (HPP) y segundo polo agroexportador más importante del mundo (Zurro y Terré, 2023).

En el siguiente artículo, partimos de considerar que la instalación de mega infraestructuras vinculadas al complejo agroindustrial-extractivista sobre el corredor fluvial del área metropolitana del Gran Rosario generó y genera tensiones con otras lógicas pre-existentes de apropiación, producción y significación del territorio. En esa dirección, desde una mirada que recupera aportes de la antropología, la historia ambiental y la geografía crítica, nos proponemos reflexionar sobre la conflictividad ambiental emergente -desde el año 2005- en la comunidad de pescadores y pescadoras del "Bajo Paraná" a partir de la puesta en funcionamiento de la empresa *Cargill* en las localidades de Villa Gobernador Gálvez (VGG) y Alvear (Santa Fe, Argentina), sobre el corredor sur del área metropolitana del Gran Rosario.²

La "Hidrovía Paraguay Paraná" (HPP) refiere al sistema hídrico que integra los ríos Paraguay, Paraná, Uruguay y sus afluentes hasta la desembocadura del Río de la Plata. Recorre 3.342 km desde Puerto Cáceres (Brasil), incluyendo al Canal Tamengo, hasta Nueva Palmira (Uruguay). Permite el tránsito de embarcaciones de gran calado dedicadas al transporte de productos agropecuarios, minerales, combustibles y derivados de la agroindustria (Peppi-

² La ciudad de Villa Gobernador Gálvez tiene una posición estratégica por su perfil costero y constituye un importante polo industrial con relevancia de la industria frigorífica, de alimentos y metalmecánica. Por su parte, la localidad de Alvear tiene una extensión territorial de 61,80 kilómetros cuadrados, aunque su área residencial queda reducida a una superficie aproximada de 5,5 kilómetros cuadrados. El desarrollo industrial en esta comuna es más reciente que el de VGG, destacándose la radicación de la planta de General Motors y empresas afines en el polo industrial, así como la reactivación del puerto "Punta Alvear" de la empresa *Cargill* (Ente de Coordinación Metropolitana [ECOM], 2023).



no, 2022).³ Actualmente el Proyecto constituye uno de los ejes fundamentales de integración impulsados desde de la cartera de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana Iniciativa (IIRSA) y el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) (Álvarez, 2021).

Si bien la HPP, a diferencia de otras hidrovías del mundo, tiene la virtud de montarse sobre el curso "natural" de los ríos, diversos estudios (*Wetlands International*, 2019; Cauce, 2019; Zarrili, 2018, Gastón y Treber, 2020; Asociación de Abogados/as Ambientalistas, 2020) han advertido respecto de las transformaciones directas sobre los humedales, producto de la construcción y mantenimiento de este megaproyecto de infraestructura fluvial. En esa dirección, la intervención antrópica para el dragado del canal y la modificación de las zonas de amarre sobre las barrancas dan cuenta de una primera dimensión desde la cual es posible abordar las consecuencias ambientales resultantes del proyecto.

Sin embargo, creemos que considerar sólo este aspecto implicaría reducir la categoría de ambiente al espacio meramente "natural". En ese sentido, nos proponemos aportar desde la mirada antropológica, y, en particular, desde la etnografía de los conflictos ambientales (Saldi y Wagner, 2013), nuevos elementos que contribuyan a complejizar el abordaje de la conflictividad ambiental vinculada al proyecto HPP integrando la perspectiva de los actores allí implicados.

Concebimos el *ambiente* como producto de la interacción de las acciones humanas a partir de sus prácticas concretas (Reboratti, 2000). Esta conceptualización nos permite dar cuenta de su carácter histórico y socio cultural (Saldi y Wagner, 2013) y comprenderlo en tanto *totalidad concreta* (Kosik, 2012; Santos, 2000). Reconocer lo ambiental como síntesis de un conjunto de relacio-

³ El concepto de Hidrovía denota un artificio, una obra de infraestructura. Constituye un vocablo mediante el cual se resignifica el nombre de nuestros ríos encubriendo un profundo sentido de dominación política y económica. Teniendo en cuenta esa carga semántica, su utilización a lo largo de este escrito no resulta homologable al concepto de "río" Paraná o Paraguay. Por el contrario, refiere al uso que hacen de los ríos -en tanto vías navegables con fines comerciales- las grandes transnacionales del complejo exportador de *commodities*.



nes históricas permite advertir su carácter político y su condición como objeto de disputa entre intereses en pugna.

El territorio sudamericano se ha transformado en un eslabón esencial de la cadena de reproducción del valor en la actual fase de acumulación capitalista consolidando su rol como exportador de *commodities* al mundo (Álvarez, 2021). En este contexto, la *producción del territorio* (Manzanal, 2014) en la región expresa una *racionalización económica* (Leff, 2004) respecto del uso del ambiente que responde a las necesidades de ese proceso de *acumulación por desposesión* (Harvey, 2005). Ello nos conduce a mirar la HPP como parte de un entramado de poder (Orellano, 2020) de escala global que se inserta en un territorio concreto: el río y el territorio costero.

Consideramos que el emplazamiento de mega infraestructuras vinculadas al complejo agroindustrial-extractivista sobre la costa del área metropolitana del Gran Rosario genera distintos escenarios de disputa territorial y *conflictividad ambiental* (Ascelrad, et al., 2010) con las comunidades que habitan en el lugar, que es preciso analizar desde una perspectiva *multiescalar* (Santos, 2000 en Álvarez, 2021).⁴

En esa dirección, nos preguntamos ¿Qué tensiones emergen a partir de las transformaciones territoriales impuestas por el modelo agroindustrial neoextractivista en las costas del Gran Rosario? Estas "mega infraestructuras" ¿Obstaculizan el acceso al río?, ¿es posible la coexistencia de diversas formas de apropiación y uso del ambiente?, ¿qué conflictos se producen al "superponer" al territorio pesquero otros usos y disposiciones del territorio?

Estos interrogantes nos guiaron hasta las costas del río Paraná en busca de poder situar y abordar empíricamente nuestra problemática. Surcando ese camino llegamos al "Bajo Paraná": un histórico barrio de la localidad de Alvear, habitado por casas de fin de semana y transitado hace más de cincuenta años por familias pescadoras.

4 En el estudio de las problemáticas derivadas del emplazamiento de infraestructuras asociadas a economías de flujos extractivos y sus efectos en la desarticulación de los procesos y territorios locales en la provincia de Santa Fe, se destacan los estudios de Álvaro Álvarez (2021); Anahí Acebal (2021); Arelovich y Roldán (2023) entre otros.



En el año 2003 en el Consejo Deliberante (CD) de VGG comenzó a discutirse la re zonificación de un área aledaña a las costas del río Paraná. La ordenanza en cuestión encubría el objetivo de facilitar la instalación de una planta industrial para el procesamiento de granos y oleaginosas y una terminal portuaria -propiedad de la empresa transnacional *Cargill*- en el extremo sur-este de la ciudad.⁵ El proyecto también incluía la adquisición de la empresa “Productos Sudamericanos” y la terminal portuaria, de su propiedad, radicada en la vecina localidad de Alvear.⁶ Entre ambas terminales portuarias -VGG y Punta Alvear- se encontraba ubicado el barrio “Bajo Paraná” (Figura 1).



Figura 1: Complejo *Cargill* VGG-Alvear. Elaboración propia en base a *Google Earth*, noviembre 2023

5 El proyecto de ordenanza tomaba como antecedente un pedido realizado al CD de VGG el 5 de junio de 2003 por parte de la familia Araya, en la cual los propietarios del inmueble solicitaban al intendente municipal el cambio de uso del sector distrital. El propósito era facilitar la venta del inmueble para la instalación de “una planta de procesos continuos de productos agroindustriales, puertos de embarque y desembarque de productos derivados de la producción agropecuaria” (Dictamen de minoría, 22 de octubre de 2003, CD VGG). No se explicitaba quién sería el comprador. Si bien la intención de la empresa no fue manifiesta, desde un comienzo los vecinos y vecinas del barrio Ibai Ondo advirtieron la situación ante la visita anticipada de la inmobiliaria “La Estrella” con intenciones de “tasar” los terrenos para su compra-venta.

6 “Punta Alvear S.A” es registrado como puerto de uso privado mediante el Decreto 121/1997 (Boletín Oficial, 14 de febrero de 1997, Argentina). *Cargill* adquirió su propiedad luego de la instalación de la planta en VGG, tras la quiebra de la empresa “Productos Sudamericanos”.



El desembarco del “gigante”⁷ en el sector sur del área metropolitana del Gran Rosario avizoró, desde sus inicios, un escenario de disputa territorial y conflictividad ambiental con las comunidades locales.

Siguiendo los interrogantes esgrimidos, en primer lugar, presentaremos una breve caracterización del complejo agroindustrial portuario del Gran Rosario y el proceso de expansión de *Cargill* hacia el sector sur del área metropolitana. En segundo lugar, describiremos las diferentes dimensiones constitutivas del conflicto ambiental generado con la comunidad de pescadores del “Bajo Paraná” (Alvear), recuperando los argumentos esgrimidos frente al proceso de la instalación de la planta y el puerto desde el año 2005. Finalmente reflexionaremos sobre algunos de los efectos producidos a lo largo de casi dos décadas en el lugar.

Cargill en el complejo agroindustrial exportador del Gran Rosario

El complejo agroindustrial exportador del Gran Rosario, también conocido bajo la denominación extranjera de *Up River Parana Ports*, abarca setenta kilómetros de costa -desde la localidad de Timbúes hasta Arroyo Seco- y contiene terminales portuarias, agroindustrias, empresas areneras y astilleros, entre otras estructuras asociadas a la producción y comercialización de *commodities*. Este nodo se comunica a partir de una extensa red férrea y vial con las principales áreas de producción de cereales y oleaginosas -fundamentalmente soja- de Argentina y la región. Además, su ubicación y condiciones geográficas permiten la comunicación directa de los puertos con el océano Atlántico.

A lo largo del corredor fluvial se sitúan 30 terminales portuarias, 19 de las cuales se destinan al despacho de granos, aceites y otros subproductos (Ministerio de Transporte de la Nación, 2023a). Este

⁷ Refiere al título de la obra publicada en 1995 por Brewster Kneen, traducida al español en 2005 como “Gigante Invisible. Cargill y sus estrategias transnacionales”.



eslabón estratégico de la economía nacional y regional, así como la hegemonía sobre el uso del territorio fluvial y costero, se concentra bajo la propiedad de un pequeño número de empresas. Entre las principales firmas que monopolizan el sector se destacan: *Archer Daniels Midland Company (ADM)*, *Bunge*, *Cargill*, *Louis Dreyfus Company (LDC)*, *COFCO*, *Grupo Glencore-Viterra*, *Aceitera General Deheza (AGD)*, *Molinos Agro*, *Asociación de Cooperativas Argentinas (ACA)* y *Vicentín*. Cabe destacar que se trata de entidades de carácter transnacional (algunas de las cuales tiene su origen en Argentina) cuyo paquete accionario está mayormente integrado por grandes fondos de inversión global. En conjunto explican el 50% de las exportaciones del sector cerealero y oleaginoso en Argentina (Ministerio de Economía de la Nación, 2021; Di Yenno, F. et al., 2022).

Cargill es una de las cuatro corporaciones que controlan el 75% del comercio de granos a nivel mundial: complejo "ABCD".⁸ En 2019 ocupó el primer lugar a nivel mundial con una facturación de 113.500 millones de dólares y encabeza el ranking como líder de exportaciones de granos y subproductos en Argentina desde el año 2017 (Orellano, 2020, Di Yenno, F.; et al, 2022). Actualmente comercializa servicios agrícolas, financieros e industriales en más de 70 países. Además, a partir de la firma *Cargill Ocean Transportation* presta servicios de flete fluvial y marítimo, con más de 670 embarcaciones (*Cargill*, 2023).

La llegada de la firma a Argentina data de la década de 1930. Su presencia en el país se interrumpe por el estallido de la Segunda Guerra Mundial y regresa hacia 1947 para lanzar en América del Sur el negocio de semillas híbridas. El arribo de *Cargill* al Gran Rosario se remonta a fines de la década de 1970, con la instalación de la terminal portuaria "Quebracho" en la localidad de Puerto General San Martín (Vogelmann, 2021).

⁸ Sigla constituida por las firmas *Archer Daniels Midland Company (ADM)*, *Bunge*, *Cargill* y *Dreyfus* (Orellano, 2020).



Actualmente cuenta en Argentina con cinco plantas de producción y cinco terminales portuarias (Cargill, 2023).⁹ La planta construida en VGG es la que contiene mayor capacidad de procesamiento, con una capacidad teórica instalada de 13.000 toneladas diarias (Treboux y Terré, 2022). Asimismo, se destaca la relevancia de las dos terminales portuarias asociadas a la planta. Según datos de la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación (2023), "Punta Alvear" cuenta con una capacidad de almacenaje (sólido) de 300.000 toneladas diarias (t/d) y una capacidad de embarque de 2000 t/d. El puerto de VGG presenta la posibilidad de almacenar 540.000 t/d de productos sólidos y 102.000 t/d de líquidos y puede embarcar 1.600 y 1.100 t/d, respectivamente.

La expansión del imperio hacia el corredor sur

En el año 2003 la empresa inició acciones para expandir su dominio hacia el sur del corredor metropolitano, en la ciudad de VGG. Esta iniciativa configuró un proceso económico, político y territorial de gran relevancia, ya que la instalación de la infraestructura vinculada al proyecto condujo a procesos de transformación territorial que llevaron a la *rezonificación* de determinados distritos -catalogados hasta entonces como distritos de "Fin de Semana" (FS) y "Defensa y Recreación" (DyR)- en un nuevo sector de uso "Industrial"(I).¹⁰ Advertimos que en ese proceso el Estado municipal y provincial cumplieron un rol fundamental en favor del avance del proyecto de la multinacional.¹¹

9 Tres de las cinco plantas de producción se destinan al procesamiento de oleaginosas (Bahía Blanca, Puerto General San Martín y Villa Gobernador Gálvez); una a la industria de la nutrición animal, a través de la firma "Provimi" (Venado Tuerto, Provincia de Santa Fe) y otra a la Molienda de maíz (Villa Mercedes, San Luis). En cuanto a las terminales portuarias: cuatro se emplazan sobre las costas del río Paraná, en Diamante, provincia de Entre Ríos; Puerto Gral. San Martín, Villa Gobernador Gálvez y Alvear, provincia de Santa Fe. La quinta corresponde a la terminal Puerto Bahía Blanca en la provincia de Buenos Aires (Cargill, 2023).

10 De acuerdo al Código Urbano Municipal (VGG) la zonificación define un ordenamiento de los elementos urbanos o regionales por sectores parciales, en función de sus calidades homogéneas, con el objeto de lograr mayor eficacia en su utilización y evitar interferencias entre las distintas actividades.

11 Fue posible historizar este proceso gracias a la entrevista realizada y el registro documental suministrado por el ex concejal de VVG Luis Sánchez (Comunicación personal, 14 de abril de 2023).



El proceso de zonificación inició el 6 de noviembre de 2003 cuando el CD de VGG aprobó por mayoría la Ordenanza Municipal Nro.1531/2003, que habilitaba la modificación del Código Urbano Municipal. Se argumentaba que en el distrito de VGG existían “zonas sobre la ribera del río Paraná que por la topografía del terreno eran aptas para la construcción de puertos” avizorando que “un emprendimiento de este tipo [traería] como consecuencia la radicación de industrias” (Expediente 2394/03, 6 de noviembre de 2003, CD VGG). Esta acción legislativa, impulsada por el oficialismo municipal, allanaba el camino para el desarrollo del proyecto empresarial en terrenos aledaños a la ribera del río Paraná, sobre el límite sur, lindante con la localidad de Alvear.¹²

A pesar de la resistencia de vecinos y vecinas de VGG, legisladores y legisladoras opositores/as y organizaciones políticas, el proceso de re-zonificación avanzó, articulándose en diferentes etapas desarrolladas entre los años 2003 y 2007, que permitieron: la modificación del Código Urbano, la venta de calles públicas y la construcción de un puente aéreo sobre un predio de carácter “público” que aún permanecían en el perímetro adquirido por la empresa.¹³ Cabe señalar que, de acuerdo al catastro vigente a la fecha (agosto 2003), en el distrito de “fin de semana” (FS1) existían urbanizaciones. Algunas de ellas se encontraban situadas allí por más de treinta años y otras estaban en proceso de desarrollo.¹⁴ Se trataba en su mayoría de viviendas residenciales de uso permanente. Asimismo, el distrito “DyR 5” (zona de costas) se encontraba comprendido en un área de estudio delimitada por probable presencia de material arqueológico (Dictamen de minoría, 22/10/03, CD VGG).

12 La intendencia de VGG estuvo a cargo de Pedro González, por el Partido Justicialista (PJ), quién ejerció este cargo por tres períodos consecutivos: 1991-1995; 1995 a 1999; 1999-2003. En 2003 fue sucedido por la intendenta Graciela Bonomelli (PJ). Luego, González ejerció un cuarto mandato entre 2009 al 2011.

13 Ordenanzas Municipales nro.1531/2003; 1607/2004 y 1730/07. Concejo Deliberante Villa Gobernador Gálvez.

14 El territorio en disputa lindaba con los barrios “Ibai Ondo” y “El Espinillo” en su costa norte; hacia el oeste con una parcela lindera al barrio Santa Inés; hacia el sur con el “Bowting Club” y hacia el este con el río Paraná. (Dictamen de minoría, 22 de octubre de 2003, CD VGG)



Aquella situación condujo a que, desde el mismo “desembarco” de *Cargill* en la región, se desencadenara un escenario de conflictividad ambiental. Por un lado, producto de la disputa por propiedad del territorio aledaño al río Paraná; y por otro, por el potencial perjuicio que generarían las operaciones de la empresa sobre el ecosistema de humedal y la salud de las poblaciones locales. Primeramente, los reclamos y procesos de resistencia fueron protagonizados por los vecinos y vecinas del barrio Ibai Ondo de la ciudad de VGG.¹⁵

La emergencia del conflicto ambiental

De acuerdo con H. Ascelrad (2010), partimos de considerar que la producción del territorio desde la lógica global de acumulación del capital, avanza y tensiona formas de apropiación del espacio dispuestas por sujetos sociales resueltos a darle otros sentidos a “sus” territorios, optar por otras maneras de regular el tiempo y el espacio, asociando a éstos sus propias identidades. Esta condición vuelve ineludible la emergencia de un escenario de conflicto ambiental, en tanto:

[...] involucran grupos sociales con modos diferenciados de apropiación, uso y significación del territorio, teniendo origen cuando por lo menos uno de los grupos ve amenazada sus formas sociales de apropiación del medio por los impactos indeseables (transmitidos por el aire, agua, suelo o seres vivos) derivados del ejercicio de las prácticas de otros grupos (Ascelrad, 2004 en Fernández Equiza et al., 2021).

En ese sentido, el conflicto ambiental expresa una dimensión fundamental en los estudios sobre conflictividad social, entre diversas razones, porque en él se expresan - sea de manera de manera “latente” o “manifiesta”- las propias condiciones de existencia y reproducción de la especie humana (Soto Fernández et al., 2007).

15 Este proceso es descrito y problematizado por Verónica Vogelmann (2021) quién analiza la conflictividad protagonizada por sectores heterogéneos -vecinos y vecinas del barrio Ibai Ondo (VGG), pescadores artesanales del barrio Bajo Paraná (Alvear) y trabajadores y trabajadoras aceiteras- ante el arribo y la puesta en funcionamiento de la planta industrial y puertos de *Cargill* en la zona sur del Gran Rosario.



En el caso trabajado, una primera etapa del conflicto se libró en el ámbito político- legislativo. Vecinos, vecinas, concejales y concejalas opositoras -apelando a la Ley Provincial de Medio Ambiente 11717 y la Ley Nacional de Medioambiente 25675- solicitaron un estudio de impacto ambiental y de impacto arqueológico a la provincia. Paralelamente se convocó al Taller Ecologista de Rosario y al Colegio de Arquitectos- Distrito 2 Rosario, quienes sugirieron el rechazo de la zonificación (*Agrofy News*, 2004). Incluso, este último catalogó el proceso de zonificación como un “urbanicidio” (El Ciudadano, 2004).

Finalmente, el 15 de abril de 2004 la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable de la provincia de Santa Fe aprobó -sin obstrucciones- el informe de estudio de impacto ambiental presentado por la empresa y autorizó su instalación en la zona de uso industrial “Distrito I6” de VGG (Res. 0034, Santa Fe, 24 de mayo de 2004). De esta manera, se abrió paso a un escenario de conflictividad augurado ya por los vecinos y vecinas, legisladores/as, organizaciones de profesionales y ambientalistas, entre otros actores. El conflicto con los pescadores “llegó después”, a partir del año 2005, cuando se dio inicio a las actividades de la planta (Registro de campo, 24 de abril de 2023, Bajo Paraná). Nos detendremos a continuación sobre el abordaje de este último proceso.

A río revuelto, ganancia de pescadores/as.

El río Paraná y su amplia llanura de inundación brindan una gran diversidad de ambientes fluviales, dónde, entre otras actividades, se desarrolla históricamente la pesca artesanal. En función de esa actividad se ha configurado a lo largo del Paraná un territorio pesquero (Baigún, 2022) administrado principalmente mediante la gestión comunitaria (Ferrero, 2011) de las familias de pescadores y pescadoras.

En los últimos 30 años el sector costero-riberaño del Gran Rosario ha sufrido importantes modificaciones económicas y socioculturales que se han expresado en nuevos ordenamientos. En ese contexto, las pesquerías artesanales se han visto obstaculizadas por el



avance de proyectos inmobiliarios, recreativos y el emplazamiento de mega obras de infraestructura agroportuaria (Arelovich, 2021; Arelovich y Roldán, 2023; Roldán y Urcola, 2021). Este conflicto agrava las condiciones de vida de los pescadores y pescadoras, si tenemos en cuenta la limitada capacidad que tienen para intervenir en la comercialización del pescado y a la presión que ejercen los frigoríficos para que se incrementen las extracciones (Ferrero y Arizpe Ramos, 2015). Se suma a esto las dificultades producidas por la bajante histórica del río desde 2020. Frente a ese contexto, Arelovich (2021) destaca la ausencia de políticas públicas que pongan en valor la actividad pesquera, así como la invisibilización de este actor cuyo futuro desenvolvimiento corre importantes riesgos de desaparición parcial o total.

“Bajo Paraná” es un barrio ubicado en el límite noreste de la localidad de Alvear, sobre la ribera del río que da su nombre. “El Bajo” se pobló con residencias de fin de semana que convivían en el territorio con los pescadores y pescadoras. Progresivamente muchas de esas casas dejaron de utilizarse con fines recreativos y fueron habitadas por otras familias que fueron llegando al barrio y residiendo allí. Se trata de un “barrio popular” que presenta condiciones urbanas y habitacionales precarias. Cuenta con acceso a los servicios básicos de agua y electricidad, aunque en condiciones insatisfactorias para las necesidades y salud de la población.¹⁶ Hoy habitan en el lugar más de 100 familias.¹⁷ A partir del trabajo de campo estimamos que aproximadamente un 20% se dedican a la pesca artesanal.¹⁸ Algunas de ellas se nuclean en la “Cooperati-

16 Se encuentra registrado como “Bajada el Espinillo” (ID 1769) en el Registro Nacional de Barrios Populares, Ministerio de Desarrollo Social de la Nación, Argentina, junio 2023.

17 Los entrevistados mencionan que el barrio se pobló principalmente por la expansión de dos familias. Por fuera de ese proceso se identifican otras familias provenientes de localidades cercanas como VGG y Rosario que arribaron a la bajada desde los años de “Pandemia” (2020-2022). Territorialmente es posible reconocer dos “sectores”: las viviendas alojadas sobre la costa del río (urbanización más antigua) y las que se fueron construyendo hacia arriba de la barranca. En estas últimas las condiciones edilicias y el acceso a los servicios son mucho más precarias en relación a las primeras.

18 Se trata de un porcentaje estimativo dado que el hecho de vivir en la costa del río hace que la actividad pesquera constituya un recurso económico disponible para la mayoría de las familias que habitan allí -más aún en contextos de crisis- sea que éstas provengan o no de una tradición familiar vinculada a la pesca artesanal.



va de pescadores de Alvear, limitada". Sin embargo, actualmente esta actividad ya no representa su única fuente de ingreso y en muchos casos tampoco la principal: el ingreso mensual se complementa con otras actividades laborales como el trabajo doméstico, la cría de animales; trabajos estacionales de la comuna de Alvear; oficios; programas sociales como el "Potenciar Trabajo", y otros subsidios temporarios por la emergencia hídrica y la afectación de las tareas de dragado.

Durante el trabajo de campo entrevistamos a una familia radicada en el barrio hace 17 años, en una antigua vivienda de "fin de semana" que adquirieron sobre la ribera del río. Uno de los vecinos, referente en la comunidad, se presenta y afirma ser parte de la "8va generación de pescadores" de su familia. Asegura que hace 48 años que pesca en esa bajada. Allí comenzamos a conversar sobre el conflicto con *Cargill*.

Advertimos que el inicio de las actividades de la planta en el año 2005 abre un escenario de conflictividad para con la comunidad de pescadores y pescadoras que se configura a partir de distintas dimensiones. A los fines de este artículo, intentaremos aproximarnos al conflicto describiendo tres de sus dimensiones principales: las transformaciones en el espacio público, las disputas por el uso del río y los efectos sobre la salud y el ecosistema de humedal.

Transformaciones del espacio público

Cargill inició su instalación en VGG durante el período 2005-2007 y adquirió también la propiedad de un histórico puerto ubicado en la comuna de Alvear. Entre ambas terminales portuarias se encontraba el barrio "Bajo Paraná". A pesar de ello -según recuerdan los vecinos y vecinas- el entonces presidente comunal "dijo que no vivía nadie [...] que en esta zona no había ni pescadores, ni gente. Que no existían [...]" (Comunicación personal, vecino del Bajo Paraná, 4/4/23, Alvear).¹⁹

¹⁹ Oscar Montagni fue presidente comunal de Alvear por el Partido Justicialista durante 22 años consecutivos hasta 2009.



Seguidamente la empresa desplegó un plan de (re)ordenamiento del territorio con el objetivo de facilitar la comunicación entre ambas terminales. De esta manera, el proceso de instalación -habilitado por la rezonificación en VGG- se complementó con el bloqueo de la calle principal de acceso al "Bajo Paraná", que comunicaba el barrio con la localidad de Alvear. En su lugar la empresa construyó otro camino en sentido inverso. Una de las vecinas recuerda:

Nosotros teníamos la calle esta recta y salíamos por el puerto de este lado (Alvear). No teníamos esta calle de ripio. Esto era costa. La calle era derecho [...] Ellos vinieron un viernes a cerrarnos la calle acá y no teníamos como salir. Mi marido los amenazó con ir a tribunales y el lunes prometieron ir con los camiones y hacer la calle nueva. Ahora tenemos que entrar a VGG para poder salir a Alvear de nuevo, porque era la única salida que teníamos nosotros de este lado (Vecina del Bajo Paraná, comunicación personal, 4 de abril de 2023).

Este hecho concreto expresa el predominio de una *racionalización económica* respecto del territorio, desde la cual el mismo es transformado en post de la "reducción de los tiempos" en el proceso de producción y reproducción del capital. Siguiendo a Álvaro Álvarez (2021) podemos reflexionar que, en ese marco, se producen procesos de "territorialización" que desconociendo la existencia de las lógicas preexistentes generan transformaciones en función de los intereses de las grandes cadenas de valor las cuales desoyen los perjuicios generados a los habitantes del lugar.

Disputa por el uso del río

Desde tiempos prehispánicos la cuenca del Paraná constituyó un ambiente propicio para el desarrollo de los pueblos de la región. Los cursos fluviales resultaron estratégicos para la supervivencia humana así como para el desarrollo de actividades exploratorias, bélicas y comerciales.

Hacia la década de 1990, bajo la hegemonía del capital financiero transnacional se produjo un proceso de "disciplinamiento del río"



sin precedentes. En los últimos 30 años, el desarrollo de la infraestructura y actividades vinculadas al proyecto HPP ha derivado en procesos de transformación de la biología de los ríos y costas producto de la optimización del dragado de la "Vía Troncal Navegable".²⁰

El dragado constituye -sin dudas- una actividad vital para el sostenimiento del canal, que actualmente se estima para el Gran Rosario en 34 pies de profundidad, aunque puede llegar en algunos lugares hasta 40 pies (Ministerio de Transporte, 2023b). Como contraparte, esta acción genera perjuicios en la reproducción de la fauna ictícola, así como consecuencias adversas para el tradicional desarrollo de la pesca artesanal, por la remoción del lecho del río y la (re)sedimentación de bancos de arena, entre otras causas.

La construcción del puerto de *Cargill* en VGG implicó la instalación de una obra de mega infraestructura sobre un segmento del territorio hasta entonces utilizado por los pescadores y pescadoras del Bajo Paraná. En este caso la disputa por el uso del río y sus costas se expresó a partir de dos conflictos fundamentales: la obstrucción de la "cancha de pesca"²¹ y la prohibición de la actividad pesquera, por resultar incompatible con las tareas de dragado.

Según señala Verónica Vogelmann (2021) el primer conflicto que los pescadores tienen con la empresa se produjo durante la construcción del puerto. En esa ocasión la infraestructura portuaria avanzó río adentro superponiéndose al sector respectivo a la "cancha de pesca" utilizada cotidianamente por diversos pescadores y pescadoras. Los propios damnificados rememoran ese acontecimiento:

20 Se trata de la "ruta fluvial de 1.477 km que permite la salida hacia el océano a distintos tipos de embarcaciones de carga. Su traza se encuentra expresada parcialmente en los ríos Paraná, Paraná de las Palmas y Río de la Plata" (Ministerio de Transporte de la Nación, 2023b).

21 Refiere a la "franja rectangular del lecho del río sobre la que se deja que la corriente arrastre las redes, y de la cual se ha extraído todo elemento que pudiese obstaculizar el paso de las redes" (Ferrero, 2011).



La cancha nuestra de pesca es de Unilever²² para abajo. Cuando nos hicieron el puerto nos cortaron un buen pedazo de cancha. Después con el tiempo nos empezaron a tirar piedrones y bollones acá para jodernos la otra parte.

[...] cuando ellos tiran semillas el pescado viene, pero no nos dejaban tirar las redes contra el puerto [...] (Vecino del Bajo Paraná, comunicación personal, 4 de abril de 2023).

Por otra parte, el mantenimiento de la "cancha" se ve afectado permanentemente por la deposición de sedimentos que son relocalizados luego del dragado. Incluso se señala que no sólo se draga "el canal" sino también el área cercana a la costa.

A los pescadores de Paladini²³ le hicieron un banco de arena. Le cortaron la cancha por la mitad a los muchachos, de tanta arena. Cargill mismo hace el daño para pedir permiso para dragar. Es un negocio redondo (Vecino del Bajo Paraná, comunicación personal, 4 de abril de 2023).

En algunos casos este perjuicio se "soslaya" con la construcción de una "nueva cancha", lo cual implica una inversión costosa de tiempo y recursos para los pescadores. Incluso puede generar tensiones entre los propios pescadores y pescadoras de la zona, ya que el corrimiento de la cancha implica muchas veces superponerse a la "cancha" de otro grupo. Este aspecto resulta clave en la configuración del conflicto por el uso del río, ya que da cuenta de un intento de desterritorialización del territorio pesquero, para su reemplazo por otras lógicas de apropiación.

Sumado a este fenómeno, el modo y la intensidad con que es dragado permanentemente en el tramo comprendido entre las terminales portuarias de VGG y Punta Alvear genera una serie de obstáculos que impiden a los pescadores y pescadoras del Bajo Paraná desarrollar su trabajo.

22 Unilever es una industria dedicada al desarrollo de productos de limpieza y alimenticios. Se ubica en VGG, sobre la costa del río Paraná. Es la siguiente industria luego de Cargill VGG, en dirección de sur a norte.

23 Refiere a los pescadores que tiene su cancha de pesca frente a la empresa Paladini: empresa de la industria frigorífica ubicada en VGG, sobre la línea de costa, luego de la empresa Unilever, en dirección sur-norte.



En 2012, la empresa anunció que iba a ordenar que se drague el río durante un año. Implícitamente, esto significaba la inhabilitación de la actividad pesquera.²⁴ Esa situación desencadenó un escenario de confrontación política que derivó en el sostenimiento de un “piquete” fuera de la empresa, por parte de las familias pescadoras por más de un mes. A partir de la negociación entre las partes implicadas, la empresa aceptó otorgar herramientas de trabajo para los dueños de las canoas como “reparación del daño” causado. Sin embargo, se entregaron las herramientas “a crédito”, a pagar a diez años. Esto condujo a un problema mayor, porque, paralelamente, se continuó perjudicando a las familias pescadoras “mandando la draga” (Registro de campo, 24 de marzo de 2023, Bajo Paraná) en época de afluencia del pescado. Esta situación llevó a que muchas familias terminen endeudadas con la empresa. A partir del trabajo de campo en el Bajo Paraná y otros barrios cercanos donde residen familias de pescadores y pescadoras, podemos identificar que la actividad permanente del dragado continúa representando un perjuicio para el desarrollo de la pesca artesanal en el corredor sur del Gran Rosario.

Esta dimensión del conflicto ambiental pone de manifiesto la tensión entre dos concepciones del río y el territorio ribereño: una desde el cual el río es concebido como fuente de biodiversidad, de trabajo y supervivencia, frente a otra, que concibe al Paraná -desde hace más de treinta años- en tanto *Hidrografía*. Asimismo, la violencia perpetrada contra los moradores locales da cuenta de la lógica de avasallamiento -como señala Harvey (2005)- por la cual la acumulación del capital concentrado es posible gracias a un proceso -simultáneo- de *desposesión* de los bienes comunes y medios de vida de las grandes mayorías. En el caso analizado, esta situa-

24 Cabe considerar que ambas actividades -dragado y pesca artesanal- resultan incompatibles para ser realizadas de manera simultánea. Los mismos pescadores recuerdan casos en los cuales “la draga ha enganchado red”, dejándolos sin instrumentos de trabajo (Registro de campo, 24 de abril de 2023, Bajo Paraná)



ción se complementa con proceso de “expulsión” del territorio, ya sea de manera directa a partir de acciones de “desalojo” o indirectamente, presionando a la población a migrar como consecuencias de los efectos nocivos sobre la salud.

Efectos sobre la salud...hacia la “alternativa infernal” de la relocalización

El informe de la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable (2004) que habilitó inicialmente la instalación de la planta, explicitaba que la empresa debía realizar un “monitoreo de la calidad de aire” y un “registro de las toneladas, categorías y sitios de disposición de residuos sólidos urbanos, semisólidos y peligrosos” (Art 4); también debía contar con un Programa Permanente de Vigilancia Epidemiológica (Art. 5), entre otros aspectos. Sin embargo, casi dos décadas después es posible advertir que no se cumplieron dichas condiciones y son empíricos los daños ocasionados -a lo largo de 19 años- sobre las poblaciones que residen en los barrios aledaños a la planta y terminales portuarias.

De acuerdo a lo que señalan vecinos y vecinas del barrio la emanación de polvo como resultado del proceso de carga y descarga del grano es visible y recurrente. Tal como se indica en la figura 1, la ubicación del Bajo, en un radio equidistante al área de influencia de ambas terminales, hace imposible escapar a esta condición. Incluso, el fenómeno se agudiza al funcionar de manera simultánea ambas terminales, y más aún en tiempos de cosecha cuando se incrementa el volumen de carga. La siguiente figura ilustra las consecuencias de este proceso en el paisaje cotidiano de la población.





Figura 2: Contaminación en el barrio Bajo Paraná, Alvear. Imágenes proporcionadas por un vecino del barrio, el 4 de abril 2023

Los vecinos denuncian que la volatilidad del polvo genera importantes perjuicios para la salud de la población:

Yo nunca tuve problemas respiratorios, pero cuando vino el puerto aquel, en 2009, empecé con el asma. Que no es asma es polvillo. No hubo ningún estudio de impacto ambiental.

Arriba era todo ratas, polvillo [...] Yo empecé a tener gatos cuando llegó la empresa porque se llenaba de lauchas el patio ilos ratones! (Vecina del Bajo Paraná, comunicación personal, 4 de abril de 2023).

Entre las principales afecciones los pobladores identifican las enfermedades respiratorias y dermatológicas producto de la contaminación del aire. Esta misma situación se presenta en otros barrios ribereños cercanos a la empresa, como es el caso del barrio "Ibai Ondo" y "Santa Teresa", en VGG.

En esa misma dirección, refieren al daño generado sobre la flora y fauna de la región, producto de la emanación de polvo y otros



líquidos contaminantes:

[...] Acá esta parte de ahí era todo sauce, ahora quedó toda rama negra. No quedó nada, lo mata el mismo polvillo lo que lo tapa. El siempre verde, que es duro, se seca [...] Al río también contamina. Se vieron pescados muertos, los armados. Ya no se ven armados. Ahora sale sábalos.

[...] Acá donde sale el agua estaba lleno de tortugas, después vos agarrabas el caparazón de la tortuga, viste que es duro, y con un palito, así, se pasaba para abajo. Las mató a todas [...] (Vecino del Bajo Paraná, comunicación personal, 4 de abril de 2023).

La insalubridad permanente en la vida cotidiana de estas poblaciones nos lleva a reflexionar de qué manera el avance de este modelo capitalista construye territorios "inhabitables", en los cuales la relocalización aparece como la "alternativa infernal" (Gárgano, 2022) frente a la posibilidad de resistir y existir en dichas condiciones.

Finalmente, el escenario de conflicto se agudiza ante la posibilidad de un inminente proceso de desalojo del lugar. El desalojo o la "relocalización" del barrio formó parte del conflicto desde sus inicios, cuando en un primer momento la empresa había previsto localizar el puerto en los terrenos del "Bajo Paraná". Luego ese proyecto fue desestimado. Sin embargo, el problema volvió a tomar relevancia en la actualidad. En las entrevistas realizadas una de las vecinas afirma: "ahora si nos quieren desalojar" (Comunicación personal, vecina del Bajo Paraná, 4/4/23, Alvear).

Inferimos que el "anuncio" de un posible "desalojo" podría vincularse a la futura instalación de un mega proyecto logístico-portuario en Punta Alvear, gestado entre *Cargill*, Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF Agro) y las Fuerzas Armadas Argentinas (FFAA).²⁵

25 El proyecto fue anunciado públicamente en el último trimestre de 2022 (ArgenPorts, 2022). De llevarse adelante este proceso, el destino "anunciado" por la comuna para relocalizar a las familias son los terrenos de la "aviación" -lotes que pertenecen a la Fuerza Aérea Argentina- cercanos a la ubicación actual del Bajo Paraná (Registro de campo, 24 de abril de 2023, Bajo Paraná).



En ese caso, la erradicación del “Bajo” permitiría conectar definitivamente los dos puertos (VGG-Alvear) y disponer “libremente” de más casi 2 kilómetros de costa por parte de la empresa. Como contraparte eso llevaría a un proceso de *desterritorialización* que terminaría con la desposesión total de las comunidades locales de su espacio de vivienda y de sus medios de vida vinculados al ambiente fluvial.

Si bien, a la fecha, no se han iniciado acciones por parte de la empresa ni de la comuna en ese sentido, tampoco se ha brindado información a los vecinos respecto de un proceso de relocalización que garantice condiciones dignas de vida y libre acceso al río para continuar con la actividad pesquera. Considerando este como un escenario posible a futuro nos preguntamos: ¿Será que este proceso de avance de las infraestructuras extractivistas sobre las costas del Paraná van reconvirtiendo el territorio en un nuevo “desierto” a conquistar”?

Rodolfo Kusch (2011) señala que:

Detrás de toda cultura está siempre el suelo [...] Se trata de un lastre en el sentido de tener los pies en el suelo a modo de un punto de apoyo espiritual [...] Y ese suelo así enunciado que no es ni cosa, ni se toca, es la única respuesta cuando uno se hace la pregunta por la cultura. Él simboliza el margen de arraigo que toda cultura debe tener [...] (pp.109-110).

Una de las vecinas entrevistadas menciona que ellos “son la quinta generación de gente que vive allí” y que además “la mayoría son pescadores y otra cosa no saben hacer”. (Comunicación personal, vecina del Bajo Paraná, 4 de abril de 2023, Alvear). Las palabras de Kusch nos permiten reflexionar acerca de este último enunciado y abrir algunos interrogantes respecto de ese posible proceso de “relocalización”: ¿Qué significaría para las familias que habitan el Bajo Paraná tener que abandonar el barrio?, ¿sería suficiente para ellos si el Estado les garantiza poder resolver sus necesidades materiales?, ¿es posible identificar en el *desarraigo* del lugar un proceso de “despojo” del “sustrato cultural” de esa comunidad? Estas son algunas de las preguntas que habrá que seguir profundizando.



Consideraciones finales

El caso de estudio presentado nos permite dar cuenta del modo en que se imbrica en el espacio *local* (la comunidad de pescadores y pescadoras del Bajo Paraná de la localidad de Alvear) el desarrollo de una lógica *global* de apropiación, significación y uso del territorio, planificada de acuerdo a la necesidad imperante de acumulación y reproducción del capital concentrado.

En el caso del complejo agroindustrial y portuario del Gran Rosario, en especial en el sector sur del área metropolitana, advertimos que parte de las infraestructuras vinculadas al complejo extractivista se superponen -y entran en tensión- con otras formas de ordenamiento territorial, como es el caso del territorio pesquero. Dicha situación genera un escenario de disputa territorial y conflictividad ambiental que hemos comenzado a analizar en este escrito.

Respecto del caso descripto, nos aproximamos al conflicto ambiental reconociendo que este se configura a partir de una multiplicidad de elementos que interaccionan entre sí: transformaciones territoriales en el espacio público, impacto sobre la reproducción de la flora y fauna del humedal, perjuicios producidos por las tareas de dragado, disputas por el uso del río con la comunidad de pescadores y efectos nocivos sobre la salud de la población, entre otras que ponen en evidencia la confrontación por el uso de los bienes comunes. En esa dirección, emergen algunos interrogantes para seguir profundizando el análisis de la problemática: ¿Qué estrategias de dominación y resistencia construyen los distintos actores inmersos en el conflicto?, ¿es posible la coexistencia a largo plazo de lógicas antagónicas en el uso del territorio?, ¿cómo se combina en el ordenamiento territorial el desarrollo de actividades consideradas "estratégicas", desde el punto de vista económico, con la persistencia de actividades de la economía popular?, ¿qué construcciones de sentido entran en tensión?, ¿cuál es el rol del Estado en este marco?

Nos interesa que el abordaje de esta experiencia singular en el Bajo Paraná pueda contribuir a una mirada integral respecto de la



conflictividad ambiental vinculada al desarrollo de infraestructuras extractivistas asociadas a la Hidrovía Paraguay Paraná en el área metropolitana del Gran Rosario. Asimismo, que pueda resultar un aporte que dialogue con otras investigaciones antropológicas vinculadas a problemática de las comunidades pesqueras en la Cuenca del Paraná. Finalmente, creemos necesario seguir problematizando los procesos de resistencia y la modalidad de "resolución" que adquiere el conflicto, evitando la construcción de posturas románticas y/o dicotómicas y advirtiendo la presencia de contradicciones y lógicas heterogéneas al interior de las comunidades afectadas.

Referencias bibliográficas

- ACEVAL, Anahí (2021). "Luchar para vivir. las luchas en y por el territorio isleño de la ciudad de Santa Fe frente a proyectos de megas obras de infraestructura". *Alter-Nativa*, (11): 4-23.
- AGROFY NEWS (2004). "Arquitectos y ecologistas contra una millonaria inversión en Villa Gobernador Gálvez". *La Región*, 12 de mayo. Recuperado de: <https://news.agrofy.com.ar/noticia/45140/arquitectos-y-ecologistas-contra-una-millonaria-inversion-en-villa-g-galvez>
- ÁLVAREZ, Álvaro (2021). *Infraestructura de transporte y disputas territoriales. La IIRSA en Santa Fe*. CLACSO.
- ARELOVICH, Lisandro (2021). "Los desafíos del ordenamiento territorial frente a la complejidad del territorio pesquero fluvial. El caso de los pescadores del Gran Rosario, Santa Fe, Argentina". *XIII Anales Bienal del coloquio de Transformaciones territoriales*. Buenos Aires, Imago Mundi, pp. 23 a 34.
- ARELOVICH, Lisandro y Diego ROLDÁN (2023). "Miradas sobre la costa del litoral argentino. La comunidad pesquera ante la planificación metropolitana". *Íconos Revista de Ciencias Sociales*, nro. 75, vol. XXVII, enero-abril 2023: 35-56.
- ARGENPORTS (2022). "¿Un mega puerto comercial del Estado y Cargill cerca de Rosario?", *Argenports.com*, 23 de noviembre.
- ASCELRAD, Henri, Gustavo DAS NEVES BEZERRA y Edwin MUÑOS GAVIRA, (2010). "Inserción económica internacional y "resolución negociada" de conflictos ambientales en América Latina". *EURE*, vol. 36, Nro. 107, abril 2010: 27-47.
- ASOCIACIÓN ARGENTINA DE ABOGADOS/ AS AMBIENTALISTAS (2020). "El estatuto político y legal en materia socio-ambiental del Proyecto Hidrovía Paraná – Paraguay". Documento de propuesta presentado en el Consejo Federal Hidrovía, 22 de febrero de 2021, Rosario, provincia de Santa Fe, Argentina. Recuperado de: <https://drive.google.com/drive/folders/1ACORQBUBAge1oDxUGnDx65EjmZgqX8u7>



- BAIGÚN, Claudio (ed.) (2022). "El territorio pesquero en el marco de la planificación y el ordenamiento territorial del Delta del río Paraná". Serie Pesca en Humedal. Fundación para la Conservación y el uso Sustentable de los Humedales. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Wetlands Internacional.
- BOLETÍN OFICIAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA (14 de febrero de 1997). Ministerio de Justicia y derechos legales de Argentina. Recuperado de: http://www.infoleg.gob.ar/?page_id=216
- CARGILL (2023). "Historia". Recuperado de: <https://www.cargillargentina.com.ar/es/historia>
- CAUCE (2019). "Hidrovia Industrial Paraguay - Paraná". Programa Humedales Sin Fronteras, Paraná, agosto de 2019. Recuperado de: https://www.youtube.com/watch?v=uySccv5wQM&feature=emb_imp_woyt
- DI YENNO, Federico; BERGERO, Patricia y CALZADA, Julio (2022). "Cargill encabeza el ranking de exportadores de Argentina en el año 2021". *Informativo Semanal Bolsa Comercio de Rosario*, año XXXIX, N° Edición 2036, 21 de enero.
- EL CIUDADANO (2004). "El proyecto Cargill es un urbanicidio". *El Ciudadano*, 7 de mayo.
- ENTE DE COORDINACIÓN METROPOLITANA (2023). "Alvear". Recuperado el 23 de mayo de 2023 de: <https://ecomrosario.gob.ar/localidad/6>
- ENTE DE COORDINACIÓN METROPOLITANA (2023). "Villa Gobernador Gálvez". Recuperado el 23 de mayo de 2023 de: <https://ecomrosario.gob.ar/localidad/6>
- FERNÁNDEZ EQUIZA, Ana *et al.* (2021). "Propuesta metodológica para el estudio de conflictos ambientales. Su aplicación al análisis del conflicto forestal en Misiones, Argentina", *Revista Geográfica Venezolana* Volumen 62(1) 2021: 12-27.
- FERRERO, Brian (2011). "La gestión comunitaria de la pesca en el bajo Paraná argentino. Un estudio de caso con pescadores artesanales", en Graciela Alcalá (editora) *Pescadores en América Latina y el Caribe: espacio, población, producción y política*, 1, pp. 25 a 49.
- FERRERO, Brian y Nancy ARISPE RAMOS (2015). "Pescadores artesanales del Bajo Paraná argentino: entre la complejidad y la tragedia de los comunes". *Avá 26. Dossier*, junio 2015: 61-81.
- GÁRGANO, Cecilia (2022). *El campo como alternativa infernal*. Buenos Aires, Imagomundi.
- GASTÓN, Aldana y Rodolfo TREBER (2020). "La desregulación de la Hidrovia amenaza con la destrucción de la naturaleza". *El Ciudadano*, 17 de octubre. Recuperado de: <https://www.elciudadanoweb.com/la-desregulacion-de-la-hidrovia-amenaza-con-la-destruccion-de-la-economia-y-la-naturaleza/>
- GRAS, Carla y Valeria HERNÁNDEZ (coord.) (2013). *El agro como negocio. Producción, sociedad y territorios en la globalización*. Buenos Aires, Biblos.



- HARVEY, David (2005). "El "nuevo" imperialismo: acumulación por desposesión". *CLACSO*, p. 100-129.
- KNEEN, Brewster (2005). *Gigante Invisible Cargill y sus estrategias transnacionales*. Buenos Aires, Grain y Redes-At.
- KOSIK, Karel (2012). *Dialéctica de lo concreto*. Rosario, Editorial Autónoma.
- KUSCH, Rodolfo (2011). *Obras Completas*. Tomo III. Rosario, Fundación Ross.
- LEFF, Enrique (2004). *Racionalidad ambiental. La reapropiación social de la naturaleza*. Buenos Aires, Siglo XXI.
- LEY N° 24.385 de 1994. "Acuerdo de transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná". Sancionada el 19 de noviembre de 1994, Argentina.
- LEY N° 24093 de 1992. "De Actividades portuarias". Sancionada el 3 de junio de 1992, Argentina.
- MANZANAL, Mabel. (2014). Desarrollo, Poder y territorio. *Realidad Económica*, (283): 17 a 48.
- MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL DE LA NACIÓN (2023). "Registro Nacional de Barrios Populares", Argentina. Recuperado de: <https://lookerstudio.google.com/u/0/reporting/0a127285-4dd0-43b2-b7b2-98390bfd567f/page/klATC>
- MINISTERIO DE ECONOMÍA DE LA NACIÓN (2021). "Ranking exportaciones por exportador de granos y subproductos". Secretaría de Agricultura Ganadería y Pesca de la Nación, Argentina. Recuperado el 20 de mayo de 2021 de: https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/ss_mercados_agropecuarios/exportaciones/archivos/000020_Ranking%20Exportaciones%20por%20Exportador%20de%20Granos%20y%20Subproductos/000015_2021.php
- MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN (2023a). "Mapa de puertos argentinos", Argentina. Recuperado el 25 de mayo de 2023 de: <https://www.argentina.gob.ar/puertos-vias-navegables-y-marina-mercante/Mapa-de-Puertos-Argentinos>
- MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN (2023b). Vía Troncal Navegable. Argentina. Recuperado el 25 de mayo de 2023 de: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/via-navegable-troncal/sobre-la-hidrovia>
- ORELLANO, Luciano (2020). *La Argentina sangra por las barrancas del río Paraná*. Buenos Aires, Ediciones Ägora.
- PEPPINO, Julieta (2022). "Hidrovía Paraguay Paraná", en José Muzlera y Alejandra Salomón *Diccionario del Agro Iberoamericano*. Tercera edición ampliada. Buenos Aires, TeseoPress.
- REBORATTI, Carlos (2000). *Ambiente y sociedad. Conceptos y relaciones*. Buenos Aires, Ariel.



- ROLDÁN, Diego y Marcos URCOLA (2021). "De la acción comunal a la acción colectiva: la movilización social de los pescadores santafesinos en la conflictividad territorial del río Paraná (2000-2020)". *Historelo*. Vol. 14, Nro. 31, sept - dic de 2022: 124 a 164.
- SALDI, Leticia y Lucrecia WAGNER (2013). "Aportes antropológicos a la Historia Ambiental en contextos y estudios latinoamericanos". *Revista Latinoamericana de Historia*. Vol. 2. N°8, octubre 2013, pp. 8 a 30.
- SANTOS, Milton (2000). *La naturaleza del Espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*. Buenos Aires, Ariel.
- SECRETARÍA DE AGRICULTURA GANADERÍA Y PESCA (2023). "Capacidad de almacenaje, ritmos de embarque, calado y crushing en puertos cerealeros", Argentina. Recuperado de: https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/ss_mercados_agropecuarias/infraestructura/archivos/000010_Puertos/capacidad_almacenaje.php
- SOTO FERNÁNDEZ, D. *et al* (2007). "La protesta campesina como protesta ambiental, siglos XVIII-XX". *Historia Agraria* n.º 42, agosto 2007: 277-301.
- SVAMPA, Maristella (2019). *Las fronteras del neoextractivismo en América Latina*. Alemania, CALAS.
- TREBOUX Javier y Emilce TERRÉ (2022). Las fábricas aceiteras en Argentina pueden industrializar 70,4 millones de toneladas anuales al máximo de capacidad. *Informativo Semanal Bolsa de Comercio de Rosario*, año XL - N° Edición 2071, Especial Agroindustria, 6 de octubre.
- VOGELMANN, Verónica (2021). "Las múltiples dimensiones de la conflictividad social y laboral en torno a un complejo industrial – portuario 2003-2019. Notas introductorias", ponencia presentada en el VI Workshop "Los conflictos laborales en la Argentina del siglo XX y XXI: un abordaje interdisciplinario de conceptos, problemas y escalas de análisis, 18 y 19 de noviembre de 2021, Tandil (en prensa).
- WETLANDS INTERNATIONAL (2019). "Una mirada sobre los impactos de la Hidrovía en los humedales del Corredor Fluvial Paraguay-Paraná. Programa Corredor Azul". Fundación Humedales, Buenos Aires, *Wetlands International*. Recuperado de: <https://lac.wetlands.org/publicacion/una-mirada-sobre-los-impactos-de-la-hidrovia-en-los-humedales-del-corredor-fluvial-paraguay-parana/>
- ZARRILI, Adrián. (2018). "Cuenca del Plata: ríos, planicies y sociedades en el Cono sur". *Revista de História Regional* 23(1): 7-36.
- ZURRO, Tomás y Emilce TERRÉ (2023). "El Gran Rosario se mantuvo en el segundo puesto del ranking de nodos portuarios agroexportadores del mundo en 2022". *Informativo Semanal Bolsa de Comercio de Rosario*. AÑO XL - N°Edición 2096, 21 de abril. Recuperado de: <https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/el-gran-5>

