



“De Río a Hidrovía”. Conflictividad Ambiental y Disputas por el Paraná en el Corredor sur del Gran Rosario

Julieta Peppino¹

Un enorme y extraño dragón
le arrebató la luz a mi memoria
devoró mi universo de fantasía.
(J.L. Riveras 2022, 203)

En el extremo izquierdo la terminal portuaria “Punta Alvear”, propiedad de la empresa transnacional *Cargill*, ubicada en la localidad de Alvear sobre el corredor sur² del corredor metropolitano del Gran Rosario, provincia de Santa Fe, Argentina. Hacia el margen derecho, un pescador artesanal del barrio “Bajo Paraná”, del mismo pueblo, arribando a la costa luego de su jornada laboral. Imágenes que se solapan. Paisajes superpuestos. El río como testigo de un conflicto de intereses de largo aliento.

¹ Doctoranda en Ciencias Sociales y Humanas (Universidad Nacional de Quilmes). Becaria doctoral del Centro de Estudios de la Argentina Rural, Universidad Nacional de Quilmes (CEAR-UNQ/CONICET), Argentina. Profesora y Licenciada en Antropología (Universidad Nacional de Rosario). ORCID: 0000-0002-1473-9194. E-mail: julietapeppino2@gmail.com

² Nos referimos al territorio costero que incluye las localidades de Villa Gobernador Gálvez, Alvear, Pueblo Esther, General Lagos y Arroyo Seco en la Provincia de Santa Fe, Argentina.

Figura 1. Territorios superpuestos: *Cargill* y Bajo Paraná. Alvear, Santa Fe, Argentina.



Fuente: Elaboración propia en base al trabajo etnográfico.

Corría el mes de mayo y el sol de la siesta curtía las pieles a orillas del Paraná. El ardor no se percibía, quizás por el viento fresco que -en estas latitudes- hace sentir el invierno. María “ensilla”³ el mate que viaja de mano en mano, entre palabras y silencios. Ella es pescadora como gran parte de su familia. Su padre fue uno de los primeros pescadores en habitar el barrio hace casi medio siglo atrás. Más de treinta años trabajando sobre la canoa acreditan un modo de “estar siendo”⁴ y una concepción particular sobre el ambiente que rodea el encuentro.

En uno de los intersticios de la entrevista, desde la duda sincera, interrogo: “¿Qué es el río para vos?”. Ella se toma unos segundos -asegurándose que la respuesta sea certera- y afirma: “Es nuestra cultura. Los indígenas recolectaban y pescaban. Y tenían la casa a orillas del río. Nuestros ancestros, la cultura nuestra [...] El río es biodiversidad, es todo. Para mí es todo, pero para ellos es todo comercio”⁵.

³ Refiere a la acción de acondicionar el mate ante de cebarlo.

⁴ Kusch, Rodolfo, *Obras Completas*, Tomo III (Rosario: Fundación Ross, 2011).

⁵ María, entrevista con la autora, 14 de mayo de 2023, Pueblo Esther, Santa fe, Argentina. (Grabación y transcripción en posesión de la autora).

Evocamos sus palabras para iniciar este ensayo dónde reflexionamos acerca de la disputa por el territorio desde dos racionalidades⁶ contrapuestas, dos concepciones antagónicas respecto del río y el territorio ribereño: una desde el cual el río es concebido como fuente de vida y supervivencia, como sustrato de la cultura; y otra, que desde una racionalidad económica concibe al Paraná como una “autopista fluvial”⁷ en tanto infraestructura de transporte para la exportación de *commodities* al mundo. El modo en que María lo sintetiza nos permite graficar nuestra problemática de estudio e ilustrar un escenario de conflicto que baña las costas del Paraná en las últimas tres décadas.

A comienzos de la década de 1990⁸, ante el avance de las políticas neoliberales en América Latina en el marco del Consenso de Washington, se llevó a adelante en Argentina un proceso de privatización y extranjerización sin precedentes sobre las vías navegables, costas y puertos. Asimismo, se profundizó un proceso de reprimarización económica asentado en un modelo “neextractivista”⁹ y de expansión del “agronegocio”¹⁰ a lo ancho de la región.

En ese contexto se extendió sobre la ribera del Paraná medio -desde la localidad de Timbúes a Arroyo Seco- el complejo agroindustrial portuario del Gran Rosario, conocido también bajo la denominación extranjera de *Up River Parana Ports*. En simultáneo, los países que integran la Cuenca del Plata, con el financiamiento de organismos multilaterales como el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco Mundial, entre otros, avanzaron en el desarrollo de un proyecto de infraestructura con el propósito de acelerar los tiempos de transporte y abaratar los costos de fletes de los productos destinados al comercio de exportación. Así nació el Proyecto “Hidrovía Paraguay Paraná”: “un sistema fluvial que se extiende por 3.442 km desde Puerto Cáceres (Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay) y permite la navegación de embarcaciones de gran calado destinadas al transporte de productos minerales,

⁶ Leff, Enrique, Racionalidad ambiental. La reapropiación social de la naturaleza (Ciudad de México: Siglo XXI editores, 2004).

⁷ Orellano, Luciano, La Argentina sangra por las barrancas del río Paraná (Buenos Aires: Ediciones Ágora, 2020).

⁸ Tomamos como referencia inicial de este período la sanción de la Ley de Reforma del Estado en Argentina el 17 de agosto de 1989. La misma otorga el marco jurídico para avanzar en un proceso de privatizaciones sin precedentes.

⁹ Swampa, Maristella, Las fronteras del neextractivismo en América Latina (Alemania: CALAS, 2019).

¹⁰ Gras, Carla y Hernández, Valeria (coord.), El agro como negocio. Producción, sociedad y territorios en la globalización (Buenos Aires: Biblos, 2013).

combustibles, granos y derivados de la agroindustria”¹¹. La firma del “Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay Paraná” (1992) otorgó un marco político y normativo a escala regional, a partir del cual se habilitó un proceso de disciplinamiento del río que condujo a la profundización del dragado del canal.

Paralelamente, la descentralización y privatización del sistema portuario mediante la Ley N.º 24093 de 1992, junto a la autorización del cultivo de soja genéticamente modificada (1996) generaron las condiciones para la expansión del polo de producción de oleaginosas más importante del mundo sobre las costas del Gran Rosario. Con 30 terminales portuarias a lo largo de 70km de costa el *Up River* representa el principal enclave portuario del corredor Hidrovía Paraguay Paraná y constituye el segundo polo agroexportador a nivel mundial¹².

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. Siguiendo a Álvaro Álvarez¹³ entendemos que el emplazamiento de mega infraestructuras vinculadas al complejo extractivista genera tensiones con otras lógicas preexistentes de apropiación, producción y significación del territorio y abre un escenario de “conflictividad ambiental”¹⁴ que es preciso estudiar y analizar.

En relación a nuestro problema de estudio, el emplazamiento de la empresa *Cargill* en el año 2005, sobre el corredor sur del Gran Rosario abrió un escenario de conflicto ambiental que se configuró a partir de la interacción de múltiples elementos: transformaciones territoriales del espacio público, impactos negativos sobre la flora y fauna del humedal, incompatibilidad entre el desarrollo de la pesca y las tareas de dragado, disputa por la ocupación de las costas con las comunidad pesqueras y efectos nocivos sobre la salud de la población, entre otros factores que ponen en evidencia la disputa por el uso de los bienes comunes. Este fenómeno da cuenta de

¹¹ Peppino, Julieta, *Hidrovía Paraguay Paraná*, en José Muzlera y Alejandra Salomón, *Diccionario del Agro Iberoamericano*, Tercera edición ampliada (Buenos Aires: TeseoPress, 2022), p.1.

¹² Zurro, Tomás. y Terre, Emilce, “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 de 2023.

¹³ Álvarez, Álvaro, *Infraestructura de transporte y disputas territoriales. La IIRSA en Santa Fe* (Ciudad Autónoma de Buenos Aires: CLACSO, 2021).

¹⁴ Ascelrad, Henri, *Conflitos ambientais, a atualidade do objeto*, Revista Conflitos, 2004.

una lógica de avasallamiento sobre el territorio y demuestra que la reproducción-acumulación del capital concentrado es posible gracias a un proceso -simultáneo- de “desposesión”¹⁵ de los de los medios de vida de las grandes mayorías. En este caso, el río se erige como uno de sus principales baluartes.

La insalubridad permanente en la vida cotidiana de las poblaciones aledañas a las agroindustrias y puertos nos permite pensar que el capital construye territorios “inhabitables”. Ante esta situación, la relocalización de las poblaciones aparece como la “única” alternativa, o -en palabras de Cecilia Gárgano¹⁶- como la “alternativa infernal” frente a la (im)posibilidad de resistir y existir en dichas condiciones. En algunos casos, el avance sobre las costas también se completa con la imposición de un proceso de “desalojo” de las comunidades locales, que incluso niega o soslaya su preexistencia en el lugar. ¿Será que las costas del Paraná se configuran como un nuevo “desierto” a conquistar por el avance del capital?

Ante un presente de crisis sistémica y de aceleramiento del metabolismo del capital, estudios como el que presentamos nos advierten sobre la necesidad de una transformación profunda del sistema económico y social. Asimismo, abren un conjunto de interrogantes sobre las posibilidades concretas de pensar-habitar los territorios desde racionalidades no extractivistas y ofician como herramientas teórico políticas para la construcción de otros “mundos posibles” de mayor justicia social y ambiental.

REFERENCIAS

Ascelrad, Henri, *Conflitos ambientais, a atualidade do objeto*, Revista Conflitos, 2004. https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/590751/mod_resource/content/1/Conflitos%20Ambientais%20no%20Brasil.pdf

Álvarez, Álvaro, *Infraestructura de transporte y disputas territoriales. La IIRSA en Santa Fe (Ciudad Autónoma de Buenos Aires: CLACSO, 2021).*

Gárgano, Cecilia, *El campo como alternativa infernal. Pasado y presente de una matriz productiva ¿sin escapatoria?* (Buenos Aires: Ediciones Imago Mundi, 2022).

¹⁵ Harvey, David, *El “nuevo” imperialismo: acumulación por desposesión* (Buenos Aires: CLACSO, 2005)

¹⁶ Gárgano, Cecilia, *El campo como alternativa infernal. Pasado y presente de una matriz productiva ¿sin escapatoria?* (Buenos Aires: Ediciones Imago Mundi, 2022).

Gras, Carla y Hernández, Valeria (coord.), El agro como negocio. Producción, sociedad y territorios en la globalización (Buenos Aires: Biblos, 2013).

Harvey, David, El “nuevo” imperialismo: acumulación por desposesión (Buenos Aires: CLACSO, 2005)

<http://biblioteca.clacso.org.ar/clacso/se/20130702120830/harvey.pdf>

Kusch, Rodolfo, Obras Completas, Tomo III (Rosario: Fundación Ross, 2011).

Leff, Enrique, Racionalidad ambiental. La reapropiación social de la naturaleza (Ciudad de México: Siglo XXI editores, 2004).
<https://drive.google.com/file/d/1aAQ36bGaAg6Mngvkw5hGbMbyPPbAVT03/view?usp=sharing>

Ley N^a 24093, “de actividades portuarias”, 3 de junio de 1992, Argentina.

Orellano, Luciano, La Argentina sangra por las barrancas del río Paraná (Buenos Aires: Ediciones Ägora, 2020).

Peppino, Julieta, Hidrovía Paraguay Paraná, en José Muzlera y Alejandra Salomón, Diccionario del Agro Iberoamericano, Tercera edición ampliada (Buenos Aires: TeseoPress, 2022) .<https://www.teseopress.com/diccionarioagro/chapter/hidrovia-paraguay-parana-argentina-1994-2021/>

Riveras, José Luis, Suicero. Memorias de un galvecino (Rosario: Laborde Editor, 2022)

Swampa, Maristella, Las fronteras del neoextractivismo en América Latina (Alemania: CALAS, 2019).

Zurro, Tomás. y Terre, Emilce, “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^o Edición 2096 (21 de abril de 2023).
<https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/el-gran-5>