

# **Grandes inversiones y conflictos socio-territoriales. Efectos de la localización de terminales portuarias en dos localidades de la Hidrovía Paraná Paraguay**

Avance de investigación en curso

GT 07: Desarrollo Territorial y Local: desigualdades y descentralización

Mariana Schweitzer  
Docente e Investigadora CONICET-UBA

## **Resumen**

Junto a la puesta en valor del río Paraná con la implementación del Programa Hidrovía Paraná-Paraguay, grandes terminales portuarias se asentaron en la franja fluvial, en territorios urbanos como los casos que se presentan, San Lorenzo y Puerto General San Martín, generando importantes transformaciones territoriales. Las empresas que operan en los recintos portuarios realizan actividades productivas, de almacenamiento y de exportación, y hacia ellas llegan grandes flujos de materias primas atravesando las tramas urbanas. Problemas ambientales, de invasión del tejido residencial e incompatibilidad de usos, afectaciones sobre la salud y las construcciones, son parte de las externalidades negativas en un contexto con sectores excluidos que no reciben beneficios de las nuevas actividades.

**Palabras clave:** Grandes proyectos, producción del territorio, conflictos socio-territoriales

## **1. Introducción**

En el trabajo que sigue se entiende al territorio en el sentido planteado por Raffestin, conformado a partir del espacio y producto de una acción de un actor que se lo apropia (concreta o abstractamente), y con ello lo territorializa. Así se puede definir al territorio como espacio apropiado y transformado en el cual se despliegan las relaciones de poder (Raffestin, 1993). Siguiendo en esta línea, y en relación a las escalas de acción de los actores que territorializan al espacio, Valenzuela señala que *“Los procesos de producción del espacio geográfico revisten dimensiones dadas por los agentes intervinientes, que operan distintos niveles o instancias (escalas) con sus prácticas materiales y representaciones mentales (imágenes y discursos). Como resultado de esta dinámica en el espacio geográfico se manifiestan los procesos de desarrollo desigual y diferenciación espacial”* (Valenzuela, 2006, p.130), diferenciación que se acelera con la consolidación de los procesos de globalización económica y el desarrollo tecnológico.

A partir de 1990 y en el marco de la Reforma del Estado, cobró impulso el Programa de la Hidrovía Paraná- Paraguay, y con ello surgieron grandes terminales portuarias sobre el río Paraná. Estas terminales son puertos privados, construcciones nuevas y ampliaciones de plantas existentes, que incluyen múltiples funciones en sus recintos. En ellos se procesa, se almacena y se exporta. Son mucho más tecnificadas que ocupan poco personal.

Con estas nuevas actividades y el cambio en su escala se han generado transformaciones territoriales, tanto a nivel regional como en los espacios rurales y urbanos atravesados por las nuevas dinámicas que imprimen estos grandes proyectos, en un espacio que aparece como escenario de conflictos socio-territoriales derivados de la dinámica propia del sistema capitalista en sus distintas escalas (global, regional y local), en un contexto de relaciones asimétricas y de procesos de desarrollo desigual.

Conflictos que tienen lugar producto de que *“como capital globalmente comandado no tiene fidelidad al lugar, éste es continuamente extorsionado”* (Santos, 1999, p.258).

La mayor cantidad de las plantas de procesamiento de soja se encuentran en las terminales localizadas en el entorno de la ciudad de Rosario, entre el Puerto General San Martín (hacia el Norte) y General Lagos (hacia el Sur), en una franja de aproximadamente 200 km. Esta zona se ha constituido en un centro de convergencia, procesamiento y embarque de soja hacia los mercados externos. Concentra el 80% de las exportaciones sojeras y es una zona en la cual se radicaron empresas multinacionales vinculadas al agro-negocio como Cargill, Bunge Argentina, el grupo francés Louis Dreyfus, filiales de empresas multinacionales como Aceitera General Deheza, Vicentín y Pérez Companc.

En el trabajo que se presenta se analizan las transformaciones en un área de gran producción de riqueza, en las localidades de Puerto General San Martín y San Lorenzo, Provincia de Santa Fe. En esta área están localizadas 24 terminales portuarias que en su mayoría operan con hidrocarburos, cereales, oleaginosas y subproductos.

## **2. La Hidrovia Paraná- Paraguay y las nuevas terminales portuarias**

La Cuenca del Plata es una región de América del Sur en torno de los ríos Paraná, Uruguay y Paraguay, que junto con sus afluentes y tributarios desembocan en el Río de la Plata. Es una de las cuencas más extensas del planeta y la segunda en extensión del continente luego de la Cuenca del Amazonas. Con una superficie de casi 3.200.000 km<sup>2</sup>, abarca el Sur, el Sudeste y el centro Oeste de Brasil, el Sudeste de Bolivia, todo el Paraguay, el Norte, la mesopotamia y la pampa húmeda de la Argentina, y gran parte del Uruguay. Es una zona con importantes recursos naturales (aparte del agua), extensas áreas alta productividad agraria, una gran concentración de actividades industriales, relativamente alta densidad de población, y es salida natural para la producción de extensas regiones.

Los ríos que integran esta cuenca, en su mayoría, son navegables por barcazas, y sólo en algunos tramos pueden circular barcos de gran porte. Estos ríos, que fueron utilizados como vías de transporte por comunidades aborígenes y luego por los conquistadores españoles para penetrar al interior del continente, a partir del XVI tuvieron gran relevancia para la fundación de las primeras ciudades, junto con los caminos que conducían a Lima, entonces capital del Virreinato del Alto Perú. A partir de la segunda mitad del siglo XIX la navegación tomó impulso con el comercio entre Asunción y Buenos Aires y con el establecimiento de los primeros puertos sobre el Río Paraguay para la exportación de tanino. Ya en el siglo XX se consolidó un sistema de puertos en la franja fluvial del Río Paraná, parte de los cuales a comienzos del siglo XIX pasaron a formar parte del cluster de procesamiento de oleaginosas, harina, aceites y biodiesel más importante del mundo. Este cambio profundo en la dimensión, complejidad e incidencia de los puertos sobre los territorios, fue posible en el contexto del modelo neoliberal de los 90, a partir de la promulgación de la Ley de Puertos durante el gobierno de Menem (Ley N°24.093/92), ley que permitió la transferencia del dominio, administración o explotación de los puertos -hasta entonces bajo la órbita nacional- a los estados provinciales, municipales o a la actividad privada.

Debido a que las márgenes de los ríos y su sedimentación van cambiando a lo largo de su desarrollo, condicionando la navegación, la localización y la radicación de puertos, se plantearon como necesarios trabajos de dragado para mejorar las condiciones de navegación dentro de la Cuenca del Plata. Para ello se ha definido un programa para el transporte fluvial, el Programa Hidrovia Paraná-Paraguay, como una estrategia de transporte fluvial a lo largo del sistema hídrico en un tramo de 3.442 km. entre Puerto Cáceres (Brasil) y el puerto Nueva Palmira (Uruguay), a lo largo de los ríos Paraguay, Paraná y del Plata. Con este programa se busca optimizar la navegación diurna y nocturna de barcazas y remolcadores durante los 365 días del año. El acondicionamiento de la vía navegable, junto al

desarrollo de un sistema portuario, mejoras en la accesibilidad terrestre y una flota adaptada a las características de la vía acondicionada, confluyen al objetivo de reducir los costos de transporte entre zonas ricas en recursos naturales del corazón de América del Sur y el Océano Atlántico.

Los trabajos se iniciaron en mayo de 1995. Hidrovia y EMEPA<sup>1</sup> resultaron las ganadoras de la licitación realizada en 1992 por el Gobierno Nacional para la concesión del Río Paraná con el fin de asegurar un calado de 32 pies entre Santa Fe y el Océano Atlántico, bajo un régimen de peaje. Hoy el calado hasta Puerto General San Martín llega a 34 pies y está previsto que llegue a 36 pies en un corto plazo. De allí hasta la ciudad de Santa Fe se prevé su profundización a 28 pies y desde Santa Fe al Norte el calado es de 10 pies y se discute su aumento a 12 pies.

Como se ha señalado el dragado del río ha permitido el ingreso de buques de mayor tamaño y un ahorro sustancial del costo de los fletes. Según un informe de la Bolsa de Comercio de Rosario, antes del dragado concesionado (cuando el calado era de 26 pies desde San Martín al mar) los buques cargaban 30.000 toneladas y tenían que completar entre 15.000 y 20.000 toneladas en Brasil. Cuando se profundizó a 32 pies, podían cargar hasta 42.000 toneladas ahorrando u\$s 93.217 por barco, y al concretarse en 2006 los 34 pies se pudo llegar a las 45.600 toneladas ahorrando u\$s 113.688. En el mismo informe se estima que cuando el dragado llegue a 36 pies los barcos podrán cargar 49.200 toneladas. Según un funcionario de la empresa Hidrovía *“Con el calado a 34 pies de Puertos San Martín al océano, el 31,2% de los buques graneleros utiliza el 100% de sus bodegas, pero en dos o tres años cuando alcancemos los 36 pies, este porcentaje subirá al 46%. Y si algún día se logran los 42 pies de calado, estaremos en el 70%”*<sup>2</sup>. Con la conclusión del proyecto se lograría la disminución de los tiempos de navegación en un 30%, al mismo tiempo que un aumento de la capacidad de transporte con la circulación de buques de mayor tamaño (Schweitzer, 2012).

De esta forma al área del entorno de Rosario, el mayor cluster de procesamiento de soja en el mundo, no sólo llega a producción de exportación agrícola local, sino que desde Paraguay y Bolivia se transportan granos y subproductos que ingresan a los puertos para su posterior procesamiento en la industria aceitera de la zona, o para ser exportados en forma de grano<sup>3</sup>. Es en este sector de la Hidrovía en el cual el aumento del calado del río permite el ingreso de grandes buques, donde se han desarrollado grandes puertos con importantes avances tecnológicos. Puertos que se conforman como plantas de procesamiento, acopio y exportación, grandes inversiones que generan fuertes impactos no sólo sobre la vía fluvial, sino también sobre los usos del suelo y las actividades en áreas urbanas y rurales.

Para profundizar en el análisis de los efectos en la configuración de los territorios de estas actividades y de las nuevas escalas que cobran, se ha trabajado con dos localidades de ese sector de la Hidrovía: Puerto General San Martín y San Lorenzo. Se han analizado las transformaciones en aspectos vinculados con las actividades productivas, la población, los usos del suelo y la relación entre radicaciones industriales y usos residenciales, el empleo, los flujos de transporte, las condiciones del hábitat y del medio ambiente.

### 3. Los casos de estudio Puerto General San Martín y San Lorenzo

San Lorenzo y Puerto General San Martín son dos localidades ubicadas en el Norte del aglomerado del Gran Rosario, ambas en el Departamento de San Lorenzo, provincia de Santa Fe. Están vinculadas

<sup>1</sup> Hidrovía S.A es la empresa concesionaria del Río Paraná, integrada por Jan De Nul (empresa de dragado Belga) y EMEPA S.A., el núcleo empresarial argentino.

<sup>2</sup> Datos provistos por Raúl Escalante de Hidrovía SA. Fuente: El Cronista -04-05-2011 <http://www.cronista.com/transportycargo/La-hidrovia-se-lucio-frente-a-lacomunidad-maritima-interamericana-20110504-0002.html>

<sup>3</sup> Actualmente, según la Bolsa de Comercio de Rosario, los puertos del Norte del Gran Rosario tienen capacidad ociosa.

funcionalmente entre sí, separadas por un arroyo, el Arroyo San Lorenzo (límite entre ambas), y conectadas por cruces.

San Lorenzo fue fundada a finales del siglo XVIII por los franciscanos, 23 km al Norte de Rosario, para extender su tarea evangelizadora. A partir de mediados del siglo XIX, comenzaron a instalarse en la zona los primeros quinteros. Puerto General San Martín, por su parte, fue fundada por un agricultor inmigrante escocés, quien compró varias fracciones de tierra en la costa del río para crear el pueblo cuyo trazado fue aprobado en 1889. Ambas ciudades crecieron impulsadas por un constante flujo migratorio que se asentó en la región, y mantuvieron un perfil fuertemente apoyado en la agricultura hasta mediados del siglo XX, cuando las actividades industriales cobraron importancia al amparo del modelo de sustitución de importaciones<sup>4</sup>.

En el año 1935 se instaló la primera fábrica en la región, Molinos Río de la Plata, y años más tarde una destilería de YPF (la primera empresa en construir un muelle), y una filial de Fabricaciones Militares. Las leyes de promoción industrial impulsadas durante el gobierno de Frondizi habilitaron la apertura de una gran cantidad de fábricas en el país, y la franja costera del Río Paraná fue un escenario privilegiado en el desarrollo industrial. Entre ellas se instalaron Massey Ferguson, Duperial y John Deere, Petroquímica, Esso y Sulfacid. La sinergia que produjo la combinación entre el sector público y privado permitió que la región se convirtiese pronto en un núcleo dinámico de industria manufacturera, y con ello el crecimiento demográfico del municipio se aceleró. Si bien los primeros puertos surgieron transcurridas las primeras décadas del siglo XX, cuando las destilerías petroleras utilizaban los muelles para la carga y descarga de sus productos, adquirieron mayor relevancia a partir de la década del '60. Ese perfil industrial se mantuvo hasta avanzando los años 70 del viejo siglo, cuando el desembarco del modelo neoliberal trajo aparejado el cierre de gran cantidad de establecimientos. A lo largo de la década del '90 la ciudad se reconvirtió definitivamente: Puerto General San Martín y San Lorenzo se transformaron en ciudades portuarias. Las empresas que se han asentado en esa ribera son firmas que buscaban una salida fluvial para abaratar sus costos de transporte, y eligieron a esta zona dado a que es el último punto en el que el calado de la Hidrovía llega a 34 pies permitiendo el acceso de grandes buques. Están ubicadas en una de las zonas más productivas del país, en un área de alto dinamismo donde confluyen muchos corredores de transporte y a la que llegan productos para su exportación. Estos puertos tuvieron un gran crecimiento en el nuevo siglo impulsados por el crecimiento de las actividades exportadoras de granos y subproductos. Son filiales de empresas multinacionales que no sólo radican allí actividades vinculadas al almacenamiento y a la exportación, sino también otras relativas a la producción, al procesamiento de granos y a la elaboración de subproductos. Son puertos de segunda y de tercera generación ya que no sólo son el lugar físico donde se cargan y descargan barcos, sino que también se desarrollan actividades industriales en sus recintos y con ello generan flujos de materias primas y productos terminados y semiterminados. Son nodos de transporte industrial y comercial.

Las actividades portuarias generan un constante e intenso movimiento de productos que acceden a la ciudad, una pequeña parte en trenes y la mayoría en camiones. El acceso a las localidades y a los puertos actualmente está colapsado por el tráfico de camiones. La preocupación de los empresarios radica de la mejora de los accesos para que no se fragmente el sistema logístico, la cadena de abastecimiento permanente: cada minuto de más de un barco en muelle es plata.

San Lorenzo junto a Puerto General San Martín, constituyen actualmente un polo que abarca a más de 24 terminales privadas. San Lorenzo es un puerto especializado en graneles sólidos (oleaginosas, cereales y subproductos) y graneles líquidos (aceites vegetales), mientras que Puerto Gral. San Martín también tiene localizadas terminales que atienden al sector químico, petroquímico, minero, energético y de derivados del petróleo. En el Complejo Portuario San Lorenzo-San Martín, entre los Km 441-452

<sup>4</sup> <http://www.mpgsm.gov.ar/historia.php>.Municipalidad de Puerto general San Martín y <http://www.sanlorenzo.gov.ar/> Municipalidad de San Lorenzo

del río Paraná, se localizan -entre otras- empresas como Vicentin, Bunge, Toepfer, Nidera y Cargill (ver cuadro N°1).

**Cuadro N°1**  
**Terminales portuarias en el Complejo Portuario San Lorenzo- San Martín**

<b>AREA PORTUARIA</b>	<b>TERMINALES</b>	<b>PRODUCTOS QUE OPERA</b>
<b>AREA PUERTO SAN MARTIN</b>	Puerto Dreyfus Timbúes	Cereales y subproductos
	Puerto Noble	Cereales y subproductos
	Muelle Alumbrera Limited Suc. BsAs	Concentrado de cobre, oro y plata
	Terminal 6 SA (Muelle Norte)	Cereales, subproductos y aceites oleaginosos
	Terminal 6 SA (Muelle Barcazas)	Cereales y subproductos
	Terminal 6 SA (Muelle Sur)	Cereales, subproductos y aceites oleaginosos
	Resinfor Metanol SA	Aceite vegetal
	Cargill SA (Muelle de Barcazas)	S/D
	Cargill SA (Muelle Quebracho)	Cereales, subproductos y aceites oleaginosos
	Mosaic SA (Muelle de Fertilizantes)	Fertilizantes
	Petrobrás Energía (Ex PASA)	Hidrocarburos
	Nidera SA	Cereales, subproductos y aceites oleaginosos
	Toepfer International Argentina SRL (Muelle El Tránsito)	Cereales, subproductos y aceites oleaginosos
	Bunge- La Plata Cereal (Muelle Pampa)	Cereales y subproductos
Bunge- La Plata Cereal (Muelle Dempa)	Cereales, subproductos y aceites	
<b>AREA PUERTO SAN LORENZO</b>	YPF SA (Muelle Chacabuco)	Hidrocarburos líquidos y gaseosos - carbón
	ESSO SAPA San Lorenzo	Petróleo y derivados
	Petrobrás Energía (Ex Refisán)	Petróleo y derivados
	A.C.A Coop Ltda	Cereales, aceite y fertilizantes
	ICI Argentina SA	Ácidos, sulfatos e insecticidas
	Vicentín SAIC	Cereales, subproductos y aceites
	Molinos Río de la Plata SA. (Muelle San Benito)	Cereales, subproductos y aceites
	Sulfacid SA	Productos químicos
Celulosa Argentina SA	no opera actualmente	

Fuente: Plan Maestro y Director del Sistema de Navegación troncal, 2008

En relación a las características de la población del área de estudio, la provincia de Santa Fe entre los dos últimos censos creció por debajo de la media nacional, con una variación 2001-2010 del 6,5%, mientras que para el conjunto del país la variación fue del 10,6%. En esta provincia las variaciones relativas, desde 1947 hasta la fecha, han sido menores a las de la media nacional, agudizándose este

fenómeno en los dos últimos períodos intercensales. Por su parte, el Departamento de San Lorenzo tuvo un crecimiento mayor a la media provincial, alcanzando un 10,7% en el último período. Es uno de los departamentos que registró mayor crecimiento dentro de la provincia. Su densidad de población fue de 84,2 hab/km<sup>2</sup> en el 2010 (Instituto Nacional de Estadística y Censos-INDEC, 2010).

En relación a las localidades analizadas, según el Censo Nacional del 2001 San Lorenzo alcanzó los 43.520 habitantes y Puerto General San Martín, bastante menor, los 10.871 (Instituto Nacional de Estadística y Censos-INDEC, 2010). Si bien aún no hay datos del Censo del 2010 por localidad, se calcula que la primera llegó a los 50.000 habitantes.

La provincia de Santa Fe es la mayor productora de oleaginosas, de leche y de maquinarias agrícolas del país, la segunda en carne vacuna y porcina, miel, muebles de madera y automóviles, y la tercera en la producción de cereales. Las actividades industriales se localizan en el Sur de la provincia con centro en Rosario y en sus alrededores.

Según el CNA, en el 2002 Santa Fe tenía una superficie implantada de 5.428.341 has. en las que las oleaginosas (soja) eran predominantes, ocupando el 49% de esa superficie. También eran relevantes los cereales para grano y las forrajeras, que representaron sobre el total de la superficie implantada un 28 y un 21% respectivamente (CNA 2002). Si bien no están disponibles los datos discriminados del Censo Nacional Agropecuario del 2008, según información de la Organización de Estados Americanos, en la campaña 2004/05 la superficie con soja pasó a representar el 70.5% sobre la superficie el total cultivada, lo que acentúa una tendencia hacia casi un monocultivo (Organización de Estados Americanos, 2009).

#### **4. Los efectos del avance de la Hidrovía Paraná-Paraguay**

Se presentan los efectos de los grandes proyectos sobre la vía fluvial, el área rural y las localidades seleccionadas. Para su análisis se ha realizado trabajo de campo que incluyó entrevistas en profundidad a informantes claves, actores del sector público de la Nación, de la Provincia de Santa Fe y de las localidades de Puerto General San Martín y San Lorenzo, a actores del sector privado y de la sociedad civil. A su vez se han realizado recorridos que permitieron el conocimiento más estrecho del territorio en cuestión.

Las críticas al proyecto Hidrovía llevan más de una década y media, y se basan en denunciar que tanto los trabajos sobre el río como los efectos sobre los cultivos, son motores de desastres ambientales y de exclusión social. Las previsibles consecuencias sociales, ambientales y económicas eran consideradas negativas por potenciar transformaciones en las economías tradicionales, acrecentando el desplazamiento de población.

Por otro lado consideran que el dragado de sedimentos repercute en la biodiversidad por alterar a morfología fluvial, y que al estar los sedimentos contaminados con agroquímicos, pesticidas, metales pesados, hidrocarburos, etc., pueden afectar el consumo del agua potable al momento de ser removidos. Otra de las consecuencias sobre el río está asociada a la navegación, actividad que aumentó considerablemente en los últimos años, a la vez que las políticas que se impulsan indican avances en el mismo sentido. Mensualmente son unos 400 barcos de gran porte los que navegan por el Río Paraná frente a Rosario. En su mayoría son buques graneleros o “bulk carriers”, buques tanque, portacontenedores y convoyes de empuje de barcaza (Stancich, 2007). Este aumento de los flujos tiene su correlato en el retroceso de la barranca del río.

Sobre el área rural, el avance de la soja ha producido el retroceso en la explotación ganadera y en los cultivos tradicionales como son el maíz, sorgo o trigo. Junto a ello avanza la agricultura moderna, intensiva y expulsora de población. La expansión de la frontera agraria ha generado un desproporcionado aumento del valor de la tierra, situación que favoreció la concentración de la tierra en la búsqueda de ampliar la escala para reducir los costos, y que va acompañada con el aumento en el tamaño de las explotaciones. Los Censos Nacionales Agropecuarios de la Argentina dan cuenta de este

proceso: entre los años 1988, 2002 y 2008 en nuestro país desaparecieron un total 144.640 explotaciones<sup>5</sup>. En la provincia de Santa Fe la reducción fue del 24% de las unidades productivas (Sánchez, 2012). Esto también significó el reposicionamiento y la emergencia de nuevas figuras como los arrendatarios y los *“pooles de siembra”*. La concentración también se evidenció en la producción, y se evidencia en las cifras aportadas por el Ministerio de Economía en el 2011: *“Sólo siete empresas concentran el 70 % de la producción total de aceites y seis el 87 % del total exportado”* (MECON, 2011. citado por Sánchez, 2012).

Esta agricultura moderna tiene también consecuencias ecológicas y sociales, como la deforestación acelerada, la erosión de los suelos, la contaminación del aire, agua y suelos, la pérdida de biodiversidad y los condicionamientos en los patrones de migración rural/urbana. *“Por otro lado, debido a la gran dependencia de insumos, es altamente ineficiente desde el punto de vista energético”* (Sánchez, 2012:5).

En relación a los efectos en el espacio urbano de las localidades que se han tomado como casos de análisis, San Lorenzo y Puerto General San Martín, y a partir del trabajo de campo y de las entrevistas, se han observado situaciones fuertemente relacionadas entre sí, que se detallan en las líneas que siguen:

- Presiones de las empresas sobre la trama y sobre el tejido urbano. Se ha identificado la transformación de espacios públicos para la localización de instalaciones portuarias y para la mejorar de la accesibilidad a los puertos, que fueron posibilitados gracias a cambios realizados en la legislación de uso de suelo urbano. Este avance también se puede observarse en la venta de calles y espacios públicos a empresas para la construcción de puertos o para ampliar plantas de molienda<sup>6</sup>.
- Ciertos actores del ámbito local declaran que el concejo municipal (de San Lorenzo) no ejerce las funciones que le corresponde, que es presionado por las empresas y que no defiende los intereses de los pobladores sino que trabaja como una *“escribanía del intendente de turno”*.
- Se denuncia la disparidad de poder entre las empresas y el municipio, y las dificultades del control de las actividades que se realizan al interior de los recintos industriales. En palabras de un funcionario municipal, *“Te metés a una empresa y estás en territorio extranjero”*<sup>7</sup>. El mismo actor señala que las empresas tienen policía propia.
- Alegan que la Hidrovía facilita la entrada y salida de barcos y que, debido al oleaje que generan las embarcaciones de gran calado, se altera la costa del río Paraná, se desgasta la barranca y las construcciones cercanas se ven seriamente comprometidas.
- Se destaca la difícil convivencia de usos industriales y residenciales, los problemas que se originan en la proximidad de usos poco compatibles entre sí, en el avance de los usos industriales sobre los residenciales que repercuten en inseguridad para personas y para los bienes. La manipulación de los productos en el proceso productivo ha generado incendios y explosiones con consecuencias sobre el tejido residencial próximo<sup>8</sup>.

<sup>5</sup> La disminución fue de 87.689 unidades entre 1988 y 2002 y de 56.951 entre 2002 y 2008, lo que representó respectivamente un 20,82 % y 17,08%. A su vez, la concentración de la tierra se reflejó en un aumento de la superficie promedio de las unidades, que se elevó desde 421 hectáreas de promedio por unidad en 1988, a 544 hectáreas en el 2002 y a 562 hectáreas de promedio por unidad en el 2008.

<sup>6</sup> Funcionarios municipales citan como ejemplo que la empresa Molinos, en su avance sobre el tejido residencial, compró predios cerca de su planta y luego le solicitó al gobierno municipal que realice cambios en los usos del suelo para poder extenderse. En este sentido también funcionarios de la Provincia criticando estas prácticas manifiestan que la parte estratégica del territorio se arma en función de la iniciativa privada y no de las pautas del Estado.

<sup>7</sup> Subsecretario de Empleo de San Lorenzo.

<sup>8</sup> Como casos denunciados en los últimos años se pueden citar la explosión en la planta de A.C.A. en el año 2002 que causó tres muertos y roturas de viviendas, la explosión en túneles y celdas en Toepfer, cuyo resultado fue la muerte de tres personas, el incendio en Molinos Río de la Plata en el 2008, otro incendio en el depósito de crudo de Petrobras durante el mismo año en el cual no se permitió el ingreso de bomberos para combatir el fuego y el incendio en silo de Vicentín en el año 2012. Se acusa también a las empresas por la muerte de camioneros (durante 2009 y 2010) intoxicados por pesticidas, debido a que la producción es fumigada directamente en el interior de los

- Hay efectos sobre la salud de la población por la polución sonora y por el polvillo que está suspendido permanentemente en el aire. Se denuncia que los productos químicos utilizados dentro de las empresas<sup>9</sup>, así como el monóxido de carbono despedido por la enorme cantidad de camiones que ingresan y egresan de las empresas, son peligrosos en casos de exposición prolongada<sup>10</sup>. Asimismo se señala la existencia de casos de cáncer y de intoxicaciones que no quedan registrados en las estadísticas locales, ya que por la complejidad de las patologías, no pueden ser atendidas en los centros de salud de las localidades y deben trasladarse a Rosario.
- Otros problemas derivados de estos grandes proyectos tienen que ver con la inseguridad vial por el alto tránsito de camiones. También hay problemas edilicios en las viviendas adyacentes a las vías que reciben los mayores flujos vehiculares. Respecto al alto tránsito de camiones, se menciona que en los meses de mayor movimiento se colapsan las playas de camiones y como consecuencia las banquetas de las rutas se convierten en lugares de espera para poder entrar a las terminales portuarias<sup>11</sup>. Esta intensidad de tránsito y la congestión que avanza en las calles de las localidades, llega a impedir la entrada de ambulancias.
- Finalmente, las actividades asociadas a las terminales portuarias, debido a la alta tecnología que manejan, no generan cantidades de puestos de trabajo que puedan resolver los problemas de empleo.

## 5. A modo de cierre

Los puertos, sus actividades y su modernización que aparecen dominantes en el paisaje urbano, tienen una fuerte presencia. Han generado un conjunto de efectos socio territoriales en su superposición con la población y las actividades pre-existentes. Muchos de los habitantes que fueron a trabajar en las industrias de mediados del siglo XX y en la construcción de las nuevas plantas, se quedaron residiendo allí, en un contexto de desarrollo tecnológico de alto nivel, con baja demanda de mano de obra.

El conjunto de efectos resulta en la existencia de una dualidad socio-territorial: una ciudad visible, “próspera”, tecnológica, a la vez que otra ciudad “invisibilizada”, con condiciones ambientales subóptimas y con un alto nivel de vulnerabilidad social. En función de las observaciones realizadas cabe preguntarse ¿qué beneficios le quedan a estas localidades?, ¿Qué implica este proceso desde el punto de vista social?

El territorio parece amoldado a las demandas de las empresas, territorializado por este actor de gran peso, con comandos externos a la región y al país, y que opera en distintos niveles y escalas. Las decisiones de localización de este actor global se apoyan en los beneficios diferenciales de los territorios en cuanto a proximidad a los recursos y al transporte entre otras, y tal como señaló Milton Santos, no tienen fidelidad con el lugar. La población es la que recibe las externalidades negativas en un contexto en el cual el lugar donde se asientan aparece como un obstáculo a la realización de su proceso productivo que hay que minimizar.

---

camiones. Esta práctica de fumigado con fosfina sobre los vehículos, también mencionada por funcionarios provinciales, tiene por objetivo agilizar el arribo de la producción a los puertos: los camiones son rociados en origen para que los plaguicidas vayan actuando durante el tiempo de viaje.

<sup>9</sup> Como azufre, ácido sulfúrico y el clorhídrico, metanol y nitrato de amonio.

<sup>10</sup> Despiden olores desagradables que se manifiestan en síntomas como picazón en los ojos, desórdenes gastrointestinales y enfermedades cardiorrespiratorias.

<sup>11</sup> El Director de Obras Públicas de Santa Fe menciona que en octubre del 2011 entre Rosario y San Lorenzo habían tres filas de camiones parados sobre la ruta y que sólo quedó habilitada para la circulación en una sola mano. En este sentido señala que el 90% de los camiones esperan sobre las rutas y sólo el 10% en las playas. Estas esperas pueden llegar a ser de hasta una semana. Por otro lado estas esperas son funcionales a las empresas, que apuntan a disminuir los tiempos muertos para producir y despachar las mercaderías en los buques, y optimizar la cadena logística en la búsqueda de aumentar la productividad y reducir los costos.



## 6. Bibliografía

GUTMAN, Pablo. “Teoría Económica y Problemática Ambiental: Un diálogo Difícil”. *Desarrollo Económico*, vol. 25, N° 97. 1985

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS – INDEC. Censo Nacional Agropecuario 2002

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS – INDEC. Censo Nacional Agropecuario 2008

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS – INDEC. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS - INDEC. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010.

MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, Ministerio de Transporte, Secretaría de Puertos y Vías Navegables (2008). *Plan Maestro y Director del Sistema de Navegación troncal*. Visión Estratégica y Bases para su Formulación en el Río Paraná.

ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS (2009). *Evaluación regional del impacto en la sostenibilidad de la cadena productiva de la soja: Argentina - Paraguay - Uruguay* Departamento de Desarrollo Sostenible, Secretaría General.

RAFFESTIN, Claude (1993). *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática

SÁNCHEZ Norma E. (2012). Modelo actual de desarrollo agrícola de la Argentina en CARRASCO, Andrés E., SÁNCHEZ, Norma E. & Liliana E. TAMAGNO. *Modelo agrícola e impacto socio-ambiental en la Argentina: monocultivo y agronegocios*, primera edición electrónica, AUGM-Comité de Medio Ambiente Serie Monográfica Sociedad y Ambiente: Reflexiones para una nueva América Latina.

SANTOS, Milton (1999). *A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção*. Hucitec, São Paulo.

SCHWEITZER, Mariana (2012). “El modelo extractivo y el acondicionamiento del territorio. La hidrovía Paraná-Paraguay y la IISRA” En Soria y Goldwaser (Directoras-Editoras) *Problemáticas Geográficas Argentinas. Territorios, actores sociales y sistemas productivos*. Ediciones GEPSE, Págs. 257-284, San Miguel. .

STANCICH, Elba (2007). Erosión de islas y barrancas del río Paraná. ¿Sólo es la naturaleza? Ríos para la vida, Raller ecologista, <http://tallerecologista.org.ar/menu/archivos/ErosionIslas2007.pdf>

VALENZUELA, Cristina Ofelia (2006). Contribuciones al análisis del concepto de escala como instrumento clave en el contexto multiparadigmatico de la geografía contemporánea. En *Investigaciones Geográficas*, Boletín 59, Universidad autónoma de México, México.

**Páginas web**

Municipalidad de San Lorenzo <http://www.sanlorenzo.gov.ar/>

Municipalidad de Puerto general San Martín <http://www.mpgsm.gov.ar/>