Revista nuestrAmérica
eISSN 0719-3092 · 2021 · vol. 9 · n.º 18 · e5426687
Ediciones nuestrAmérica desde Abajo · Chile
Esta obra podrá ser distribuida y utilizada libremente en medios físicos y/o digitales. La versión de distribución permitida es la publicada por Revista nuestrAmérica (post print). Color ROMEO azul. Su utilización para cualquier tipo de uso comercial queda estrictamente prohibida.
DOI 10.5281/zenodo.5426687
Licencia: CC BY-NC-SA 4.0

Disputas territoriales, infraestructura y desarrollo en la ciudad de Santa Fe, Argentina, en las primeras dos décadas del siglo XXI

Disputas territoriais, infraestrutura e desenvolvimento na cidade de Santa Fe, Argentina, nas primeiras duas décadas do século XXI

Territorial disputes, infrastructure and development in the city of Santa Fe, Argentina, in the first two decades of the XXI century

Álvaro Álvarez [a1]

[a] alvaroa22@yahoo.com.ar 0000-0003-3648-357X

[1] Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires y del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas de Argentina, Argentina

Recibido: 13-02-2021 • Aceptado: 31-08-2021 • Publicado: 03-09-2021

Resumen
América Latina adoptó en las últimas décadas proyectos de integración regional y desarrollo diseñados por instituciones financieras, como el Banco Interamericano de Desarrollo, con el objetivo de reconvertir la infraestructura de transporte existente y adaptarla a los requerimientos del comercio internacional, sobre todo de materias primas. Este trabajo estudia las transformaciones en transporte y logística de la ciudad de Santa Fe y las disputas sociales y ambientales generadas en un territorio considerado como estratégico en la circulación de flujos, focalizando sobre todo en el análisis del rol de los movimientos socio-territoriales como sujetos de la resistencia a las formas hegemónicas de uso del espacio geográfico en un contexto de expansión del extractivismo en la región.
Palabras clave : infraestructura; desarrollo; conflictos; movimientos socioterritoriales; Santa Fe

Resumo
Nas últimas décadas, a América Latina tem adotado projetos de integração e desenvolvimento regional elaborados por instituições financeiras como o Banco Interamericano de Desenvolvimento com o objetivo de reconverter a infraestrutura de transporte existente e adaptá-la às exigências do comércio internacional, especialmente de matérias-primas. Este trabalho estuda as transformações no transporte e na logística da cidade de Santa Fé e as disputas socioambientais geradas em um território considerado estratégico na circulação dos fluxos, enfocando sobretudo a análise do papel dos movimentos socioterritoriais como sujeitos. de resistência às formas hegemônicas de uso do espaço geográfico em um contexto de expansão do extrativismo na região.
Palavras-chave : infraestrutura; desenvolvimento; conflitos; movimentos socioterritoriais; Santa Fé

Abstract
In recent decades, Latin America has adopted regional integration and development projects designed by financial institutions such as the Inter-American Development Bank with the aim of reconverting the existing transport infrastructure and adapting it to the requirements of international trade, especially raw materials. This work studies the transport and logistics transformations of the city of Santa Fe and the social and environmental disputes generated in a territory considered strategic in the circulation of flows, focusing above all on the analysis of the role of socio-territorial movements as subjects of resistance to hegemonic forms of use of geographic space in a context of expansion of extractivism in the region.
Keywords : infrastructure; development; conflicts; socioterritorial movements; Santa Fe

Introducción

En las últimas décadas existe un consenso entre instituciones supranacionales promotoras de la integración regional, como la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) o el Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la Unión Suramericana de Naciones (UNASUR), en aseverar que la persistencia de la brecha de infraestructura en la región limitan y entorpecen el camino hacia el desarrollo (CEPAL, 2016). En este sentido el boletín FAL de la CEPAL planteaba en el año 2016 que "[…] un gasto anual promedio del orden del 6,2% del PIB era necesario en la región para poder afrontar los flujos de inversión en infraestructura requeridos para satisfacer las necesidades de las empresas y los consumidores finales durante el período 2012-2020" (CEPAL 2016, 4).

En base a este diagnóstico la inversión en infraestructura se posicionó en la agenda de los países como un aspecto fundamental para alcanzar el desarrollo, sobre todo aquellas infraestructuras que están vinculada a la inserción de las economías regionales en el mercado internacional. El diagnóstico asume también que América Latina constituye una región comercialmente estratégica dado que posee recursos esenciales para el desarrollo del sistema capitalista que desde comienzos del siglo XXI, al amparo de paradigmas de desarrollo productivistas, ha impulsado la mercantilización creciente extendiendo la apropiación privada sobre la naturaleza, el trabajo y las creaciones comunes.

Este proceso de mercantilización avanza sobre los territorios y las múltiples dimensiones de la vida e intensifica lo que David Harvey denomina "acumulación por desposesión" (2005). La ampliación de las fronteras agropecuarias y mineras, es decir la proyección de esas actividades sobre ecosistemas frágiles en la región, no hubiera sido posible sino fuera por la potencia de una técnica colocada al servicio del gran capital y los mega-emprendimientos.

La transformación de los macrosistemas técnicos, sobre todo desde los años 70, ha generado la unificación del medio técnico a escala planetaria en lo que Milton Santos llamó un medio técnico-científico-informacional. Este proceso permitió no sólo la homogenización de las pautas productivas sino también de la circulación (Santos, 1996) con la expansión de mega obras de infraestructura.

Ese medio, altamente tecnologizado e informatizado, adquiere rasgos particulares que crean los marcos para la reproducción del sistema capitalista y para la reproducción de la vida en las actuales condiciones tecnológicas. Estos rasgos son: la transformación de los territorios nacionales en espacios nacionales de la economía internacional; la exacerbación de las especializaciones productivas; la aceleración de todas

Generado automáticamente con el visor de <JATS>Studio a partir de XML-JATS. Un aporte gratuito a la academia

las formas de circulación, la consolidación de la división territorial y social del trabajo; las localizaciones empresarias vinculadas a la productividad espacial de los lugares; el recorte horizontal y vertical de los territorios; la constitución de las regiones a través de la organización socioeconómica del territorio; y la tensión creciente entre lo local y lo global (Santos 1996, 133).

La región atraviesa así un proceso de profundo reordenamiento territorial a partir de una nueva avanzada del capital, en su etapa de mayor concentración, sobre los bienes comunes. Un reordenamiento verticalizado (Cataia, 2017) con una escasa o nula participación de quienes se ven mayormente afectadas y afectados por los nuevos usos del espacio geográfico y la naturaleza. Es así como proyectos extractivos de diferente índole (megamineras, agronegocios, represas, monocultivos forestales, etc.) se establecen en el territorio continental con un saldo muy positivo para las grandes empresas en términos de super rentabilidad (como se comprobó en la década del 2003 al 2013), pero dejando enormes pasivos ambientales, mayor pobreza, destrucción y escasa recaudación estatal.

Este reordenamiento territorial significa también un reordenamiento de la circulación. Grandes corredores de infraestructura fueron pergeñados a fines del siglo XX y comienzos del XXI por las instituciones financieras internacionales, como el Banco Interamericano de Desarrollo, el Fondo para el Desarrollo de la Cuenca del Plata y la Corporación Andina de Fomento, e impuestos en la región a partir de proyectos de “integración y desarrollo” como la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana (en adelante IIRSA).

Este trabajo recupera y actualiza parte de los aportes realizados al estudio de las transformaciones de infraestructura en la ciudad de Santa Fe en la tesis doctoral “La Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana. Estudio del Eje Hidrovía Paraguay-Paraná a partir del Proyecto de reconversión del Puerto de Santa Fe” (Álvarez 2019, FHyCE- UNLP), poniendo énfasis en una dimensión fundamental en la producción del territorio (Manzanal, 2014) como es el desarrollo de movimientos socioterritoriales (Fernándes 2005) que, cuestionando los patrones hegemónicos de desarrollo, resisten en el lugar a la desposesión capitalista (Harvey 2005) generada por las grandes infraestructuras extractivistas (Álvarez 2019).

Considerando al territorio, al lugar (Santos 1996), como una construcción social (Fernándes 2005) lo que implica que éste no es algo dado sino que abarca una multiplicidad de fenómenos de índole económica, política e ideológica, que pueden entrar en contradicción y que dependen de relaciones de fuerza; el siguiente trabajo desarrolla un estudio de la dimensión geográfica de los movimientos sociales que surgen de la resistencia al emplazamiento de grandes obras de infraestructura, centrando el análisis en la ciudad de Santa Fe, Argentina, dada su relevancia en la circulación de flujos en la región.

El estudio del impacto territorial de las grandes obras de infraestructura pone en evidencia el proceso de segmentación del espacio así como la imposición de una visión hegemónica en relación a la delimitación y uso del mismo. En este sentido, pretendiendo visibilizar las resistencias sociales y destacar el rol de los sujetos colectivos en la producción de espacio geográfico, este trabajo utiliza una metodología que enfatiza la perspectiva cualitativa y que pondera la voz de estos sujetos.

Entendiendo al mundo social a partir de múltiples relaciones complejas, contradictorias y dinámicas, que son abordadas en diferentes niveles de análisis (García 2006), se estudia el lugar y los actores sociales partiendo de la articulación entre estos con dinámicas que son estructurales y procesuales. Las técnicas utilizadas son entrevistas semi-estructuradas, en profundidad, y la observación participante que fueron desarrolladas a partir del trabajo de campo que se realizó entre los años 2013 y 2018. Se utilizan también en el análisis diversas fuentes como documentos oficiales de los diferentes niveles de

Generado automáticamente con el visor de <JATS>Studio a partir de XML-JATS. Un aporte gratuito a la academia

Estado, informes técnicos y entrevistas en la prensa local. Se geo-referencian, a partir del trabajo de campo y el estudio de los documentos e informes, las obras de infraestructura de transporte más importantes en Santa Fe.

La hipótesis que guía esta investigación es que las grandes obras de infraestructura, comprendidas dentro de megaproyectos de integración y desarrollo, responden a dinámicas globales de circulación y son emplazadas en el espacio geográfico generando disputas territoriales y despojo sobre las comunidades locales. Esas disputas territoriales se manifiestan en conflictos ambientales y en la emergencia de movimientos socioterritoriales.

El trabajo está dividido en introducción y tres apartados: en el primero se aborda la relación entre la IIRSA y las obras de infraestructura planificadas para Santa Fe caracterizando la reconversión de los macrosistemas de transporte en la ciudad. En el segundo se analizan los conflictos sociales desarrollados y la emergencia de movimientos socioterritoriales en la Isla del Sirgadero, espacio de mayor conflictividad por obras de infraestructura en los últimos años en Santa Fe. En el tercer apartado se delinean algunas reflexiones finales de la investigación.

La IIRSA y la Ciudad de Santa Fe

La Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana es un proyecto subcontinental de reconversión de los macrosistemas técnicos en las áreas de energía, transporte y comunicaciones, impulsado por Brasil en el año 2000 y llegando a tener en el 2017 una cartera de casi 600 proyectos por una inversión estimada de 198.000 millones de dólares (IIRSA-COSIPLAN, 2017).

El Comité de Coordinación Técnica de IIRSA integrado por la Corporación Andina de Fomento (CAF), el Fondo para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) es quien define los proyectos estratégicos y diseña los corredores de infraestructura regional. En un informe del año 2000 titulado “Un nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional en América del Sur” el BID explicitaba los propósitos de la institución en América del Sur y diseñaba los lineamientos generales de la política de infraestructura seguida por doce países del subcontinente en los siguientes 20 años: “Existe una necesidad urgente de combinar las ventajas comparativas del continente sudamericano en recursos naturales, humanos y financieros para competir exitosamente en el extranjero” (BID 2000, 12). Para esto el BID identifica que un requisito crítico es el déficit de infraestructura exportadora y la necesidad de adaptación a los estándares internacionales dado que:

> […] durante muchos años ha sido más difícil por las barreras que surgen de la geografía del continente y desafortunadamente ha sido, un objetivo que hasta ahora no ha recibido la atención que merece. Sin embargo, el desarrollo de la ciencia y la tecnología nos provee en la actualidad de inmensas posibilidades para las oportunidades que ofrece la geografía, que no puede considerarse más como un obstáculo insuperable. (BID 2000, 13)

Como obstáculo o como recurso, estas han sido las miradas hegemónicas sobre las condiciones geográficas y naturales de la región en los programas de desarrollo. En tal sentido y buscando resolver los cuellos de botella a la circulación la IIRSA impulsó 10 corredores de infraestructura, franjas multinacionales que atraviesan de Este a Oeste y de Norte a Sur el territorio regional, con mega obras de infraestructura que garantizan la fluidez y el abastecimiento de energías: ferrocarriles, carreteras,

Generado automáticamente con el visor de <JATS>Studio a partir de XML-JATS. Un aporte gratuito a la academia

puertos, aeropuertos, túneles, oleoductos, gasoductos, hidroeléctricas, parques eólicos, etc., todo coordinado a partir de una logística centralizada e hiper desarrollada donde los nodos logísticos tienen un rol central.

La ciudad de Santa Fe aspira a convertirse en este marco, por su posición de "rotonda" en la circulación de cargas Este-Oeste y Norte-Sur, en un polo logístico relevante para la región como articuladora de dos ejes vertebrales en los diseños de IIRSA: la Hidrovía Paraguay-Paraná y el Corredor Bioceánico Central, que es parte del eje Mercosur – Chile[1]. En este proyecto la construcción del Puente Santa Fe – Paraná, la circunvalación vial y ferrovial de la ciudad y la reconversión de puerto son infraestructuras nodales. En este sentido, en las últimas décadas el impulso de los actores locales y transnacionales (nucleados fundamentalmente en la Bolsa de Comercio de Santa Fe) a la infraestructura de transporte se corresponde con la implementación de estos proyectos regionales redimensionando el peso de la ciudad en la geopolítica sudamericana.

Santa Fe proyecta referenciarse regionalmente como una zona de actividad logística privilegiada, en un punto luminoso y verticalizado (Santos, 1997) para la circulación de flujos, con una alta densidad técnica e informacional. El territorio santafecino asume así dinámicas que emergen de un orden global que es construido a partir de una estrategia selectiva por parte de los actores transnacionales sobre territorios considerados esenciales a las aspiraciones hegemónicas. Silveira resume esto de la siguiente manera:

> La concretización de diversos grados de racionalidad en el espacio surge como un acto de imperio y, al mismo tiempo, ofrece una trama de densidades distintas. Puntos luminosos y verticalizados y áreas opacas de la horizontalidad resultan de la elección "racional" de lugares, por agentes hegemónicos, para abrigar el orden global. Esos lugares luminosos podrían ser definidos por sus altas densidades. La densidad técnica (Santos, 1996b) resulta del grado de artificialidad de un área y su máxima expresión son los espacios inteligentes, donde la coincidencia entre objetos y acciones hegemónicas es prácticamente total, al tiempo que la densidad informacional (Santos, 1996b) se refiere a los grados de exterioridad del lugar y a su respectiva capacidad de relacionarse con otros puntos. La actual división territorial del trabajo exige de los lugares una alta densidad técnica e informacional, pues éstos deben ofrecer sistemas de objetos y servicios que garanticen eficiencia y fluidez. (2011, 7)

La arquitectura de circulación de flujos diseñada por IIRSA tiene en Santa Fe un nodo estratégico, en términos técnicos e informacionales, dada su ubicación como espacio de articulación de corredores. La ciudad está emplazada sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná, cuenta con 22 pies de navegación si se optimiza el calado y se relocaliza el puerto, posicionándose como el último puerto de ultramar con capacidad de navegación de buques ultramarinos de dicho corredor. Por otro lado, se encuentra en el centro del Corredor Bioceánico Porto Alegre- Santa Fe- Coquimbo siendo una ciudad con capacidad de crecimiento como polo logístico. Para que este objetivo se cumpla en los últimos años se ha impulsado una serie de mega-obras de infraestructura como la circunvalación vial y ferrovial, la mejora del ferrocarril Belgrano Cargas, la construcción de playas de carga y descarga de contenedores y sobre todo se avanzó en la planificación de un nuevo enlace de la ciudad con Paraná.

Este nuevo enlace Santa Fe – Paraná estará materializado en un puente que será el más largo de Argentina, la obra incluye 20 puentes entre las islas y el puente principal cruza todo el río y tendrá una longitud entre pilares de 400 metros con 35 metros de altura para el paso de barcos. La longitud total del puente tendrá 4 kilómetros sobre el río Paraná y atraviesa en Santa Fe la Isla del Sirgadero donde se encuentran emplazados barrios históricos de pescadores en la ciudad.

Generado automáticamente con el visor de <JATS>Studio a partir de XML-JATS. Un aporte gratuito a la academia

La parte central del puente contará con cuatro carriles de circulación y un separador con un ancho total 20,30 metros. La zona de Santa Fe tendrá un enlace de terraplenes, puentes en las islas, distribuidores viales y cruces ferroviarios hasta la circunvalación de la ciudad, y con conexiones con las rutas a Córdoba y Rosario, donde se construirán dos viaductos de 90 y 140 metros (Diario Ahora 21/11/2018, Entre Ríos). El siguiente mapa georeferencia las obras de infraestructura en marcha y planificadas sobre la ciudad de Santa Fe.

Mapa 1

[Imagen no disponible]

obras estratégicas en la ciudad de Santa Fe Álvarez, Tesis doctoral: "La Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana. Estudio del eje Hidrovía Paraguay-Paraná a partir del proyecto de reconversión del Puerto de Santa Fe" 2019, 263. Depositado en Zenodo. DOI https://doi.org/10.5281/zenodo.5427031

Esos objetos técnicos son utilizados por las corporaciones aprovechando todas sus funciones lo que permite mejorar el desempeño y abreviar los tiempos de producción y circulación (Silveira, 2016). La tecnificación de la producción y de la circulación en gran escala permite a los actores económicos fundamentales obtener lucros antes impensados lo cual es factible de observar en aquellos territorios considerados estratégicos.

En este sentido el proyecto de reubicación y reconversión del Puerto de Santa Fe es sin dudas la obra con mayor impacto sobre el territorio santafesino proyectada en los últimos años, sobre todo porque trae aparejada otras infraestructuras viales y ferroviarias, como las descritas con anterioridad. Se corresponde con una tendencia global de transformar y refuncionalizar los puertos ante los cambios tecnológicos y de composición de los tráficos, lo cual ha llevado a reconfigurar los accesos para mejorar no sólo la operativa portuaria, sino también reorientar la relación puerto-ciudad y reordenar los ambientes costeros (UTN, 2010). Convergen en Santa Fe, en este sentido, varios proyectos gubernamentales de desarrollo territorial abordados desde diferentes escalas y promovidos por diferentes niveles del Estado: Plan Urbano Santa Fe Ciudad, Plan Director Vial y Ferroviario, Plan Estratégico Provincial Santa Fe Visión 2030, Plan Estratégico Territorial Argentino.

La nueva conexión vial entre Santa Fe y Paraná se proyecta asociada al emplazamiento del nuevo puerto dado que su relocalización, considerada por el gobierno municipal como una obra de gran "incidencia geopolítica en el marco del reposicionamiento territorial de la ciudad y toda la región", busca la consolidación de una "plataforma logística en la que se complementará las acciones específicas con distintas modalidades de transporte, distribución de cargas y actividades conexas asociadas a la producción y el comercio internacional" aspecto que requiere obras complementarias como el "Plan Director Vial y Ferroviario" del Municipio que articula todos los sistemas y subsistemas de transporte desde una mirada metropolitana, en donde se incluyen obras estratégicas de infraestructura y conexiones viales y ferroviarias como la construcción del puente a Paraná y el proyecto de ampliación de la Ruta Provincial N° 1 (Gobierno de la ciudad de Santa Fe 2011) (Acebal y Álvarez 2018).

Galimberti (2014) argumenta que el nuevo rol de las ciudades y las regiones en la aldea global, tiene la característica dual de conectar y vincular sistemas urbanos a nivel internacional pero, simultáneamente, producir efectos desestructurantes y de marginalidad socio-territorial. Recuperando a Sassen (1997), la autora afirma que las ciudades que resultan nodos estratégicos en la economía global tienden a desconectarse de su contexto por lo cual, se genera una realidad dual, por un lado algunos sectores presentan un desarrollo internacionalizado de la economía generando nuevas dinámicas mientras que otros apenas sobreviven.

Generado automáticamente con el visor de <JATS>Studio a partir de XML-JATS. Un aporte gratuito a la academia

Es en este sentido descrito por Galimberti que en la actualidad el eje de la discusión y conflicto en torno a las obras de infraestructura en Santa Fe tiene como foco la selección de las trazas viables por parte de la Consultora ATEC encargada del estudio de factibilidad de la nueva conexión vial entre Santa Fe y Paraná, y en torno a la traza complementaria al nuevo emplazamiento del puerto (Acebal y Álvarez, 2018) dados los impactos positivos en términos de circulación para las grandes empresas y negativos en términos de subsistencia para las comunidades que habitan en el lugar.

La traza, como puede observarse en el mapa, parte en la Avenida Circunvalación de la costa sur de la ciudad de Santa Fe, y avanza sobre el Barrio Alto Verde en la parte suroeste del distrito costero, atraviesa caminos vecinales y rurales en la isla hasta cruzar la RN168 a la altura de Colastiné Sur, antes de cruzar el río Paraná. En Entre Ríos atraviesa la jurisdicción del municipio de Paraná, alcanzando la costa lindera al camping “Toma Vieja”, y continuando en dirección sureste hasta el empalme con el acceso Norte de la Ruta Nacional 168. (Acebal y Álvarez, 2018). Según el informe de la Consultora, es la traza más corta -29,3 km de extensión- pero también: “la que tiene mayor incidencia en el área urbana de ambas costas puesto que puede implicar expropiación en el área urbana y rural, y reasentamiento de población en las islas, donde existen irregularidades en la tenencia de la tierra” (ATE 19/10/2015, 3).

Esta infraestructura, que responde a las dinámicas de circulación bioceánicas fundamentalmente, es traccionada por los intereses de actores que actúan en escalas diversas y que son determinantes en las formas que asume la inserción de la región en la economía internacional. Operan en el territorio santafesino empresas del agronegocio conocidas como el complejo ABCD (ADM, Bunge, Cargill y Dreyfus) quienes manejan el 70% del comercio mundial de granos según el Atlas Agroalimentario de la Fundación Heinrich Böll (2018).

En tal sentido es importante remarcar que se exportaron de los puertos que están sobre la Hidrovia Paraguay-Paraná un total de 47,7 millones de toneladas de soja en el año 2016 (Comité Intergubernamental de la Hidrovía, 2016) constituyendo a la región en uno de los principales exportadores de soja y sus derivados del mundo, sobre todo hacia el mercado asiático lo que revitaliza la importancia de la conexión hacia el Pacífico con el eje bioceánico Porto Alegre – Santa Fe - Coquimbo.

De la totalidad al lugar. La resistencia territorial como forma de re-existencia social

Las resistencias sociales, ancladas en los territorios, se han constituido en América Latina en un factor fundamental de contrapeso a “modelos de desarrollo” que se imponen a partir del despojo a las comunidades locales y asumen formas de producción y circulación que responden a las lógicas y dinámicas de acumulación del capital, verticalizadas, y con profundos impactos sociales y ambientales.

Milton Santos planteó la existencia de una esquizofrenia del espacio por los efectos desiguales de la producción del territorio sobre los actores sociales en el marco de la globalización:

> El territorio así como el lugar son esquizofrénicos, porque de un lado acogen los vectores de la globalización, que en ellos se instalan para imponer su nuevo orden, y, de otro lado, en ellos se produce un contra-orden, porque hay una producción acelerada de pobres, excluidos, marginalizados. Crecientemente reunidos en ciudades cada vez más numerosas y mayores, y experimentando una situación de vecindad (que, según Sartre, es reveladora), esas personas no se subordinan de forma permanente a la racionalidad hegemónica y, por eso, con frecuencia pueden

Generado automáticamente con el visor de <JATS>Studio a partir de XML-JATS. Un aporte gratuito a la academia

> entregarse a manifestaciones que son la contra-cara del pragmatismo. Así, junto a la búsqueda de sobrevivencia, vemos producirse, en la base de la sociedad, un pragmatismo mezclado con la emoción, a partir de los lugares y de las personas juntos. Ese es, también, un modo de insurrección en relación a la globalización, con el descubrimiento de que, a despecho de ser lo que somos, podemos también desear ser otra cosa. (2004, 93)

En este proceso el papel del lugar es determinante para Santos (2004), dado que este no es solamente un marco de vida sino un espacio vivido, es decir, una experiencia siempre renovada hecha de conflictividades pasadas, presentes y por venir.

Mançano Fernándes (2005) pretende integrar en una definición de territorio los intereses sectoriales puestos en juego, las relaciones y los conflictos o disputas. Para esto, propone en el análisis la separación entre territorios materiales e inmateriales asumiendo que la materialidad de los territorios puede ser divida en: los espacios de gobernanza que remiten sobre todo al Estado en sus múltiples niveles (nacional, provincial, municipal); los espacios de la propiedad, contemplando diferentes tipos; y las territorialidades que comprenden las formas tradicionales de habitar el espacio, las formas de uso de los actores locales que es un aspecto significativo a la hora de estudiar los agrupamientos e identidades colectivas. Para el autor estos espacios y actores sólo existen en su interrelación (en las relaciones múltiples y diversas) lo que permite observar de qué forma, en la construcción del espacio, se fueron superponiendo diferentes tipos de territorialidades.

En este sentido de la construcción material de la territorialidad, y la importancia del lugar en la construcción de las subjetividades y la resistencias, es importante explicitar que la Isla del Sirgadero, que incluye hoy a los barrios de La Vuelta del Paraguayo, Alto Verde, Baja Distéfano, La Guardia, Colastiné Sur y Norte, entre otros, encuentra su génesis en la vinculación con las actividades de producción y reproducción que, entre 1886 y 1912, se desplegaron en el centro ferroportuario integrado por el Ferrocarril Santa Fe y el Puerto Colastiné. Asimismo, en este ámbito, se fue consolidando un área de producción e intercambio de cultivos frutihortícolas destinada al consumo local, que perduró incluso hasta luego de finalizada la actividad del Puerto Colastiné ocasionada por la inauguración del nuevo puerto de ultramar en la ciudad de Santa Fe en 1911. En este centro, ubicado al este del ejido municipal de la ciudad de Santa Fe y dentro del valle aluvial del Río Paraná, se desenvolvieron territorialidades sociales que arraigaron formas de habitar ligadas a las condiciones geográficas por lo que el trabajo y subsistencia de gran parte de sus habitantes se afirma en estrecho vínculo con el río (Acebal y Crovella, 2017).

Es así que el territorio ribereño se encuentra atravesado por conflictos ligados a la tenencia de la tierra y a inundaciones recurrente, los cuales se relacionan íntimamente con modos de producción y apropiación del espacio. En la actualidad, en el marco de un proyecto continental de interconexión física entre la ciudad de Santa Fe y Paraná, se pueden observar concretamente las disputas por la forma de habitar este territorio y el uso del espacio geográfico (Álvarez, 2018) dado que sectores transnacionalizados y grandes grupos concentrados promueven un uso corporativo del espacio geográfico en detrimento de las formas históricas de uso del mismo materializando esto en intentos de desalojo y relocalización.

Como plantea Ana Clara Torres Ribeiro (2003), las condiciones generales de la producción capitalista, bajo la hegemonía del capital financiero y la retórica del desarrollo, demandan la más brutal alienación de territorio que se muestra por un lado como un territorio único abierto a la acción hegemónica, sin fronteras y sin barreras. Y por el otro, segmentado de acuerdo a sus capacidades productivas, como un

Generado automáticamente con el visor de <JATS>Studio a partir de XML-JATS. Un aporte gratuito a la academia

territorio hecho de enclaves, de privatización de los recursos naturales y por regiones que coinciden con los intereses de la grandes corporaciones y la geopolítica de los Estados centrales. Esta apropiación corporativa del territorio presenta una sustancia compuesta por la expropiación de recursos esenciales para la vida (Torres Ribeiro 2003, 265).

En este sentido, durante dos décadas de re-expansión del extractivismo en la región (en un nuevo ciclo extractivo), y desde la recomposición de la acumulación capitalista con posterioridad a las crisis de fin de siglo, los movimientos sociales han desarrollado estrategias y repertorios de acción para la defensa de las territorialidades construidas históricamente en los diferentes lugares donde los actores hegemónicos profundizaron la desposesión. Existe en ese sentido una relación directa entre la importancia de los territorios considerados vitales para el metabolismo del capital (las zonas luminosas según Santos, 1993), la infraestructura emplazada o proyectada en esos territorios, y la conflictividad y resistencia social.

Mançano Fernándes argumentará que esta relación intrínseca entre movimiento y territorio germina en la aparición de movimientos socio-territoriales en América Latina:

> Los movimientos socioterritoriales tienen el territorio no solamente como objeto, sino que éste es esencial para su existencia. Los movimientos campesinos, los indígenas, las empresas, los sindicatos y los estados pueden construirse en movimientos socioterritoriales y socioespaciales porque crean relaciones sociales para tratar directamente sus intereses y así producen sus propios espacios y sus territorios. (Fernándes 2005, 9)

Se desarrolla en el territorio, desde fines del siglo XX y comienzos del XXI, un nuevo ciclo de conflictividad social estrechamente relacionado con la defensa de mismo como espacio de vida y de reproducción social y cultural. En este sentido Tarrow arguye que “los movimientos sociales no inventan formas de contención de la nada, sino que innovan dentro y alrededor de los repertorios enclavados en la cultura” (2011, 120). En la Isla del Sirgadero, los repetidos intentos de relocalización, bajo la retórica de la “zona de riesgo” por inundaciones, han llevado al surgimiento de lazos comunales y organizaciones sociales que desarrollan mecanismos de resistencia ante la envestida del capital sobre sus espacios de vida.

María Teresa Schutt, quien habita en la Vuelta del Paraguayo, aclara la postura de los pobladores del barrio en el año 2014 frente a la propuesta del ejecutivo municipal de una posible relocalización, expresando la dimensión constitutiva y el lugar que el territorio ocupa en la construcción de su subjetividad:

> Yo quiero dejar en claro al intendente (...) que él no esté pensando que va a sacar a la gente a llevarlos a una zona alta como dice. A lo mejor algunas personas que hace poco que están en el barrio se irán, si le ofrecen un lugar mejor. Nosotros vivimos de la pesca, yo voy a cumplir 40 años, yo nací, me crié, formé mi familia y no pienso abandonar lo que yo construí, el trabajo que me costó levantar mi casa. Mi historia está ahí, mis abuelos lucharon, mis padres lucharon por la tierra esa. Así que la vamos a pelear ahí, que las obras se hagan en este barrio. (Entrevista televisiva en programa “Los Olvidados” 27/7/2014; María Schutt, vecina de La Vuelta del Paraguayo)

Anahí Acebal, integrante del Proyecto Revuelta, movimiento socio-territorial que desarrolla una vasta tarea en uno de los barrios afectados por los proyectos de infraestructura, denuncia los intereses de fondo tras los intentos de desalojo y reubicacion en cada inundación:

Generado automáticamente con el visor de <JATS>Studio a partir de XML-JATS. Un aporte gratuito a la academia

> La gente no se va a cansar y no sólo no se va a cansar sino que propone una forma de vivir distinta en ese mismo lugar y denuncian lo que hay detrás de esto: intentos de desalojo, especulación inmobiliaria, sabemos que hay grandes potencias económicas, gente con mucho dinero interesadas en estas tierras, y el negocio que se puede hacer con todo lo que tiene que ver con la revalorización de las zonas de islas, con la actividad del Puerto y demás. (Entrevista televisiva en programa "Los Olvidados" 27/7/2014; Anahi Acebal, integrante de "Proyecto Revuelta")

Estas imposiciones sobre la vida de quienes habitan el territorio ribereño santafecino también han posibilitado reconfigurar la resistencia. Así La Vuelta del Paraguayo, Colastiné Sur, Alto Verde, Colastiné Norte, Rincón y Arroyos Leyes se comienzan a pensar como parte de un mismo territorio, atravesado por las mismas disputas, con la posibilidad de crear nuevos posibles anclados en el territorio y territorialidades que construyen cotidianamente. (Acebal y Álvarez, 2018)

Charles Tilly considera que esos repertorios de lucha, que posibilitan pensar esos nuevos posibles, se desarrollan como un conjunto completo de medios, estrategias y tácticas que un grupo tiene para hacer reclamos de diversos tipos ante distintos grupos e individuos. Por lo tanto, el repertorio de un movimiento sociales se refiere al tipo de acciones que los actores llevan a cabo. Sin embargo, el repertorio de acciones de lucha está sujeto al sistema cultural y político bajo el cual se desarrolla. Depende del marco del movimiento, su tradición de actividad contenciosa, las acciones contenciosas permitidas por el Estado, los derechos de los ciudadanos y los estándares de justicia (Tilly, 1986; Inclán Oseguera, 2017)

En la construcción de estos repertorios de acción durante el 2016, la Coordinadora de La Costa (organización que nuclea a Proyecto Revuelta de La Vuelta del Paraguayo, Arroyito Seco de Alto Verde, La Vecinal de Colastiné Sur, La Cultural de la Costa de Colastiné Norte, Arenas de Rincón y el Partido Vecinos de Arroyo Leyes) comenzó a funcionar como un espacio en donde articular y organizarse en el territorio ribereño a partir de dos grandes ejes: las inundaciones y las obras de infraestructuras, particularmente la conexión vial entre Santa Fe y Paraná.

La coordinadora es un espacio de articulación de instituciones y organizaciones que trabajan en vinculación con la ribera de Santa Fe y que intentan generar acciones conjuntas para la resolución de diversas problemáticas territoriales. Un eje de trabajo muy fuerte de la Coordinadora en los últimos años está vinculado a los pedidos de informes sobre el proyecto de reconversión portuaria y la construcción del Puente Santa Fe – Paraná. Al respecto Antonio Yapur, referente del espacio, argumenta:

> El intendente Corral, de forma arbitraria y sin consultar con la comunidad, ha decidido, junto con el intendente de Paraná, Varisco, hacer un puente eligiendo una traza que fue desechada de siete probables trazas por la empresa consultora (…) En todas las presentaciones que han hecho no hay claridad sobre los verdaderos pasos de la traza, por eso pedimos información. Suponemos que esta traza va a pasar por Alto Verde, cerca de la Vuelta del Paraguayo y según se dice por Colastiné Sur. Lo que implica que ellos hablan de erradicación de los habitantes de esa zona para permitir el paso de la traza. Colastiné Sur fue declarado Patrimonio Histórico Cultural de la provincia de Santa Fe. Y relocalizar a los habitantes de Alto Verde y la Vuelta del Paraguayo. (Entrevista radial realizada a Antonio Yapur el 2 de agosto de 2018 para el programa Tren Urbano)

Yapur agrega además en relación al emplazamiento del puente que desde la coordinadora:

Generado automáticamente con el visor de <JATS>Studio a partir de XML-JATS. Un aporte gratuito a la academia

> […] creemos que fue trazada para facilitar negocios inmobiliarios y facilitar los negocios de la zona del puerto nuevo de Santa Fe (…) con los compañeros de lucha de Paraná tenemos una perspectiva muy parecida, porque a ellos los están queriendo desalojar de La Toma Vieja, que también es un patrimonio histórico de la ciudad de Paraná. (Entrevista radial realizada a Antonio Yapur el 2 de agosto de 2018 para el programa Tren Urbano).

Una vecina de Arroyo Leyes integrante y fundadora desde el 2010 del proyecto "El Baldío", un espacio comunitario de preservación medioambiental en la localidad, al ser entrevistada remarca las preocupaciones fundamentales que afrontan en este momento, vinculadas a la imposición de una idea de desarrollo y progreso con determinadas políticas e infraestructuras vinculada a ello:

> En realidad lo que nos imponen es la necesidad de crecer, de progresar y en pos de ese progreso nos venden cosas que realmente no necesitamos y que podemos seguir viviendo sin ellas. Más allá de lo local acá en Arroyo Leyes, también desde el año 2006, 2007 formo parte de un grupo que se llama "Coordinadora de la Costa" que es una organización horizontal donde participamos referentes de instituciones de distintos lugares de la costa desde La Guardia hasta Arroyo Leyes, atravesando todas las localidades. Hemos venido debatiendo sobre distintas problemáticas. En este momento estamos debatiendo sobre una conexión vial que nos parece terrible que es la conexión vial Santa Fe / Paraná. Nos parece terrible en principio porque no estamos enterados de cómo se va a hacer. La obra no surge de la necesidad de los vecinos, no surge del pedido de los vecinos de que necesitamos una nueva conexión vial. Yo creo que no hubo ninguna manifestación pública, ni desde Paraná, ni desde Santa Fe, diciendo al gobierno que nosotros estamos necesitando esta conexión vial. Surge propiamente de los intereses de los poderes que algo se traen entre manos para pedir una conexión vial alternativa a la que ya tenemos como es el túnel subfluvial. (Entrevista en Tesis Doctoral, Álvarez 2019, 273)

La vecina entrevistada subraya que este tipo de proyectos, como el puente Santa Fe – Paraná, no se realizan para mejorar las condiciones sociales y ambientales de la población directamente afectada sino que por el contrario son infraestructuras impuestas sobre las comunidades:

> […] es una conexión que tampoco nos resolvería algún problema distinto al que ya tenemos, no nos mejoraría nada, al contrario, atravesaría poblaciones y con esto que estábamos hablando de invadir los lugares, de ser inconsulta, de no pensar en las personas que viven en esos lugares sino que simplemente medirlo por lo que económicamente pueda llegar a beneficiar a un sector o al otro sector. Bueno, debido a eso que empezamos a movernos. (Entrevista en Tesis Doctoral, Álvarez 2019, 273).

La Coordinadora solicitó al Ministerio de Infraestructura y Transporte y al Ministerio de Medio Ambiente los informes disponibles sobre los impactos que esta obra podría ocasionar, argumentando que el daño que el puente ocasionaría sobre el territorio y la población que lo habita amerita, al menos, la provisión de información clara por parte del Estado. La Coordinadora también hizo una presentación ante la Defensoría del Pueblo obteniendo la misma respuesta que ante el Ministerio de Transporte: la negativa a brindar información sobre el recorrido de la traza y los tiempos de ejecución de las obras. Frente a esta dificultad para acceder a datos precisos sobre el emplazamiento del Puente Santa Fe – Paraná y su vinculación con la re ubicación portuaria una de las vecinas entrevistadas expresa que es notorio el lobby de grupos poderosos dentro de Santa Fe y que esto se corresponde también con el peso que la infraestructura extractiva tiene en el modelo de desarrollo nacional y regional:

Generado automáticamente con el visor de <JATS>Studio a partir de XML-JATS. Un aporte gratuito a la academia

> Lo otro que nos duele es saber que si bien nosotros estamos mirando lo que ocurre acá en la zona sabemos que estas obras son parte de un sistema extractivista que se está dando en todo Latinoamérica y que no es ni más, ni menos, que la necesidad de las grandes corporaciones de extraer la materia prima de nuestro suelo y esas carreteras las necesitan para sacar lo más rápido posible toda esa materia prima para vendérselas a otros países que terminan manufacturando productos que nos venden a nosotros y desbastan nuestro suelo. Esto que pasa aquí en el Litoral pasa en Córdoba, estamos viendo en Jujuy el tema del litio o estamos viendo en San Juan la minería, o sea, está atravesando distintos lugares y todo es explotar nuestro suelo, desbastar nuestro suelo, dejar incluso a la gente con problemas de salud porque todo eso incide en la salud. En Córdoba también, el tránsito por la autovía del Valle de Punilla destruye el valle. Entonces estamos hablando de que no es casual este sistema. Más allá que aquí haya empresarios que estén muy interesados porque hace su kiosquito son parte de todo un sistema perverso que están aplicando en lo que es América Latina. (Entrevista en Tesis Doctoral, Álvarez 2019, 275).

El conflicto territorial desarrollado a partir del proyecto de reconversión de infraestructura y logística en la ciudad de Santa Fe demuestra la existencia de racionalidades y territorialidades divergentes y antagónicas en el uso del espacio geográfico, dado que a una racionalidad vertical propia de las dinámicas globales hegemonizadas por actores transnacionales e instituciones financieras como el BID se le contraponen racionalidades locales, ancladas en el lugar, en la proximidad, en las relaciones de solidaridad y subsistencia.

Una integrante de la organización Proyecto Revuelta argumentó que, al entrevistarse la Coordinadora de la Costa con la gobernación, quedó en claro la confrontación de miradas en torno al significado del territorio para el Estado y para los y las habitantes de los barrios de la ribera santafesina y que esto se evidenció claramente cuando el Secretario General de la Gobernación se manifestó a favor de la reconversión portuaria y de las obras que integran el Corredor Bioceánico y la Hidrovía considerándolas necearías para el desarrollo:

> Cuando preguntamos sobre los objetivos del Puente Santa Fe - Paraná él nos insistió en que eran diversos y que uno tenía que ver con la conectividad de las dos ciudades y con la reactivación del puerto. Cuando nosotras le planteamos los argumentos por los que nos oponemos a estas obras él nos dijo que no estaba de acuerdo con nuestro planteo porque básicamente él creía que se está hablando de algo que es a otra escala, que no es para nuestros barrios, y que tenía que ver con el desarrollo de toda la provincia y de la región. A lo cual nosotras le planteamos que también estábamos hablando de desarrollo, que la discusión en todo caso tenía que ser qué es el desarrollo. Plantear obras de infraestructura para evitar inundaciones recurrentes para tener servicios básicos, para que Colastiné Sur no tome agua de un camión aguatero que va todos los días, para que Arroyo Leyes no tome agua envenenada o para que la Vuelta del Paraguayo no se inunde y quede aislada con lluvias pequeñas o crecidas que no son extraordinarias. Para nosotras eso es habar de desarrollo. (Entrevista en Tesis Doctoral, Álvarez 2019, 279)

La gobernación de Santa Fe demuestra claramente la compatibilidad entre los proyectos prioritarios de infraestructura de transporte para el Estado provincial y los proyectos de integración física regional, en marcha desde hace casi dos décadas en Suramérica. Al respecto, la integrante de Proyecto Revuelta afirmó:

Generado automáticamente con el visor de <JATS>Studio a partir de XML-JATS. Un aporte gratuito a la academia

> Cuando le plateamos al Secretario General de la Gobernación que conocíamos el IIRSA, que conocíamos el Corredor Bioceánico, y le planteamos si estaba en el marco de eso él nos dice que sí y que no está de acuerdo con todo lo que le planteamos de que sea uno contra otros, que no es real que unos se perjudiquen y otros se benefician porque se puede buscar el bienestar de todos porque estamos hablando de desarrollo. Nosotras también estamos hablando de desarrollo porque las obras de infraestructura en los barrios surgieron desde los propios territorios y no impuestas por las grandes empresas que son las que se van a beneficiar de estas obra (…) como es el caso del puente Santa Fe-Paraná que se relaciona con la reactivación del Puerto y todas sus obras complementarias que no son sólo el puente en donde sabemos que es para que pueda circular de forma más rápida y más eficiente las mercancías, vinculadas al corredor bioceánico (que él lo admitió), toda la soja que además es la que nos envenena. (Entrevista en Tesis Doctoral, Álvarez 2019, 280)

En palabras de Santos (2000), podríamos decir que a una racionalidad desarrollista que concibe al territorio como un recurso, cargado de obras de infraestructura extractivista (Álvarez, 2018) como un espacio para la logística y el desarrollo del medio técnico científico informacional, se le antepone otra que lo entiende como abrigo, como resguardo de las relaciones sociales comunitarias, como espacio para el desarrollo social y cultural. Santos contrapone los conceptos de verticalidad y horizontalidad, de racionalidad hegemónica y contra-racionalidades para interpretar la contradicción entre la lógica del capital y las otras formas de organización de las y los oprimidos. La ética de la competencia entra en tensión con formas basadas en la ayuda mutua, en la cooperación y en la solidaridad. Incluso advierte Santos que: “la ciudad dispuesta a enfrentar el tiempo y el espacio del capital, crea y recrea una cultura con su propio sello que la posibilita para oponerse a los dueños del tiempo y del espacio” (Santos en Martínez Andrade 2011, 2).

En este sentido en el año 2014 Proyecto Revuelta, en conjunto con vecinos y vecinas de La Vuelta del Paraguayo, presentó al Concejo Municipal el Proyecto de Obras Prioritarias, como el drenaje central para que el barrio no se inunde. Este fue aprobado en el año 2015 por unanimidad del Concejo pero nunca fue ejecutado. En enero del 2020 los vecinos y vecinas tuvieron la confirmación por parte de la Secretaría de Obras Públicas y del Secretario de Desarrollo Urbano de la Municipalidad de Santa Fe de que este proyecto sería incorporado en el Presupuesto Municipal 2020, sin embargo las obras aún no han comenzado. Para quienes habitan el barrio, que se sigan dilatando las infraestructuras prioritarias implica complicaciones en la vida cotidiana, además de favorecer los intereses especulativos e inmobiliarios que hay sobre estas tierras. (Proyecto Revuelta, 2020).

Las racionalidades en disputa encarnan también en las políticas públicas, el nuevo enlace Santa Fe – Paraná, promovido por el gobierno municipal, provinciales (Santa Fe y Entre Ríos) y nacional, significa una inversión global estimada entre los 600 y los 800 millones de dólares, que será financiada con fondos propios y endeudamiento externo (según se ha expresado en los anuncios oficiales). Las obras para la Vuelta del Paraguayo, donde viven 400 familias, según el artículo 42 del presupuesto municipal implican sólo 7 millones y medio de pesos.

Generado automáticamente con el visor de <JATS>Studio a partir de XML-JATS. Un aporte gratuito a la academia

Reflexiones finales

Los conflictos socioterritoriales desarrollados en la región como consecuencia del emplazamiento de grandes obras de infraestructura, comprendidas dentro de proyectos como IIRSA, ponen de manifiesto valoraciones antagónicas sobre la idea de desarrollo. Una noción colonial, elaborada por los actores centrales del sistema internacional, que justifica la transformación de los macro-sistemas técnicos en la necesidad de edificar infraestructuras “neutras” para superar el atraso de la región.

Es así que la producción vertical del territorio, que es impulsada por agentes financieros, el Estado y las grandes corporaciones, de manera inconsulta con las poblaciones que serán afectadas por las grandes obras de infraestructura, genera efectos diferenciales sobre los actores sociales. Mientras que las grandes empresas vinculadas al modelo extractivo y al agronegocio se benefician de los cambios en las formas de uso del espacio geográfico y promueven una infraestructura que garantiza la reducción de los tiempos de circulación y la apertura de nuevos mercados y nuevas capacidades productivas, las comunidades locales ven amenazadas sus formas de subsistencia e incluso su permanencia en los territorios.

El desarrollo de este trabajo, que recupera y actualiza parte de una tesis doctoral presentada a comienzos del 2019, posibilita observar cómo la expansión de mega obras de infraestructura, como la construcción del puente Santa Fe - Paraná, podrían generar un impacto positivo en el desarrollo de actividades altamente tecnificadas y financiarizadas, vinculada al auge del agronegocio e indirectamente al negocio inmobiliario por la revalorización del suelo, al tiempo que su emplazamiento dificulta o impide actividades que son fuente de sustento de vastos sectores sociales, que se ven damnificados también por los impactos negativos de esa especulación inmobiliaria que los desplaza y les dificulta mantener o acceder al hábitat.

Los movimientos socio-territoriales se transforman entonces en actores centrales de la disputa territorial, visibilizando problemáticas históricas como la inundación de los barrios costeros y denunciando otras más recientes, puestas de manifiesto en las entrevistas realizadas, como el desarrollo del negocio inmobiliario o el impacto territorial de la infraestructura extractiva.

El conflicto estudiado expresa no sólo el enfrentamiento entre actores políticos y económicos con organizaciones ambientalistas tradicionales que identifican problemáticas especificas en el desarrollo de estas obras. La conflictividad manifiesta también la existencia de organizaciones heterogéneas, integradas por diversos sectores sociales (coordinadoras, frentes, asambleas, multisectoriales) cuyas luchas se centran en la defensa de un territorio considerado propio, donde desarrollan prácticas esenciales para su reproducción material y cultural.

En este sentido el arraigo al territorio y sus estrategias de defensa no están restringidos al impacto ambiental de la infraestructura o a las problemáticas ambientales generadas exclusivamente por los efectos del modelo de desarrollo, sino que incorporan reivindicaciones históricas de estas comunidades como el acceso igualitario a servicios básicos y obras consideradas prioritarias en función de una idea de desarrollo basada en las relaciones reciprocas, horizontales, en la reproducción comunitaria, en la autogestión, en las formas históricas de habitar.

Generado automáticamente con el visor de <JATS>Studio a partir de XML-JATS. Un aporte gratuito a la academia

El desarrollo de esta investigación permitió también visibilizar cómo la experiencia colectiva de organización y gestión de la reproducción cotidiana produce la re-existencia de sujetos políticos que generan disputas concretas sobre las políticas públicas, ampliando el horizonte en la construcción de nuevos posibles. Los movimientos socio- territoriales elaboran otro mapa, como propone Porto-Gonçalves (2002), un mapa hecho de las resistencias culturales y de las luchas políticas que marcan caminos, crean caminos, interrumpen los flujos deseados por las clases dominantes y elaboran nuevas territorialidades (Torres Ribeiro, 2005). De esta manera si la geopolítica del capital impone la producción de un territorio enajenado, alienado, y de una idea productivista y colonial de desarrollo, los movimientos socio-territoriales construyen desde las resistencias territorialidades no enajenadas, que constituyen uno de los fundamentos esenciales de la convivencia social y la reproducción cultural del los pueblos.

Generado automáticamente con el visor de <JATS>Studio a partir de XML-JATS. Un aporte gratuito a la academia