

Relación entre lo local y lo transnacional en la periferia agroexportadora: racionalidad capitalista y resistencia local en Villa La Ribera, provincia de Santa Fe, Argentina

Lisette Fuentes Lorca

CEIL-CONICET

Diciembre, 2024

Resúmen

El presente trabajo pretende ahondar en las formas de organización de la producción en el territorio y las resistencias que se generan a ciertas dinámicas propias de un proceso productivo global que tiene potencial para arrasar las formas de vida de las comunidades locales. En específico se aborda la organización vecinal autoconvocada de Villa La Ribera ubicada en el departamento de Iriondo en la provincia de Santa Fe, que debe soportar los perjuicios ambientales y humanos, expresados en trágicas muertes e inseguridad vial, que derivan del paso de 10.000 camiones diarios en dirección a los puertos de la zona en temporada alta de la cosecha de soja. Se trabajó con una metodología cualitativa y entrevistas en profundidad a actores claves, además de revisión de prensa local. En el trabajo están conceptualizados los grandes procesos que, globalización mediante, tienen su correlato a nivel territorial en la provincia de Santa Fe y especialmente manifiestan su impacto social en comunidades locales, con menor capacidad de imponer condiciones a los procesos de acumulación derivados de los agronegocios, que en el caso de Argentina representan un ingreso equivalente al 18% de su Producto Bruto Interno. Al referir a procesos locales de resistencia, el artículo aborda tanto las vías institucionales exploradas por los habitantes de Villa La Ribera como las medidas de fuerza que utilizaron. Respecto a éstas la originalidad del artículo consiste en exponer cómo los vecinos desde

su lugar periférico ejercitaron una capacidad de protesta que resultó tener la potencia para paralizar por completo el principal polo agroexportador del mundo. Pero también esa misma fortaleza deja al descubierto la irracionalidad capitalista, ya que ese polo agroexportador líder a nivel mundial funciona con absoluta dependencia de los dos puentes construidos hace más de 80 años en la zona.

Palabras clave: TERRITORIO, EMPRESAS TRANSNACIONALES, RESISTENCIA, TRABAJO

Abstract

This work aims to delve into the forms of organization of production in the territory and the resistances that arise against certain dynamics inherent in a global production process that has the potential to devastate the ways of life of local communities. Specifically, it addresses the self-organized neighborhood organization of Villa La Ribera located in the Iriondo department in the province of Santa Fe, which must endure environmental and human damages, expressed in tragic deaths and road insecurity, resulting from the passage of 10,000 trucks daily heading towards the ports of the area during the peak season of soybean harvesting. A qualitative methodology was employed, including in-depth interviews with key actors, as well as a review of local press. The work conceptualizes the major processes that, through globalization, have their territorial counterpart in

the province of Santa Fe and particularly manifest their social impact on local communities with less capacity to impose conditions on the accumulation processes derived from agribusiness, which in the case of Argentina represents an income equivalent to xxIn addressing local resistance processes, the article explores both the institutional avenues explored by the residents of Villa La Ribera and the forceful measures they employed. Regarding these, the originality of the article lies in showing how the residents, from their peripheral position, exercised a capacity for protest that had the power to completely paralyze the world's main agro-exporting hub. However, that same strength also reveals capitalist irrationality, as this leading global agro-exporting hub operates with absolute dependence on the two bridges built over 80 years ago in the area.

Keywords: TERRITORY,
TRANSNATIONAL CORPORATIONS,
RESISTANCE, LABOR

1 Introducción

El presente trabajo pretende ahondar en las formas de organización de la producción en el territorio y las resistencias que se generan a ciertas dinámicas propias de un proceso productivo global que tiene potencial para arrasarse las formas de vida de las comunidades locales. En específico se aborda la organización vecinal autoconvocada de Villa La Ribera ubicada en el departamento de Iriondo en la provincia de Santa Fe, que debe soportar los perjuicios ambientales generados por el paso de 10.000 camiones diarios en dirección a los puertos de la zona en temporada alta de la cosecha de soja. La relación entre el proceso productivo y la forma de organización de la producción en el territorio - que es el tema de interés en este trabajo - tiene una larga tradición en parte de la geografía crítica latinoamericana. Uno de sus exponentes fue Milton Santos 2000 quien señaló que la mutación del territorio se relaciona con distintas realidades y formaciones sociales y el resultado son comportamientos diferentes en función de la interrelación de la estrategia en marcha con cada formación social. No obstante la importancia que tienen las dinámicas sociales que se expresan en el espacio concreto, es imposible pensarlas por fuera del contexto global que impactó con especial énfasis en la producción y circulación de alimentos de origen agropecuario. En este sentido, una primera parte del artículo apunta a caracterizar los cambios más importantes acontecidos en la producción y circulación global de alimentos y cómo esta dinámica tradujo su impacto en Argentina a nivel del sistema productivo agroalimentario. Una segunda parte del trabajo pone énfasis en cómo este nuevo orden plenamente vigente en Argentina tiene fuertes repercusiones sociales desatendidas por el poder político, pero atendidas por los grupos afectados que con acciones autoconvocadas han logrado tensionar al principal polo agroexportador del país.

¹Echánove Huacuja (2018) analiza la reciente participación del fondo de pensiones público de Canadá (CP-PIB), el octavo a nivel mundial, en la división agrícola de una de las cinco principales empresas globales alimentarias: Glencore, que tiene presencia en Argentina a través de su participación mayoritaria en Renova SA, que en 2013 era la planta agroindustrial integrada más grande del mundo

2 Cambios en el sistema alimentario mundial y su impacto en Argentina

La expansión del sistema agroalimentario ha transcurrido en paralelo a una creciente mercantilización de la provisión de alimentos que, como indica Delgado Cabeza, la separó de la cultura y la ecología para convertirla en “un input de la dieta urbana y las plantas de procesamiento industrial, conformándose así un sistema de producción, circulación y distribución de alimentos integrado en la economía-mundo” [1] En este contexto, los regímenes alimentarios- reglas y modos de organización de la producción, circulación y distribución de alimentos vinculados a las dinámicas específicas de acumulación de capital en cada ciclo o fase del sistema- sostienen a partir del control de los circuitos a escala mundial formas específicas de ejercicio del poder. Dentro de los regímenes alimentarios dominantes en cada época, se distinguen específicamente tres siendo, a los fines de este trabajo, el tercero es más relevante, ya que indica lo que ocurre desde la década de los ochenta con el ascenso de las corporaciones multinacionales y la banca global. En este sentido, McMichael (2023) señala que la fase actual del capitalismo se encuentra inmersa en un régimen alimentario “corporativo”, que busca ampliar sus fronteras para encontrar nuevas fuentes de acumulación y reorganiza la economía mundial en torno a las cadenas globales de suministro de alimentos que encarnan el principio de la “ventaja comparativa”. Desde principios del siglo XXI el régimen corporativo se encuentra en una profunda reestructuración para ampliar sus espacios de acumulación (Garza Toledo y Neffa 2010). En este sentido, una de las dinámicas más importantes que sustentan este proceso es la expansión de los fondos de inversión en el ámbito de lo alimentario ¹ (M. Delgado Cabeza 2017), lo que significa que un número limitado de actores privados tienen una influencia definitoria en las decisiones que afectan a todo el sistema alimentario mundial. La financiarización, que se define como el afán por maximizar el rendimiento financiero ajustado al riesgo, está aumentando en todo el sistema ali-

mentario mundial, y la concentración del mercado es cada vez mayor. Por ejemplo, diez empresas controlan la mitad del mercado mundial de semillas, y cuatro empresas agroalimentarias representan el 90% del comercio mundial de cereales. El 65% de las tierras agrícolas disponibles está en las manos de tan solo el 1% de las empresas agrícolas. La reestructuración del complejo agroalimentario participa de los principios del “régimen de acumulación flexible” (Harvey 1989), que elimina trabas en los negocios de aprovisionamiento alimentario y en lo que se refiere a las formas organizacionales realza el predominio de cadenas fragmentadas en establecimientos y procesos diferenciados. Pinazo y Triador (2018) citados en Ventrici et. al (2018) señalan que uno de los puntos nodales que hacen posible hablar de nuevas estrategias productivas de las empresas con capacidad de operar a nivel transnacional tiene que ver con la posibilidad de ampliar las escalas geográficas de diseño, producción y comercialización de mercancías, en una dinámica que tiene como uno de sus propósitos centrales la racionalización de las estructuras de proveedores. El resultado de estos movimientos es que la reconversión productiva ha adquirido un sesgo capital intensivo que señala una marcada desigualdad, ya que “mientras el capital se transteritorializa, los beneficios de la reestructuración no se transocializan” (Ciccolella 2011, 52). Chesnais dirá que el predominio en la economía de la esfera financiera “marca la pauta de las formas y el ritmo del crecimiento y la acumulación” (2003, 38). Como reflejo de este instrumento de “captación y predación” de riqueza, como identifica Chesnais al capital financiero, ha tenido lugar una fuerte “intensificación de las operaciones de adquisición y/o control de empresas dentro del sistema agroalimentario traducida en la evolución de la Inversión Exterior Directa (IED) registrada en su interior” (M. D. Delgado Cabeza 2010, 36). Los flujos mundiales de IED para agricultura, alimentación y bebidas y distribución han pasado de 7,8 en 1989-1991 a 43,8 miles de millones de dólares anuales en 2005-2007, quintuplicándose en

este período (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo - UNCTAD 2009). Este crecimiento, que ha sido exponencial desde 2003, está condicionado por el importante auge de la adquisición de tierras² en países “en desarrollo”, que viene produciéndose en los últimos años. La ONG Grain (2010) estima que son entre 15 y 20 millones de hectáreas las que están implicadas en el acaparamiento de tierras vinculadas a nuevas oportunidades de negocios, relacionadas con el alza de precios que ha ocurrido desde 2005, pero especialmente desde julio de 2008, lo cual se explica por el dinamismo de los mercados asiáticos, en particular China³ y la reducción de los stocks debido al estancamiento de la producción en dos de los principales productores mundiales de soja -EE.UU. y Brasil-. En tanto, las bajas tasas de interés de la Reserva Federal de Estados Unidos (FED) incentivaron la entrada de fondos especulativos en los mercados de commodities, potenciando aún más las subas.

3 El territorio ante los cambios en la producción mundial de alimentos

Como todo proceso productivo y social, el sistema global de alimentos tiene su correlato territorial. Implica una nueva reorganización geográfica que responde a las nuevas lógicas del mercado, al capital, a los flujos de comunicación y a las relaciones políticas. Según Reboratti: “El territorio de la globalización es un territorio que podemos concebirlo como de puntos y líneas, pero de líneas virtuales y sin que se conforme un territorio ni continuo ni contiguo, y cuya extensión sólo se mide por la existencia, en todo caso, de una red de clientes. El mercado, en este caso, reemplaza a la sociedad humana como constructor de territorios” (2000, 148). ¿Lo que hoy denominamos globalización es un fenómeno inédito en la historia del capitalismo? Un punto de partida interesante es desmontar una supuesta novedad

²Entre los compradores aparecen grandes corporaciones agroalimentarias, como Dreyfus, una de las mayores transnacionales en el comercio mundial de granos, que cuenta con un fondo de inversión en tierras. (Calyx Agro). En Argentina esta empresa de origen francés tiene fuerte presencia en el procesamiento industrial de la soja y la exportación, al ser dueña de puertos en el departamento de San Lorenzo.

³El país asiático participa activamente en la reestructuración del régimen alimentario “corporativo” a través de su iniciativa “Food Silk Road” (ruta de la seda alimentaria), mediante la cual establece su propio sistema de empresas estatales y rutas comerciales para convertirse en el mayor importador de alimentos del mundo.

y en su lugar situar a la globalización como un fenómeno continuo en la historia del capitalismo, aun cuando haya logrado diferentes dimensiones geográficas en cada una de sus fases. Wallerstein (1979) y Braudel (1985) sostienen que el capitalismo se desarrolló desde sus orígenes en tanto “sistema” o “economía mundo”, lo cual pasó a ubicarse como un rasgo constitutivo de este tipo de formación social. De esta forma, una mezcla de progresiva expansión geográfica y articulación sistémica en tanto “economía-mundo” nos conduce hasta la actual economía global, donde los lazos entre los lugares centrales y los nuevos lugares incorporados se hacen cada vez más intensos. El espacio de acumulación se hace mundial y bajo esta lógica la globalización en lugar de hecho inédito se convierte en previsible desenlace de un “proceso de producción social de espacio, cuya continuidad ha permitido hasta ahora la reproducción y supervivencia de la sociedad capitalista” (Mattos 2016, 29). Para Pierre Veltz el proceso de globalización puede ser entendido como un concepto estratégico, en el sentido de constituir una visión más amplia de la demanda y de la competencia; como un concepto organizacional, dada la importancia que adquieren los recursos internos y externos —el patrimonio tecnológico, por ejemplo— y como un concepto geográfico, dado que entraña una nueva división territorial del trabajo a escala mundial, un cambio de escala en la producción, el intercambio y la acción de las empresas y una nueva regionalización que vincula de manera más directa lo local-regional con lo global (Veltz 1999, 110). Las tecnologías del transporte y la comunicación favorecen la hipermovilidad del capital. Numerosos autores han hecho referencia a la liberación de la “tiranía de la distancia” o ya nunca más “estar atado a un lugar”. Castells (1997) habla de una transición desde el “espacio de los lugares” al “espacio de los flujos”. Pero lo importante es no perder de vista que este capitalismo de redes flexibles, móviles y adaptables a través de las que se recrean las relaciones sociales, es todo menos a-espacial. La reproducción no ocurre en abstracto, de hecho, tal como señala Harvey requiere imperiosamente - para llevar adelante su proyecto de acumulación- de “anclajes espaciales” y, “una tras otra vez [el capital] se vuelca en la reorganización geográfica (tanto la expansión como la intensificación)

como una solución parcial a sus crisis e impases” (2003, 89). Además es evidente que la fuerza de trabajo, es decir quienes hacen posible y real la reproducción del capital, no tienen la misma movilidad que los capitales. En este sentido, Harvey (2003) concluye que lo que hace el capitalismo es construir y reconstruir una geografía a su propia imagen, producir un paisaje geográfico favorable a su propia reproducción en el espacio y el tiempo, donde lo local aparece de forma subordinada “como infraestructura para la realización de la circulación de mercancías” (Harvey 2007; 2014). A continuación se dará cuenta del impacto de las transformaciones productivas e institucionales y cómo la provincia de Santa Fe responde a estas nuevas dinámicas globales que demandan aceleración de los tiempos de circulación, lo cual se expresó en la mayor intensidad en el uso de infraestructura de transporte y en la operación de los puertos.

4 Transformación portuaria mundial y adaptación institucional argentina

Una línea muy útil para caracterizar al polo agroexportador son los cambios institucionales que, inmersos en una reforma estructural del país acontecida con especial énfasis desde la década de los 90, produjeron modificaciones en la dinámica interna y sobre todo externa del sector. Así, la privatización de los puertos es un evento paradigmático que da cuenta del cambio en el rol del Estado y explica en parte el renovado dinamismo alcanzado por la producción oleaginosa, que desde este momento se consolida como eminentemente exportadora y transnacionalizada. Pero estos cambios a nivel local- que enmarcan el carácter particular que alcanzará la inserción de las grandes empresas en las redes de comercialización- están fuertemente anclados a una reconfiguración portuaria global que logra conectar territorios antes desvinculados por la distancia geográfica. Al ritmo de estos cambios, las nuevas terminales portuarias deben asegurar el almacenamiento sin interrupciones mediante un entramado de transporte terrestre, trenes y camiones, pero además las propias actividades dentro del recinto portuario se modificaron, ya que ahora no

sólo incluyen funciones de recepción, almacenamiento y despacho de productos, sino que en su interior contienen actividades de procesamiento de distintas complejidades y de aduana (Schweitzer 2016). Siguiendo a Gorenstein (2005) hay algunos cambios relevantes que permiten evaluar la transformación del sistema de puertos a nivel mundial. Respecto a la producción y los mercados, los grandes conglomerados multinacionales impulsaron un fuerte aumento de los flujos de mercancías que circulan a través del transporte naviero, el cual incrementó su importancia pasando a ser responsable de las dos terceras partes del comercio mundial en valor y las tres cuartas partes en tonelaje. Los volúmenes comerciados y la especialización de los buques están en directa relación con la introducción del container en 1956, cambio tecnológico aplicado a la infraestructura que permite mejorar la velocidad y disminuir el tiempo de permanencia en los puertos y los costos asociados. De esta forma, el ritmo de circulación de los productos se sincroniza con las exigencias del sistema productivo, lo que induce una separación progresiva entre las funciones técnicas de los sitios portuarios y las funciones estrictamente comerciales. En relación a los costos, la disminución de éstos no sólo fue impulsada por el aumento de los volúmenes transportados, sino también por la merma de los salarios y la mano de obra necesaria en la navegación y actividad del puerto y la adopción de formas de organización laboral y contratos más flexibles. La política de desregulación económica impulsada en la década de los 90 en Argentina incluyó la privatización de diferentes áreas vinculadas al comercio exterior de granos.⁴ El sistema portuario nacional no quedó exento de estas modificaciones, ya que por la ley 24.093 de junio de 1992 se le transfirió a las provincias la potestad sobre los puertos permitiendo la privatización en su operación. Como resultado del nuevo marco legal, las grandes empresas comercializadoras de granos pasaron a ser propietarias de terminales portuar-

ias bajo la forma jurídica de puertos industriales⁵ y las condiciones de trabajo de los empleados portuarios, al desamparo de la legislación de la década, sufrieron perjuicios tales como el recorte de derechos laborales⁶ y la limitación de los derechos de protesta y huelga. En materia de transporte terrestre avanzó el transporte automotor sobre el ferroviario, apoyado por el lobby automotor. Se eliminaron tramos de la red ferroviaria y crecieron las rutas. Amparado en la Ley de Reforma del Estado sancionada en 1989, el capital privado penetró en la gestión de los ferrocarriles, de las rutas y de los puertos: desaparecieron los ferrocarriles interurbanos (a excepción de pequeños tramos de Chaco y Neuquén), se concesionaron los ferrocarriles de cargas y las rutas troncales. La profunda reestructuración de los puertos se justificó con el propósito de aumentar los volúmenes de ventas externas de cereales y oleaginosas, disminuir los costos operativos de los puertos y del transporte fluvial sobre el río Paraná, y, por ende, eliminar el llamado "costo argentino", que implicaba afrontar una especie de prima de riesgo para operar en puertos nacionales, dadas las dificultades de infraestructura. Este costo extra se señalaba como la razón de la pérdida de competitividad y menores precios obtenidos en las exportaciones. A nivel político este proceso se fundamentó en el cuestionamiento al patrón de desarrollo centralizado anterior y en la introducción de las fuerzas del mercado para promover nuevas inversiones y la modernización del sistema portuario nacional (Gorenstein, 2005), mientras que el fundamento de teoría económica ortodoxa que respaldó aquella política fue la llamada ley del precio único. Bajo esta premisa lo que debía ocurrir es que la desregulación económica en el comercio de bienes homogéneos actuara uniformando los precios de exportación nacionales con los vigentes en el mercado internacional. No obstante, el estudio empírico de Pierri y Cosenza (2014) permitió corroborar que el carácter oligopólico del sector controlado por un pe-

⁴El decreto 2284/91 disolvió la Junta Nacional de Granos y eliminó la mayoría de los derechos de exportación y el decreto 530/91 dispuso que dejara de ser obligatorio liquidar en el Banco Central las divisas provenientes de las ventas al exterior. En relación a las retenciones, éstas disminuyeron al máximo pasando entre 1990 y marzo de 1991 de 15% a 0% en trigo, de 26% a 6% en soja y de 18% a 0% en pellets de soja y en aceite de soja.

⁵La ley de Actividades Portuarias 24.093 y el decreto ley 769/93 establecen el marco legal de estos puertos privados que incluyen la actividad industrial.

⁶El decreto 817/92 de desregulación marítima y la reglamentación de la ley 24.093 mediante el decreto 769/93 suspendieron los convenios colectivos del sector, establecieron la libre contratación, la eliminación de ajustes salariales automáticos y derechos "que conspirasen contra la productividad laboral".

queño grupo de grandes empresas comercializadoras hizo imposible la convergencia de los precios de exportación nacionales con los internacionales.

5 El principal polo agroexportador del mundo: Puertos e hidrovía en el Gran Rosario

En la zona del Gran Rosario (también denominado como Up-River) - 70 km de costa sobre el Río Paraná desde la localidad de Timbúes al norte hasta Arroyo Seco al sur se encuentran localizadas un total de 30 terminales portuarias que operan distintos tipos de cargas. De éstas, 19 despachan granos, aceites y/o subproductos y dentro de este grupo, 12 terminales tienen plantas de molienda de oleaginosas en sus inmediaciones. Desde esta área geográfica se despachan anualmente entre el 77 y el 80% de las exportaciones argentinas de aceites, granos y subproductos. En términos de la distribución de la capacidad de molienda, la Dirección de Informaciones y Estudios Económicos de la Bolsa Comercio de Rosario señala que el 85% se realiza en plantas que tienen puertos asociados mientras que el 15% se realiza en aceiteras sin puertos. Otro indicador que permite dimensionar la infraestructura con que cuenta el Gran Rosario es la capacidad de almacenaje. Al respecto la Bolsa de Comercio de Rosario señala que esta zona participa con el 14% de almacenaje comercial de Argentina en silos y estructuras fijas, mientras que capacidad de almacenaje en puertos representa el 6% de la producción nacional de granos. Para 2018- 2019, la capacidad de carga a buques fue superior a toda la producción derivada de la soja (granos, subproductos, aceites y biodiesel). La capacidad de recibir granos tanto en fábricas como en plantas puerto fue para este período de 745.000 toneladas por día y la mayor parte de la producción (71%) llegó a través de camiones, mientras que en tren solo lo hizo 12% y en barcaza el 17%. Tal como informa la Bolsa de Comercio de Rosario (2019b), las 19 empresas de mayor tamaño que se encuentran en el complejo industrial-exportador del Área Metropolitana del Gran Rosario (AMGR) están en condiciones de moler diariamente un total de 165.700 toneladas por día, que

representa casi el 80% de la capacidad de molienda a nivel país. En este panorama, el 69% de la ampliación de la capacidad de procesamiento nacional del 2007 al 2017 se centró en una localidad que asoma como la gran protagonista: se trata de Timbúes, comuna santafesina que concentra el 19% de la capacidad aceitera activa del país y queda posicionada entre Puerto General San Martín, que participa con el 22%, y San Lorenzo, que tiene el 18% del total nacional. El complejo oleaginoso del Gran Rosario se ha constituido en el más importante a nivel mundial, si se considera el grado de concentración de fábricas y terminales portuarias en una región determinada. Como puerto agroexportador, en 2016 había exportado más soja y subproductos que los puertos de Santos (Brasil) y Nueva Orleans (Estados Unidos). Las plantas industriales tienen enormes capacidades de producción, algunas de ellas en el orden de 33.000 y 20.000 toneladas/día. Los volúmenes comerciados y la aglomeración de puertos en la zona del up river así como cualquier fenómeno social es imposible analizarlo cabalmente de manera aislada, ya que más bien se trata de una concatenación de hechos que configuran los nuevos escenarios de la acumulación global. En este sentido, son transformaciones inseparables de los cambios que ha experimentado el Río Paraná y específicamente la Hidrovía Paraná-Paraguay, el sistema de transporte fluvial que se extiende desde Puerto Cáceres (Brasil) en el extremo norte, hasta Nueva Palmira (Uruguay) en el extremo sur. En enero de 1994 la Secretaría de Transportes de la Nación realizó una licitación pública con el objeto de lograr la modernización, ampliación, operación, mantenimiento y señalización de la hidrovía del río Paraná entre su kilómetro 584 y su desembocadura en el Río de la Plata, lo que aumentó el calado de la vía a 28 y 34 pies en etapas sucesivas. Junto a la hidrovía, a las nuevas actividades portuarias y el cambio en su escala, se han generado transformaciones territoriales tanto a nivel regional como en los ámbitos locales, en un espacio que aparece como escenario de conflictos socio-territoriales derivados de la dinámica propia del sistema capitalista. Esto se manifiesta en un contexto de relaciones asimétricas y de desarrollo desigual, donde los conflictos son producto del accionar de actores que operan con diversos intereses

y capacidades para imprimir sus demandas. Así, mientras el “mundo” interviene en el espacio y lo transforma unilateralmente para responder localmente a los imperativos llamados globales - centrados en las necesidades e intereses de las empresas transnacionales - la complejidad de la organización espacial se agrava como un problema colectivo de necesidades locales arrasadas.

6 Villa La Ribera: de casas de fin de semana al tránsito de 10 mil camiones por día

La concentración portuaria cerealera entre Timbúes y San Lorenzo es de un 68%, ya que de las 19 terminales portuarias antes señaladas que se ubican entre Timbúes hasta Arroyo Seco, hay 9 desde la localidad de Timbúes hasta la desembocadura del Arroyo San Lorenzo y 4 se localizan en la ciudad de San Lorenzo desde la desembocadura del Arroyo San Lorenzo. Los restantes 6 puertos que embarcan granos, aceites y subproductos de soja principalmente van desde la ciudad de Rosario hasta Arroyo Seco. Lo que se despacha desde todos los puertos ubicados hacia el norte de la ciudad de Rosario creció entre 2005 y 2013 más de 7 toneladas por dos factores principales: la incorporación a partir del año 2006 de las plantas de Noble Argentina S.A. y Dreyfus en Timbúes y la incorporación relativamente reciente de la nueva planta de RENOVA S.A. en Timbúes, con una capacidad de molienda de 20.000 toneladas /día.⁷ Tal como señala la Bolsa de Comercio de Rosario (2014), este dato estructural es importante para el diseño de políticas públicas de transporte, ya que alrededor del 75% de las cargas se orientan por camión hacia las localidades de San Lorenzo, Puerto General San Martín y Timbúes, por lo cual se generan allí las mayores congestiones viales y efectos negativos para la población de la zona. En efecto, al correr la mirada de los grandes números es posible apreciar los daños y perjuicios que enfrentan los vecinos de varias localidades como Serodino, Andino u Oliveros, pero es-

pecialmente los casi 700 habitantes de Villa La Ribera, un poblado cuya jurisdicción está dividida entre tres comunas: de la ruta 91 al sur depende a Pueblo Andino, hacia el norte, a Oliveros, y cruzando el Carcarañá, tributa a Timbúes. Esta localidad que solía ser zona de casas de fin de semana ha crecido paulatina pero sostenidamente con nuevos habitantes que vienen desde Rosario o San Lorenzo. Así lo recuerda Juan Nóbile, antropólogo y vecino de Villa La Ribera: “Acá hay mucho verde, mucho campo, terrenos muy grandes, la gente venía por el fin de semana a buscar algo de tranquilidad. Después con todo el tema de inseguridad en San Lorenzo, principalmente, o en Rosario mucha gente se ha venido a vivir acá, ¿no? Yo me vine a vivir porque me gusta, no por inseguridad” Villa La Ribera, que pertenece al Departamento de Iriondo siempre tuvo una identidad anclada en la producción agrícola de pequeña escala. Mientras que el departamento contiguo de San Lorenzo se caracterizó desde las primeras décadas del siglo XX por el emplazamiento de industrias demandantes de mano de obra como la química, petroquímica, cerámicas y las subsidiarias que luego conformarán el polo químico y petroquímico de la región sur de Santa Fe. Esta estructura industrial diversificada modelaba las relaciones sociales que en ese momento predominaban en la zona. Juan Nóbile, quien también es miembro del Equipo Argentino de Antropología Forense (EAAF), recuerda que “Muchos peones de campo venían a trabajar como obreros en esta zona, era un Estado, obviamente, de bienestar para el obrero. Era cambiar sustancialmente la calidad de vida, ¿no? De ser peón de campo llegabas acá y tenías salarios, las condiciones de vida en la ciudad, los sindicatos, donde había clubes que cubrían colonia de vacaciones, todo ese tipo de cuestiones”. Pero llegó la década de los noventa y la oleada privatizadora cambió para siempre la fisonomía industrial diversificada de San Lorenzo y el paisaje armonioso de Villa La Ribera. La Ley 24.093 de 1992 transfirió la potestad de los puertos a las provincias, lo que formalmente habilitó la privatización. Las grandes empresas aceiteras que ya habían comenzado a instalarse en la zona desde la década de los setenta, se convertían gracias al amparo

⁷Este consorcio industrial está integrado por dos de las mayores compañías agroindustriales de Argentina: Vicentin y Glencore. Aunque la sociedad era en parte iguales, Vicentin vendió parte de sus acciones y así Glencore se quedó con el 66,67% de la propiedad. La nueva instalación cuenta con una capacidad de molienda de 20.000 toneladas de soja por día, lo que representa el 14% de la producción total de soja de la Argentina.

institucional en dueñas de infraestructura portuaria estratégica y a su vez los trabajos en la hidrovía habilitaron la entrada de embarcaciones de gran tamaño, como se señaló previamente. Nóbile al respecto analiza que: “esto hizo que lo que era más que nada una ciudad obrera, industrial, integrada va a empezar a ser toda una zona portuaria, desarticulada y extranjerizada”. El dinamismo en la instalación de puertos y la operación en la zona de grandes empresas como AGD, Cofco o Dreyfus no se tradujo en un volumen de obras viales que acompañaran este crecimiento. Se estima que en los últimos 25 años la capacidad portuaria ha crecido 10 veces sin realizar ninguna obra que mejore el acceso a los puertos. Hoy Villa La Ribera literalmente está atravesada por la ruta, y con cada cosecha de soja - entre marzo y junio- los vecinos deben soportar el tránsito de los más de 10 mil camiones diarios que transitan por la zona. Juan Nóbile resume parte del problema que los afecta: “Uno queda aislado, absolutamente aislado, en el sentido de que no podés circular alrededor de San Lorenzo o La Ribera, por ninguna ruta, porque los camiones como no tienen ingreso rápido, porque se hace un embudo aquí, empiezan a estacionar en ambas manos de la autopista y en la ruta, ocupándolas todas. No podés pasar, salvo caminando”. Muchos vecinos de la localidad de La Ribera directamente han tenido que mudarse a otros lugares en época de cosecha gruesa, ya que el transporte público deja de pasar, lo que dificulta ir a trabajar o llevar a los chicos a la escuela. “El transporte público dice, no, no entro ahí, no puedo entrar porque no puedo salir, ni puedo estar 5 horas para hacer 3 kilómetros. Te dejan a los pibes que van a la escuela a 4 o 5 kilómetros de aquí y la gente tiene que ir a buscarlos caminando o el chico tiene que venir caminando 5 kilómetros para llegar a su casa. Pero cuando hablamos de chicos que van a la primaria no pueden estar caminando 5 kilómetros al lado de la ruta”, indica el antropólogo. Todas estas situaciones sostenidas en el tiempo e irresueltas gestaron una gran molestia entre los vecinos, pero la gota que rebalsó el vaso fue un accidente fatal que condensó todo lo que los vecinos llevaban advirtiendo al menos desde 2005: altos grados de accidentalidad, aislamiento, atochamiento, imposibilidad de ingreso de asistencia y malas condi-

ciones de las rutas. En 2022 una maestra que vivía en la localidad de Serodino - ubicada sobre la ruta 91, que une otras dos rutas nacionales (la 34 con la 11) - ante la imposibilidad de tomar transporte público llamó a un remis para que la fuera a buscar a su trabajo en Timbúes. Juan Nóbile recuerda que “cuando están yendo, quedan entre dos camiones, que uno no tiene frenos, chocan por atrás el remis y se prende fuego todo. Se matan los tres porque iba con una criatura. Fue un impacto tremendo”. Y los problemas no son exclusivos de los vecinos que viven en la zona, sino que los propios transportistas sufren las molestias de una gran afluencia no planificada, tal como cuenta Juan Nóbile: “los camioneros mismos se quejan, porque a veces están al costado de la ruta cinco horas esperando para ingresar al puerto. Tienen que hacer sus necesidades ahí, no tienen nada, absolutamente nada, no pueden abandonar el camión”. Gabriel Rolla, trabajador de Dreyfus Timbúes y vecino de Pueblo Andino enfatiza en la utilización que hacen las aceiteras de los camiones como lugar de acopio de cereales. Cada camión tiene un cupo, es decir un turno para ir a las empresas a entregar el cereal, no obstante “hay empresas que sobreocupan. Tienen capacidad para absorber 400 camiones en un día, pero piden el doble. Entonces, el cereal que debería estar en la empresa, está en la ruta arriba del camión. La ruta misma es acopio”, señala. Al transportista le pagan por un viaje, pero muchas veces debe esperar en la ruta su turno, que puede llegar en un par de horas o días, según la época de cosecha. “Yo también entiendo al tipo, está harto y empiezan los bocinazos. Dejó a su familia, no tiene baño, no comió, no se bañó. Es desagradable lo que te voy a contar. Pero vos te acercás a las aceiteras y está lleno de botellas de orin de los camioneros” cuenta Rolla, quien agrega que los bocinazos de los camioneros se escuchan desde su casa que está a 700 metros de la ruta. “Imaginate la gente que vive alrededor, es insoportable”, remarca.

7 Corte del puente: la fragilidad del polo agroexportador más grande del mundo

Si la precariedad de los accesos resulta

una situación difícil de entender desde el punto de vista de la acumulación capitalista, que el polo agroexportador más grande del mundo dependa de dos puentes - uno que cruza el río Carcarañá, y otro que es el puente del Arroyo San Lorenzo- que tienen más de ochenta años completa un cuadro de situación prácticamente irrisorio. Esta es la conclusión de Juan Nóbile y un grupo de vecinos que cansados de los accidentes y el abandono estatal, en abril de 2022 se autoconvocaron para cortar el puente sobre la ruta 11 ante la falta de respuestas de las autoridades provinciales y nacionales a sus reclamos por obras de infraestructura vial. El corte que duró 16 horas se realizó en el cruce de las rutas 91 y 11 y acumuló camiones hasta el límite de Santa Fe con Santiago del Estero y hasta San Pedro en Buenos Aires. "Ahí de lo que se dieron cuenta ellos (las autoridades) y nosotros es que es una zona muy sensible también, y muy débil. Nos juntamos 50 vecinos, uno con una motosierra cortó un árbol y te diría que cortamos el puente más importante del país, que mide 3 metros de ancho". Teniendo en cuenta, la concentración de puertos que hay entre Capitán Bermúdez y Timbúes y la producción que sale por esos puertos, no es en absoluto exagerado lo que señala Juan Nóbile. De hecho fue tan evidente la vulnerabilidad de la zona ante la medida de fuerza de los vecinos, que las autoridades provinciales prontamente elaboraron y presentaron a la comunidad un proyecto aliviador. Antes de llegar al corte del puente, los vecinos se venían organizando en una comisión informal que se reunía una vez a la semana en el club de Villa La Ribera. Aunque una parte de los vecinos, con trabajo en organizaciones ambientales, sostenía una posición más crítica respecto al modelo agroexportador y portuario, la posición que aunaba a todos era la irracionalidad del funcionamiento vial que afectaba a la zona y la necesidad de demandar mejoras a las autoridades. El primer paso fue activar la vía legal y con el patrocinio del abogado Fernando Dimase, también vecino de Villa La Ribera, se presentó en junio de 2021 un reclamo ante la Defensoría del Pueblo de Santa Fe por el intenso tráfico de camiones cerealeros que pasa por la ruta provincial 91 en el tramo que atraviesa el pueblo. Luego se llevaron adelante reuniones con el director de Vialidad Provincial y Seguridad Vial y a fines del 2021 la Defensoría dictó

una serie de recomendaciones (no vinculantes) para el Presidente Alberto Fernández y el gobernador de la provincia de Santa Fe Omar Perotti. En paralelo, los vecinos de La Ribera, tanto los residentes permanentes como quienes tienen casas de fin de semana o pequeños emprendimientos turísticos, se unieron y enviaron una carta al Presidente solicitando una audiencia urgente. La pandemia, que había paralizado al país en tantos aspectos, no hizo mella en la producción de soja y derivados. De hecho, tal como señala un informe de la Bolsa de Comercio de Rosario (D'Angelo, Lugones, y Terré 2021) impulsadas por las alzas de precios y reprogramación de despachos, las exportaciones del complejo soja tocaron su récord absoluto en el primer trimestre de 2021. El valor de las exportaciones de harina y pellets prácticamente se duplicó respecto de 2020, mientras que el de aceite creció un 134%. Además, los envíos externos de biodiésel aumentaron su valor en un 57%. Si la producción y la exportación no se vieron afectadas por la pandemia, evidentemente el grado de accidentalidad siguió el mismo camino. Y a pesar de la propuesta de un proyecto aliviador al calor del corte de ruta que organizaron los vecinos autoconvocados, la iniciativa quedó en la inacción por parte de las autoridades políticas.

8 Obras viales comprometidas pero incumplidas

La demanda de la asamblea de Villa La Ribera, que es una necesidad compartida con vecinos de otras localidades como Pueblo Andino y Serodino, es que los camiones cerealeros no ingresen a los poblados. No obstante, la concreción de las obras necesarias para descomprimir el tránsito pesado hacia Timbúes requiere aunar voluntades - y presupuestos- tanto al gobierno provincial como nacional.

Después de años de reclamos, notas, pedidos y reuniones, producto del diálogo con distintas autoridades, la organización y la medida de fuerza llevada adelante, los vecinos de La Ribera consiguieron en 2022 una promesa firme del gobierno provincial para solucionar de una vez el problema de la circulación de camiones en época de cosecha gruesa. Del encuentro que se de-

sarrolló en Puerto General San Martín, el antropólogo Juan Nóbile expresó en su momento a un medio local que “la obra se hace. Para nosotros es una muy buena noticia, es histórica”.

En noviembre de 2022, el gobernador Omar Perotti recibió las dos ofertas técnicas para construir el acceso del tránsito pesado al Puerto de Timbúes desde la ruta provincial N° 91, que tendría un presupuesto de 3 mil millones de pesos y un plazo de ejecución de 14 meses.

La obra, como informó el Diario La Capital, consistía en un atajo que sorteaba los tramos urbanos de la ruta provincial 91 y llega a la ruta nacional N° 11, más una prolongación hasta Timbúes, que es donde abren los caminos internos que conducen a las terminales Renova, Dreyfus Timbúes, Cofco, ACA y Aceitera General Deheza (AGD). La longitud total de la conexión vial será de 6.400 metros, de los cuales 3 mil serán de concreto y el resto de ripio.

El proyecto arranca con una rotonda sobre la ruta 91, entre Villa La Ribera y Serodino. De allí partiría la nueva carretera que esquivará las áreas urbanizadas. Esta traza empalmaría con el puente Giardino, ya construido, que cruza la autopista Rosario-Santa Fe. El tramo siguiente, de hormigón como el anterior, llegaría hasta la ruta 11, donde está previsto construir otro gran puente que pasaría sobre esa carretera y sobre las vías del ferrocarril. La obra implicaría que la gran mayoría de los camiones que vienen por la ruta 91 y producen embotellamiento se desvíen y circulen por la traza nueva. El resultado es el tan anhelado acceso exclusivo para camiones.

En 2022 la obra no se adjudicó, lo que ocurrió finalmente en septiembre de 2023 a la empresa Vial Agro SA. El presupuesto se debió actualizar desde los 3 mil millones de 2022 a casi 8 mil dado el contexto económico del país. Pero lo que parecía ser el ansiado último paso de una demanda que vienen sosteniendo los vecinos al menos desde 2005, nuevamente quedó en un punto muerto. Había entusiasmo porque ya estaba en firme el compromiso del gobierno provincial como principal ejecutor de la obra, y la participación mínima del gobierno nacional - con quien siempre la negociación es mucho más inaccesible para las comunidades locales - que solamente tenía a cargo hacer un puente sobre la Ruta 11.

Pero la obra no se inició al parecer, indica Nóbile, porque no se concretó la transferencia del dinero a la empresa que ganó la licitación.

“Y yo entiendo que ahora va a ser mucho más difícil, ¿no?. En esta época de crisis y de recortes que te digan, bueno, obra pública, y menos ahora con estos cambios, donde obra que no se empezó a hacer, no se va a hacer. Lo peor para nosotros es que se espera una muy buena cosecha (...)”.

9 Conclusión

En el presente trabajo se abordó la relación más o menos conflictiva entre el proceso productivo y la forma de organización de la producción en el territorio. Para dar cuenta de este problema se elaboró un marco general que situó el proceso de mercantilización en la provisión de alimentos y cómo los regímenes alimentarios, es decir las reglas y modos de organización de la producción, circulación y distribución de alimentos, están vinculados a las dinámicas específicas de acumulación de capital en cada ciclo o fase del sistema capitalista.

A nivel alimentario, la fase actual es denominada por muchos autores como un régimen alimentario corporativo, que tiene uno de sus sustentos principales en la expansión de los fondos de inversión en el ámbito de lo alimentario. A nivel más general es posible señalar que ha tomado un fuerte protagonismo el capital financiero por sobre el capital productivo. Este proceso de financiarización se expresa en todo el sistema alimentario mundial, y uno de sus resultados es que la concentración del mercado es cada vez mayor. El artículo buscó hacer explícito que los movimientos globales guiados, como se señaló, por lo financiero tienen una expresión territorial que es menos fluida o movetiza de lo que se supone. Se habla de anclajes espaciales bien concretos que permiten que el capital moldee esos territorios que le resultan indispensables para su reproducción. El problema, como dirá Ciccolella, es que el capital se transterritorializa, es decir moldea varios territorios en diversos lugares, pero no pasa lo mismo con los beneficios que en incontables casos no se transocializan o se distribuyen en territorios mucho más acotados que aquellos que fueron afectados por el capital. Hablar de un proceso de "desterritorialización" de la

agricultura es una expresión a estas alturas común. Sin embargo es necesario hacer un uso preciso del concepto, ya que en absoluto significa desvinculación entre procesos económicos y territorio. De hecho, la globalización supone una articulación muy estrecha con las especificidades locales y las implicaciones territoriales, ecológicas y sociales, en los lugares de localización de los procesos económicos son de gran trascendencia. En esta reconstrucción de un paisaje geográfico favorable a su propia reproducción en el espacio y el tiempo, lo local como enfatiza Harvey (2005) aparece de forma subordinada como infraestructura para la realización de la circulación de mercancías. La localidad de Villa La Ribera en la provincia de Santa Fe constituye un caso paradigmático que permite observar en concreto cómo se comportan las tendencias globales. En primer lugar respecto al caso se describieron los variados problemas que experimentan los vecinos que en época de cosecha de soja deben soportar el paso de 10 mil camiones por día. Pero antes fue imprescindible caracterizar detalladamente la importancia portuaria y fluvial del área donde se inserta La Ribera. En este sentido, los datos de la Bolsa de Comercio de Rosario, que son de acceso público a través de su web, permitieron cuantificar la concentración portuaria cerealera entre Timbúes y San Lorenzo y la capacidad que tienen los 13 puertos ubicados en esta zona para embarcar la totalidad de los granos que se producen en Argentina. Estos datos apuntan a mostrar que los territorios se modificaron completamente a los efectos de responder a las demandas mundiales de producción y circulación de alimentos. De hecho, el departamento de San Lorenzo pasó de ser una zona típicamente industrial diversificada a una donde los puertos para la agroexportación tienen preeminencia absoluta. Con esto no solo se modificaron procesos económicos, sino fundamentalmente modos de habitar el espacio, formas de trabajar y producir, relaciones 'ciudad-campo', de clase y de propiedad. La conclusión es que se crean espacios mercantiles adecuados a las nuevas escalas y dinámicas espaciales con grandes proyectos de inversión que tienen potencial para organizar y transformar espacios, para componer y descomponer regiones, y que proyectan sobre lo local y regional intereses casi siempre globales, desarmando el territorio na-

cional en pequeños fragmentos globalizados. En este contexto, los 700 habitantes de Villa La Ribera corrían serio peligro de ser arrasados completamente. Pero se organizaron, se autoconvocaron y con varias acciones, entre legales y de fuerza, consiguieron un compromiso firme de las autoridades provinciales, que se tradujo en un proyecto, ya licitado y adjudicado. Si bien, con la asunción del nuevo gobierno nacional la ejecución del proyecto está en tensión, el grupo de vecinos autoconvocados saca algunas lecciones en limpio. Por ejemplo, cortar la intersección de las rutas que llevan los cereales hasta Timbúes demostró una potencia desconocida hasta ese momento. El corte se prolongó por 16 horas y el resultado fue impresionante: los camiones se acumularon hasta casi Santiago del Estero, que es el límite de la provincia de Santa Fe al norte y hasta San Nicolás, frontera con Buenos Aires al sur. En un contexto en que los cereales al principal polo agroexportador llegan casi en un 80% en camiones, quedó en evidencia la debilidad estructural en que se encuentra la zona, pero también la lógica irracional del capital que utiliza hasta exprimir y extinguir los recursos locales (en este caso recursos de infraestructura). En contraste con la conocida capacidad del capital de moverse de territorios que no presentan condiciones favorables a su reproducción, en este caso la demanda es hacia la gestión pública para reconstruir rutas y caminos. Pero en esta demanda quienes dominan el mercado mundial de alimentos confluyen con los vecinos de Villa La Ribera que buscan evitar nuevas muertes y preservar calidad de vida.

10 Bibliografía

- Bolsa de Comercio de Rosario. 2014. «Crecen los embarques del complejo oleaginoso en las terminales al norte de la ciudad de Rosario». 2014.
<http://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/crecen-los>.
- . 2015. «El impresionante aumento de las inversiones en el complejo oleaginoso del Gran Rosario gracias al dragado del Río Paraná». 2015.
<http://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/>

noticias-informativo-semanal/el-12.

———. 2019a. «Propuesta para mejorar los accesos viales y ferroviarios a industrias y puertos del Gran Rosario». Bolsa de Comercio de Rosario. 2019. <http://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/propuesta-para>.

———. 2019b. «Cambios de la última década en el ranking de empresas procesadoras de oleaginosas en Argentina». Bolsa de Comercio de Rosario. 12 de junio de 2019. <http://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/cambios-de-la>.

Braudel, Fernand. 1985. *La dinámica del capitalismo*. España: Alianza. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=189791>.

Castells, Manuel. 1997. *La Era de la Información. Economía, sociedad y cultura*. Madrid: Alianza.

Chesnais, F. 2003. «La teoría del régimen de acumulación financiarizado: contenido, alcance e interrogantes». *Revista de Economía Crítica*, n.o 1.

Ciccolella, Pablo José. 2011. «Territorios del capitalismo global: una nueva agenda para la Geografía actual». En *Metrópolis latinoamericanas: más allá de la globalización*, 49-72. Textos urbanos, vol. 12. Quito: OLACCHI.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo - UNCTAD. 2009. «Informe sobre las inversiones en el mundo, 2009: Empresas transnacionales, producción agrícola y desarrollo». <https://unctad.org/es/system/files/official-document/wir2009overviewsp.pdf>.

D'Angelo, Guido, Alberto Lugones, y Emilce Terré. 2021. «El primer trimestre del año cerró con las mayores exportaciones de soja de la historia».

Delgado Cabeza, Manuel. 2017. «Reestructuración del sistema agroalimentario globalizado en el capitalismo termi-

nal». *Papeles de relaciones ecosociales y cambio global*, n.o 139: 13-25.

Delgado Cabeza, Manuel Delgado. 2010. «El sistema agroalimentario globalizado: imperios alimentarios y degradación social y ecológica».

Garza Toledo, Enrique de la, y Julio César Neffa, eds. 2010. *Trabajo y modelos productivos en América Latina: Argentina, Brasil, Colombia, México y Venezuela luego de la crisis del modo de desarrollo neoliberal*. 1a ed. Colección grupos de trabajo. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Clacso.

Gorenstein, Silvia. 2005. «Nueva institucionalidad y proyección local tras la privatización portuaria argentina: Los casos de Bahía Blanca y Rosario». *EURE (Santiago)* 31 (92): 105-22. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612005009200006>.

Harvey, David. 1989. *La condición de la posmodernidad: Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. 1ra ed. Amorrortu.

———. 2003. *Espacios de esperanza*. Madrid: Akal.

———. 2007. *Breve historia del neoliberalismo*. Madrid: Akal.

———. 2014. *Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo*. Madrid: Traficantes de sueños.

Mattos, Carlos A. de. 2016. «Financiarización, valorización inmobiliaria del capital y mercantilización de la metamorfosis urbana». *Sociologías* 18 (agosto): 24-52. <https://doi.org/10.1590/15174522-018004202>.

McMichael, Philip. 2023. «Food Regime Dynamics.» *Revista de Economía Crítica*, n.o 36 (diciembre): 78-93.

Ministerio de Salud, Provincia de Santa Fe. 2012. «Informe de situación de morbilidad Cordón industrial de la Región Rosario.»

ONG Grain. 2010. «El nuevo acaparamiento de tierras en América Latina».

<https://grain.org/es/article/3996-el-nuevo-acaparamiento-de-tierras-en-america-latina>.

Pierri, José, y Leandro Cosenza. 2014. «Desregulación económica y sus efectos sobre el comercio externo de granos en la década del 90». Revista interdisciplinaria de estudios agrarios, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires 41 (1).

Reboratti, Carlos. 2000. Ambiente y sociedad. Concepciones y relaciones. Buenos Aires: Ariel.

Santos, Milton. 2000. La Naturaleza Del Espacio: Técnica y Tiempo. Razón y Emoción. Barcelona: Ariel.
<http://bibliotecadigital.mineduc.cl//handle/20.500.12365/17634>.

Schweitzer, Mariana. 2016. «Transporte y producción del territorio en el litoral portuario del sur de la Provincia de Santa Fe: estrategias globales y locales en tensión.» Tesis doctoral, Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.
<http://repositorioubi.sisbi.uba.ar/gsd/collect/aaqtesis/index/assoc/HWA5728.dir>

Sitio web de la provincia de Santa Fe.

2023. «La provincia adjudicó la obra de acceso para el tránsito pesado a los puertos de Timbúes». Sitio web oficial de la provincia. Santa Fe provincia. septiembre de 2023.

<https://www.santafe.gob.ar/noticias/noticia/278993/>.

Veltz, Pierre. 1999. Mundialización, ciudades y territorios: la economía de archipiélago. 1a. ed. Ariel Geografía. Barcelona: Ariel.

Ventrici, Patricia, Martín Rodríguez Miglio, Germán Pinazo, Walter Bosisio, Daniela Triador, Bruno Dobrusin, Lucas Spinosa, et al. 2018. El trabajo y las empresas multinacionales hoy: economía, relaciones laborales y conflictividad. 1a ed. Ediciones Universidad Nacional de General Sarmiento.
<http://repositorio.ungs.edu.ar:8080/xmlui/handle/UNGS/429>.

Wallerstein, Immanuel. 1979. El moderno sistema mundial: la agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI. Madrid: Siglo XXI.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=136354>.