2020

DESARROLLO REGIONAL: IMPACTO DE LA CADENA GLOBAL DE VALOR AGRÍCOLA EN LA ACTIVIDAD PORTUARIA DE DIAMANTE (ENTRE RÍOS)



TESIS DE GRADO

TÍTULO A OBTENER:

LICENCIADO EN CIENCIA POLÍTICA

Facultad de Trabajo Social (UNER)

DIRECTOR: Dr. Roberto Medici

ESTUDIANTE:

Gallo, Claudio Fernando

11/02/2020

PARANÁ, ENTRE RÍOS

AGRADECIMIENTOS

A mi director Roberto Medici, por su compromiso, grandes aportes y acompañamiento que me brindó durante todo el proceso de investigación.

Al Dr. Luis Stello y todo el personal del Ente Autárquico Portuario, por abrirme las puertas de la institución, por dar lugar a mis inquietudes y predisposición para las entrevistas.

A los directivos de la empresa Cargill, productores y referentes de las Cerealeras por recibirme de la mejor manera.

A la Universidad Nacional de Entre Ríos, docentes e investigadores de la Facultad de Trabajo Social que fueron parte de mi formación y enriquecieron mis conocimientos.

A todo el personal de biblioteca de la Facultad de Trabajo Social (UNER), por facilitarme la búsqueda de información. Especialmente a Silvia por su gran gesto de ayudarme a recolectar información en otras instituciones.

A mis amigos/as y compañeros/as de Facultad, por solidarizarse con distintas acciones y estar siempre pendientes.

A mis amigos de la vida que estuvieron presentes, me apoyaron y acompañaron todos estos años.

Para mis padres, por darme la posibilidad de estudiar, por brindarme los mejores consejos, por enseñarme que a base del sacrificio todo es posible, siendo ellos un gran ejemplo y guía en mi vida, sin ellos nada de esto seria posible.

Mis hermanos que son el motor y luz de mi vida, el motivo que me inspira a ser mejor.

Párrafo aparte para mi hermana Marcia, a quien le agradezco infinitamente por aguantarme y ayudarme tanto en todo el proceso de elaboración de la tesina, asumiendo prácticamente un rol de Co-directora y brindarme siempre sugerencias pertinentes en los momentos más complicados en los que me tocó tomar decisiones.

A todas las personas en general que de un modo u otro contribuyeron con aportes para el tema que fue objeto de estudio.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN 4
MARCO METODÓLOGICO 7
HISTORIZACIÓN DEL PUERTO DE DIAMANTE 8
-Antecedentes históricos del Puerto de Diamante 8
-Importancia estratégica de la construcción del puerto y primeras operaciones comerciales en la región y con el exterior 9
-Construcción y habilitación de muelles en Puerto Diamante 11
-Características edilicias y consolidación del rubro productivo en Puerto Diamante 13
-Puertos históricos y actualmente operativos en la provincia de Entre Ríos 16
MARCO TEÓRICO 18
Capítulo 1 18
TRASFORMACIONES GLOBALES Y REFORMAS EN EL SISTEMA PORTUARIO ARGENTINO 18
1.1- Decadencia crítica del Estado de Bienestar Keynesiano y emergencia del nuevo orden global 19
1.2-Hacia el devenir y conceptualización de las Cadenas Globales de Valor 21
1.3-Presencia de la empresa multinacional Cargill S.A.C.I en el mundo y en Argentina 22
1.4-Apertura al capital trasnacional y auge de la producción agrícola en Argentina 28
1.5-Repercusión de las políticas neoliberales en el sistema portuario argentino 31
1.6-Ley Nacional de Puertos y Descentralización del Estado Nacional 33
1.7-Acta entrega de Puertos de Nación a provincia de Entre Ríos 33
1.8- Ley portuaria N° 9750 de la Provincia de Entre Ríos 34
1.9-Privatización de la Junta Nacional de Granos 34
1.10- Privatización de los elevadores en Puerto Diamante 35
Capitulo 2 38
ANÁLISIS DE LAS TEORÍAS DEL DESARROLLO REGIONAL/LOCAL PARA PENSAR EL CASO PORTUARIO DE LA CIUDAD DE DIAMANTE 38
2.1-Emergencia de las teorías y discursos del desarrollo local 39
2.2-La atractividad del capital trasnacional: ¿refleja beneficios o desventajas para los territorios? 41
3.3-¿Es posible hablar de desarrollo regional integrado en la ciudad de Diamante desde el punto de vista de la política portuaria? 43
Capitulo 3 45
EL PUERTO DE DIAMANTE EN LA ACTUALIDAD 45
3.1-Reconfiguración del mapa de actores en Puerto Diamante 46
3.2-¿Es eficiente, eficaz y racional la política pública portuaria que impulsa el Estado provincial? 48
3.3-Externalidades positivas, negativas y situación actual del puerto Diamante 52
CONCLUSIONES 63
BIBLIOGRAFÍA 67
ANEXOS 74

RESUMEN

Esta tesina de grado tiene como objetivo analizar el impacto de la cadena global de valor agrícola en la actividad portuaria de Diamante (Entre Ríos) desde la década de los 90´, describiendo los cambios que ello trajo aparejado a nivel del mapa de actores, en los procesos de tomas de decisión y sobre todo considerando las externalidades producidas en el territorio y la región.

La problemática de estudio surge del interés por indagar cuán significativa es la política portuaria actual para el desarrollo productivo y bienestar general de la ciudadanía diamantina, verificando realmente si el despliegue de las actividades y operaciones portuarias conduce a potenciar las capacidades de crecimiento del territorio diamantino y zonas aledañas.

Para esta investigación se empleó una metodología de carácter cualitativa entrevistando a actores claves involucrados directamente con el rubro portuario y agrícola, a fin de conocer de qué manera participan de las actividades portuarias y qué tipo de beneficio perciben. La implementación de esta técnica resultó determinante a su vez para dimensionar el grado de impacto que tiene actualmente el proyecto portuario sobre el departamento. También se aplicó en el proceso de elaboración un método cuantitativo explorando la documentación estadística, archivos y demostrando a partir de datos y gráficos la preponderancia que ejerce la empresa multinacional Cargill en el rubro agrícola/agroindustrial del país, como el volumen de exportación y comercialización que mueve desde el puerto de la ciudad de Diamante.

Finalmente, y en función del relevamiento antes comentado se pudo concluir que el desplazamiento de la cadena global de valor agrícola no genera un derrame de externalidades positivas en el territorio, ni contribuye a potenciar las capacidades de desarrollo en la región, en la medida en que actualmente la empresa multinacional Cargill concentra prácticamente el 90% de las actividades e infraestructura de dicho puerto, esto no solo condiciona el accionar de los demás actores que operan dentro del circuito portuario sino que también inhibe en varias ocasiones las posibilidades de explotar y hacer más productivo el puerto para todos los diamantinos.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo tiene como objetivo general identificar la incidencia de la cadena global de valor agrícola en el Puerto de la ciudad de Diamante (Entre Ríos) desde la década de los 90´. Estas transformaciones en el puerto comenzaron a gestarse producto del advenimiento de empresas multinacionales que ingresaron al país en un contexto que registró en términos macroeconómicos un gran número de inversiones extranjeras atraídas por el extraordinario auge en el rubro agrícola, destacándose Argentina como uno de los principales productores y exportadores de materias primas en un clima de prosperidad económica internacional de los países más desarrollados que contemplaban el proceso productivo e inversiones en el sector.

Estas actividades productivas se vieron favorecidas por la innovación tecnológica emergente de la época, ocasionando un fuerte impacto en el rubro agroindustrial que revolucionó la lógica de producción preexistente del sistema. A ello se sumó en el plano nacional, la apertura de las políticas neoliberales impulsadas por dirigentes políticos a fin de construir el escenario apropiado para radicar a las empresas extranjeras de capital sobre el territorio argentino. Por cierto, el desarrollo de estas políticas tuvo efectos drásticos sobre distintas escalas de gobierno, cediendo mayor margen de autonomía a instituciones públicas provinciales que se crearon en ese momento, como a actores locales en su mayoría privados que contaban con un enorme potencial de capital.

Precisamente en ese marco, se inscribe la radicación de la empresa multinacional Cargill[1] en el puerto de la ciudad, constituyéndose como uno de los principales actores de la investigación no solo por ser la firma propietaria de gran parte de las instalaciones del Puerto, encargada del control y administración de los silos, edificios, elevadores y muelles que correspondían previamente a la ex Junta Nacional de Granos, sino también por la expansión de la cadena de valor agrícola que promueve contundentemente a lo largo y ancho del mundo, entendiendo conceptualmente por este término al "conjunto de eslabones que agregan valor a un determinado producto (desde el insumo-producto hasta su comercialización interna o externa) incluyendo a los diferentes actores involucrados: productores primarios, empresas industriales, proveedores de insumos y servicios, instituciones de apoyo técnico, empresas comercializadoras, etc." (Informe Institucional, Económico y Fiscal, 2015: 8). En este

[1] Cargill, es una empresa Multinacional privada, con base en Minnesota en los Estados Unidos. Se funda en el año 1865, siendo la mayor corporación estadounidense que no cotiza en bolsa (en lo que respecta a las ganancias). Entre sus actividades, se destacan la compra-venta de granos y otras mercancías agrícolas.

sentido, la problemática del trabajo representa un intento por identificar el ciclo de la cadena que impulsa desde el puerto la multinacional Cargill junto a los actores locales y regionales, entre los que se incluye al Ente Autárquico Puerto Diamante y a la Cooperativa Agrícola regional[2] (LAR), a fin de determinar el despliegue que realizan los mismos sobre el circuito portuario bajo la instauración del nuevo proyecto portuario (re-configuración) consolidado a fines de siglo XX, donde su esencia, manejo y control distó rotundamente de la administración que venía llevando el Estado Nacional previamente a los años noventa con la intervención de organismos como la Junta Nacional de Granos (JNG), la Administración General de Puertos (AGP), el Ministerio de Obras y Servicios Públicos (M.O.S.P) y la Dirección de Vías Navegables y Construcciones portuarias, entre otros.

En función de estos cambios en la política portuaria se establecieron como objetivos específicos de la investigación; detallar el mapa de actores multinacionales y regionales que forman parte de la estructura portuaria de la ciudad de Diamante en la actualidad ; analizar el proceso de toma de decisiones de los actores que intervienen en la gestión portuaria; verificar las externalidades que tiene para la ciudad la cadena de valor global agrícola promovida por la empresa multinacional Cargill; determinar la repercusión producida de la cadena de valor global agrícola en el desarrollo regional de Diamante, a partir del caso Portuario; y por último evaluar si existe algún tipo de contribución al desarrollo regional del territorio Diamantino.

Para la obtención de esos objetivos, se estructuró una metodología de trabajo de índole cualitativa y cuantitativa, contando con fuentes primarias y secundarias, basadas en el análisis de datos e información recolectada de entrevistas y documentación teórica, como de registros estadísticos de exportaciones tomando como parámetro las últimas dos décadas, con la intención de poder plasmar la situación en que se encuentra el puerto de la ciudad de Diamante en la actualidad.

La presente tesis comienza con una descripción histórica del puerto de Diamante, en este apartado se enuncia la configuración histórica-genealógica que adoptó el proyecto portuario de la ciudad de Diamante desde su fase originaria, constituyendo un primer momento de aproximación al principal objeto de estudio de la investigación en donde se describen los fundamentos políticos-estratégicos que terminaron por consolidar la propia génesis del puerto, las respectivas dependencias jurídicas de la entidad y el desarrollo de las

[2] La Agrícola Regional Coop. Limitada nace como una sociedad de agricultores bajo la forma de Cooperativa Agrícola, el 29 de abril de 1910 en la Ciudad de Crespo (Entre Ríos). Su misión se basa en proporcionar soluciones que faciliten el desarrollo y crean valor para los asociados, empleados, proveedores y comunidad en general; a través de gestiones transparentes e integradoras basadas en procesos sostenibles que contribuyen al crecimiento de la región.

actividades portuarias inaugurales dimensionando las características y rubro comercial de la época.

Por su parte el marco teórico está compuesto por los siguientes capítulos:

El capítulo uno se centra en contextualizar cómo las transformaciones globales emergentes en el sistema internacional terminaron repercutiendo en el plano nacional argentino durante los años 90´(XX), bajo el nuevo paradigma imperante de la doctrina neoliberal que se impuso en el marco de una profunda globalización mundial, desarrollando no solo un nuevo modelo producción en forma de cadenas (CGV) a escala planetaria, sino también implementando innumerables reformas que incidieron en planos multidimensionales. Particularmente se dedicará un tratamiento especial a las modificaciones realizadas en el sistema portuario, teniendo en cuenta a su vez los efectos producidos por las transformaciones en las estructuras de gobierno de las entidades, organismos y legislaciones portuarias existentes en la provincia de Entre Ríos, sobre todo en el perímetro portuario de la ciudad de Diamante.

En el capítulo dos se expone un breve abordaje sobre las concepciones y enfoques teóricos del desarrollo regional para complejizar el análisis del caso portuario que está siendo objeto de estudio. En esta oportunidad, se retoma el esquema teórico de Boisier (1990) a fin de ser contrastado y tensionado en el capítulo posterior con el nuevo proyecto portuario consolidado en la última década del siglo XX en la ciudad de Diamante, a partir de los cambios efectuados en relación a la redefinición de los manejos, controles y actores que intervienen en el circuito portuario. De esta manera, se pretende corroborar y verificar si realmente la actividad portuaria ha contribuido a potenciar las capacidades de crecimiento del territorio diamantino y la región.

El capítulo tres describe la situación en que se encuentra hoy por hoy el Puerto de Diamante en relación a la conformación del mapa de actores, la forma en que intervienen los mismos y sobre todo definiendo en términos generales el estado de la cuestión que rige actualmente para el proyecto portuario de la ciudad. Para ello será vital tener en cuenta el rol que ha jugado el Estado provincial a través de sus políticas y su forma de intervenir en el asunto.

Por último, como punto de cierre del trabajo se enuncian las conclusiones de la investigación y se sintetizan los aportes producidos desde la investigación hacia la temática abordada, poniendo de relieve los interrogantes que derivaron y fueron surgiendo en el trascurso del proceso para una futura investigación y/o profundización de la misma.

MARCO METODÓLOGICO

La estrategia metodológica utilizada para la investigación constó del análisis y relevamiento de datos e información obtenida, por un lado, de diversas fuentes de carácter teórico como: artículos, publicaciones, libros, periódicos, diarios, revistas, sitios web, apuntes históricos referidos al puerto, leyes, normas, decretos; como también de los informes estadísticos publicados por los diferentes organismos, instituciones, páginas oficiales a nivel nacional, de organismos descentralizados y autárquicos y centros comerciales provinciales. El relevamiento teórico resultó necesario no solo para conocer la genealogía histórica que caracterizó al puerto de Diamante sino también para dar cuenta de las transformaciones producidas en los distintos órdenes, global, nacional y local. En cuanto a los informes estadísticos, fueron cruciales para demostrar a partir de datos y gráficos la preponderancia que ejerce de la empresa multinacional Cargill en el rubro agrícola/agroindustrial del país, plasmando el volumen de lo que exporta y comercializa especialmente desde el puerto de la ciudad, dimensionando la situación actual en la que se encuentra el mismo. Para este último análisis se tuvieron en cuenta registros anuales de la base exportable del puerto, haciendo especial hincapié en el movimiento total de mercadería comercializada desde los buques y barcazas.

Por otro lado, gran parte de los objetivos de la investigación se pudieron concretar por la aplicación del criterio técnico de las entrevistas abiertas y semiestructuradas realizadas a quienes presiden los organismos, instituciones y empresas: Dr. Luis Stello (Presidente del Ente autárquico Puerto Diamante), Ariel Spretz (Gerente y Jefe operativo de la empresa Cargill en Diamante), Eduardo Comas (Supervisor de Mantenimiento y Movimientos-OPIP de la multinacional Cargill) y Luciano Herbes (referente comercial y encargado de La Agrícola Regional Cooperativa). De esta manera se dio a conocer como está conformado el proyecto portuario de la ciudad, la forma en la que inciden en el proceso de toma de decisión los actores, y por último, verificar las externalidades que derraman las actividades del puerto para el territorio diamantino y la región. Para reforzar e enriquecer este punto, además, se realizaron entrevistas a referentes de las cerealeras y plantas de acopio de Diamante y zona: Leonardo Moya (Agromoya), Miguel Salim (La Rural) y Ernesto Airaldi (La Cruz), a fin de obtener las consideraciones que emiten acerca de funcionamiento actual del puerto, sobre todo teniendo en cuenta cómo repercute e impacta en el desarrollo de cada uno de ellos.

HISTORIZACIÓN DEL PUERTO DE DIAMANTE

-Antecedentes históricos del Puerto de Diamante

Este apartado introductorio tiene como objetivo mencionar los antecedentes más significativos que emergieron en el sitio portuario así como su consecuente desarrollo histórico, el cual se torna muy valioso para entender la dinámica que consolidó y configuró el devenir de la propia entidad portuaria.

En esta ocasión es pertinente valerse de los nexos en común compatibilizados entre la evolución genealógica portuaria y del surgimiento de la ciudad de Diamante (Entre Ríos), ya que ambos sucesos fueron constituidos en las primeras décadas del siglo XIX, complementarios uno del otro en lo concerniente a la imagen representativa para fomentar la promoción tanto de la ciudad como la identidad del puerto.

El enunciado último forma parte de la fundamentación de los antecedentes que son objeto de análisis en este capítulo, necesario para entender las actividades que empezaron a desarrollarse tempranamente sobre la ribera del Río Paraná en los albores del siglo XIX, lo que en ese momento se conocía con el nombre de Punta Gorda de una extensión territorial de 6 Kilómetros que iba desde el arroyo de la ensenada hasta el paraje la azotea. Enmarcados temporalmente en los años 1812/ 1813 cuando todavía la ciudad no existía como tal, o por lo menos no se encontraba registro alguno sobre su denominación etimológica (Brumatti, 2012).

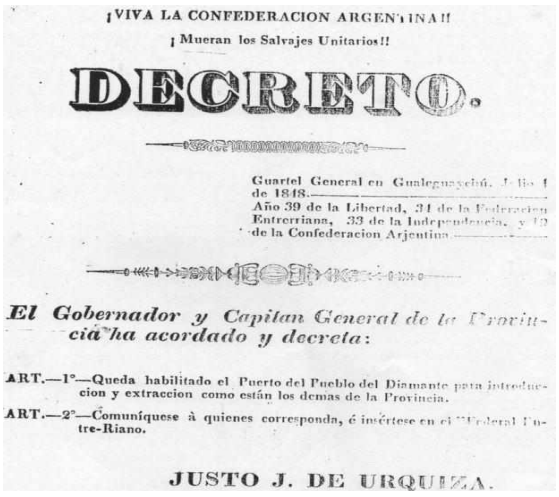
Lo que sí se evidenciaba en ese entonces, era un agitado movimiento de personas en zona de Punta Gorda realizando diversos tipos de actividades comerciales, como el desembarco de armamentos, municiones, transporte del personal, y fundamentalmente el comercio de materiales para la construcción, todas estas actividades fueron potenciadas principalmente con la instalación de la denominada Baterías de Punta Gorda. Este nuevo panorama productivo y comercial de la época en la zona comenzaba a mostrar signos y características usuales de un Puerto entendiendo por ello "una zona de tierra y agua dotada de unas obras y equipo que permitan principalmente la recepción de buques, su carga y descarga, y el almacenamiento, recepción y entrega de mercancías, así como el embarco y desembarco de pasajeros"[3].

[3] Definición de "Puerto" según la Unión Europea (UE).

-Importancia estratégica de la construcción del puerto y primeras operaciones comerciales en la región y con el exterior

Lo más importante a destacar en relación a lo comentado, es la llamativa repercusión que produjo en los órganos y ámbitos dirigenciales políticos a nivel nacional, imponiéndose la necesidad de construir un Puerto en un futuro sobre la ribera del río Paraná a la altura de Km. 533, sobre la hidrovía Paraná-Paraguay. Representando un asunto estratégico para el territorio no solo en términos comerciales, carga y descarga de materiales, sino también convirtiéndose en un punto de acceso y egreso del territorio.

Según Brumatti (2012), esta situación del puerto estuvo estrechamente asociada a la fundación de la ciudad de Diamante el 27 de Febrero de 1836 mediante el decreto emitido por el gobernador Echagüe, siendo fundada la misma en el paraje Punta Gorda sobre la base de la población que se fue formando con las familias de soldados que en distintas épocas fueron partes de las nombradas baterías, como de la compañía de milicias que tuvo su asiento en el lugar, de ahí que las primeras autoridades que ejercieron el mando del pueblo fueron integrantes de éstas. La ciudad con el correr de los años fue adoptando una matriz cada vez más estructurada, dejando de ser un simple asentamiento para pasar a ser un pueblo organizado e institucionalizado. En este pasaje el Historiador diamantino Ricardo Brumatti se animó a definir la situación mencionada como una segunda fundación o refundación de la Ciudad de Diamante, teniendo en consideración lo que había sido la autorización y habilitación legal del Puerto de Diamante el 4 de julio de 1848, por Acuerdo del Poder Ejecutivo Provincial firmado por el gobernador Justo José de Urquiza, dichos controles administrativos de la época eran efectuados por Receptoría de Rentas.



¡VIVA LA CONFEDERACION ARGENTINA!!
¡ Mueran los Salvajes Unitarios!!

DECRETO.

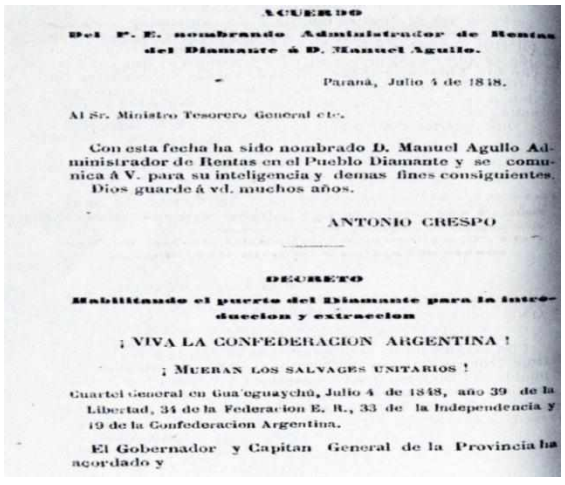
Guartel General en Gualeguaychú, Julio 4 de 1848.—
Año 39 de la Libertad, 34 de la Federacion Entrerriana, 33 de la Independencia, y 19 de la Confederacion Arjentina.—

El Gobernador y Capitan General de la Provincia ha acordado y decreta:

ART.—1°—Queda habilitado el Puerto del Pueblo del Diamante para introduccion y extraccion como están los demas de la Provincia.

ART.—2°—Comuníquese á quienes corresponda, é insértese en el "Federal Entre-Riano.

JUSTO J. DE URQUIZA.



ACUERDO

Del P. E. nombrando Administrador de Rentas del Diamante á D. Manuel Agullo.

Paraná, Julio 4 de 1848.

Al Sr. Ministro Tesorero General etc.

Con esta fecha ha sido nombrado D. Manuel Agullo Administrador de Rentas en el Pueblo Diamante y se comunica á V. para su inteligencia y demas fines consiguientes. Dios guarde á vd. muchos años.

ANTONIO CRESPO

DECRETO

Habilitando el puerto del Diamante para la introduccion y extraccion

¡ VIVA LA CONFEDERACION ARGENTINA !

¡ MUERAN LOS SALVAGES UNITARIOS !

Cuartel General en Gua'eguaychú, Julio 4 de 1848, año 39 de la Libertad, 34 de la Federacion E. R., 33 de la Independencia y 19 de la Confederacion Argentina.

El Gobernador y Capitan General de la Provincia ha acordado y

Fig.1: Habilitación de Puerto Diamante en el año 1848.

Fuente: *extraída de diario el "Supremo" de la ciudad de Diamante.*

Puntualmente en el año 1849 se implementa el primer registro de carga y descarga de buques en el puerto, ambas actividades contenidas en 2 actas que tenían como finalidad contemplar un control sobre los registros de las exportaciones e importaciones. En ese mismo año se percibió la descarga de una embarcación procedente de la Prov. de Santa Fe de los siguientes elementos: 20 piezas de madera para umbrales, 10 horcones de ñandubay, 1 poste de esquina, 6 cañas tacuaras, 1 barril de 5 jabones, 1 cajoncito con 2 almidones, etc. La segunda actividad registrada en el puerto estuvo abocada al cargamento de 950 sandías y 12 zapallos en la goleta Joven Rocita con destino a Gualeguaychú, Entre Ríos.

A partir del año 1854 se produjo un salto significativo en relación a la modalidad y perfil del comercio portuario practicado hasta ese entonces en la zona Sur de la ciudad, como consecuencia de la inauguración de una nueva legislación jurídica impulsada por dirigentes políticos, teniendo como resultado la ejecución de una ordenanza que promovía la habilitación del Puerto de Diamante para el comercio exterior, estando facultado el mismo para efectuar transacciones de carga y descarga de Buques.

Con respecto a lo comentado, es importante aclarar para no generar ningún tipo de confusión en el lector, que la zona portuaria para ese entonces mediado del siglo XIX, no contaba todavía con un diseño infraestructural lo suficientemente apropiado para explotar las actividades, así como tampoco tenía claramente definido sus características portuarias, con esto se entiende la indefinición del rubro productivo a comercializar.

Recién los primeros indicios u aproximaciones de lo que representa hoy en día el rubro portuario de la ciudad de Diamante, comienza a percibirse con la llegada de las corrientes de inmigrantes que ocuparon la zona. En palabras de Brumatti (2012):

> Principalmente españoles, italianos, suizos, austríacos, alemanes del Volga, dedicándose a la agricultura y luego a actividades industriales, crearon la necesidad de darle salida a los productos por el único y mejor medio disponible en el momento: el puerto. Comenzó a partir de ese momento una peregrinación de gestiones para que se construyeran instalaciones adecuadas (p.3).

Sin lugar a dudas, la mencionada referencia sobre la época constituye un momento indispensable para captar el marco procedimental político que empezó a debatirse y a tener lugar cada vez con más fuerza en la agenda gubernamental ante la necesidad de edificar las instalaciones de la infraestructura sobre los márgenes de la ciudad dotándolo de un equipamiento adecuado para explotar las actividades que venían desarrollando los inmigrantes conjuntamente con la población diamantina, trabajando articuladamente con el

fin de sacar el mayor provecho posible de los recursos preponderantes y predominantes en la región. Además de la virtud poseída por los inmigrantes al inculcar distintas tradiciones, culturas, formas de supervivencia propias que fueron aplicadas y volcadas principalmente sobre el sector agrícola.

De más está decir, que el apartado anterior por la naturaleza de las cualidades y características descriptas, se constituye en un complemento del fundamento sobre los lazos genealógicos intrínsecos que unieron la historia del Puerto y el desarrollo de la ciudad misma.

Recién en el año 1879 comienza a materializarse y adquirir forma la petición primordial manifestada públicamente por los habitantes del territorio a las autoridades nacionales ante la necesidad de contar con una infraestructura portuaria acorde al perfil productivo y a la demanda cada vez mayor de insumos provenientes del sector agrícola, principalmente harina y cereales. Dado que en ese mismo año se anunciaba la aprobación de los planos por parte del poder ejecutivo de la Nación para construir un muelle sobre el perímetro portuario, llamándose a licitación para la ejecución de dicha obra. Pocos años más tarde en 1887 en la cámara de Diputados de la Nación se trató y debatió un proyecto con el fin de extender el desarrollo infraestructural del Puerto de Diamante, construyendo 2 galpones de almacenamiento, terraplenes, murallones y fundamentalmente un nuevo muelle con extensión de 200 metros paralelo a la orilla del mismo río uniendo dicho muelle a otro de 25 m. que penetraría en el río perpendicularmente al primero.

Lo cierto es que la necesidad más urgente solicitada por los dirigentes y habitantes del territorio diamantino basada en la imprescindible prioridad de construir un muelle, terminó derivando en una serie de intentos fallidos producto de la falta de voluntad política requerida para hacerse cargo de este deseo tan preciado para el comercio y desarrollo del pueblo diamantino.

-Construcción y habilitación de muelles en Puerto Diamante

Tal como afirma Brumatti (2012), la petición tan ansiada finalmente se hizo realidad para el año 1900, cuando las obras empezadas en el mes de junio tuvieron como fecha de culminación el 31 de diciembre del mismo año, habiéndose construido de acuerdo con los planos y pliegos de condiciones, menos la parte inferior del muelle, que sólo en tiempo de bajante puede colocarse, por cuya causa se autorizó por decreto el 28 de enero de 1901, la habilitación del muelle quedó provisionalmente bajo la responsabilidad de los empresarios.

Además del muelle, los empresarios construyeron sobre pilotes un galpón para depósito, de 12 por 36 metros y un terraplén de acceso que se aprobó por el mismo decreto referido.

Una vez construido el muelle restaba un segundo paso importante que se debía a la habilitación del mismo, tarea que por cierto involucró a una serie de actores públicos y privados de los cuales se desprendió una relación tensa y disputada entre las decisiones, por un lado de los Ministerios de Obras públicas (M.O.P) y el Ministerio de Hacienda, organismos facultados para efectuar la habilitación y despliegue del muelle, mientras que, por otro lado, se encontraba el posicionamiento de los actores privados como los concesionarios y empresarios quienes no solo se encargaban de prestar servicios en los diseños infraestructurales de puerto, en especial de los muelles, sino que también realizaría eficazmente las operaciones de carga y descarga de insumos en el perímetro portuario. Estos debates giraron en torno al asunto de la expropiación, y en función de poner en forma y a disposición pública para los diamantinos el muelle para su explotación de las actividades comerciales permitiendo exportar su principal rubro, el cerealero.

Estas actividades comerciales se vieron potenciadas en el año 1910 con la construcción de la vía férrea y la inherente llegada del ferrocarril *"Villa Encarnación"* generando un gran impacto positivo en la economía de la región a través del circuito productivo fluido entre las localidades aledañas, logrando comercializar sus productos de manera exitosa. El auge de crecimiento en el Puerto de la ciudad no daba suspiro, por lo que los dirigentes políticos tanto a nivel local, provincial, como nacional se vieron ante la inmediata necesidad de gestionar constantemente en busca de alternativas más propicias para el desarrollo y crecimiento del puerto de Diamante, ya sea trabajando en nuevas legislaciones y fundamentalmente en materia de políticas públicas logrando la ejecución de obras infraestructurales que trajo aparejado beneficios de índole económicos y sociales para la región.

Etapa que se atestiguó con la construcción de otro muelle de exportación de una extensión de 410 metros de largo mediante un Decreto Nacional emitido el 16 de diciembre de 1927. Al año siguiente se autorizó el de cemento armado de 200 metros de longitud, sumado a la pavimentación del acceso al perímetro portuario asunto que se tornaba vital para evitar las complicaciones que generaban nefastas condiciones climáticas, principalmente los días de intensas lluvias.

Mientras que para el año 1966 se aprobó la licitación para un elevador de granos en el Puerto de Diamante, instrumento de vital importancia para incrementar en términos cuantitativos la producción y comercialización de cereales, posibilitando una eficaz y rápida

carga en los grandes buques de ultramar que arribaban y amarraban a la estación portuaria de la ciudad.

A este progreso infraestructural de la entidad portuaria de la ciudad se sumó el avance en materia institucional, con la conformación de organismos encargados de coordinar los aspectos normativos y económicos de las sedes portuarias de la provincia de Entre Ríos, primeramente lo fue a nivel nacional la Administración General de Puertos (AGP), recibiendo más tarde el nombre de Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación. Esta entidad dispuso de una de sus oficinas en la ciudad de Paraná (ER) representando la región del Distrito Paraná Medio.

-Características edilicias y consolidación del rubro productivo en Puerto Diamante

El Puerto de la ciudad de Diamante ha sido habilitado el 4 de Julio de 1848 a partir del nombramiento del General Urquiza que en su condición de Gobernador provincial ordenó la habilitación mediante un decreto del Puerto del pueblo de Diamante para introducción y extracción como están los demás en la Provincia. Este decreto consistía en crear una zona exclusiva para el desarrollo Industrial, lo suficientemente amplia como para llevar a cabo las operaciones de carga, almacenaje, una zona competitiva en cuanto a costos, puesto que se evitaría los gastos de dragado o el uso de remolcadores y facilitarían las operaciones de carga y descarga simultaneas.

Actualmente está constituido por dos terminales portuarias, una de ellas se encuentra en jurisdicción del Ente Autárquico Puerto Diamante como propietario del muelle público, hoy por hoy básicamente en desuso por su mal estado e poca competitividad en relación a la infraestructura que tiene la restante terminal portuaria privada ubicada a muy pocos metros de la misma. Esta última terminal se encuentra bajo la administración de la empresa multinacional Cargill SACI.

En términos edilicios, se observa por un lado que esta última terminal privada Cargill cuenta con la administración y explotación de dos muelles que concentran el 90% de la actividad del puerto a la altura del Kilómetro 533 sobre la margen izquierda del Rio Paraná. Uno de estos muelles dispone de una capacidad de almacenaje de 60.000 toneladas de mercaderías; mientras que el segundo se encuentra 200 metros aguas abajo del anterior. Por otro lado, se observa 200 metros aguas abajo del citado anteriormente, la existencia de un tercer y último muelle caracterizado por comercializar cargas generales, pero éste enmarcado

ya dentro de la terminal publica que administra el Ente Autárquico Puerto Diamante, denominado como muelle provincial N°7.

Cabe aclarar que históricamente en este puerto también han operado y explotado los muelles la Asociación de Cooperativas Argentinas, Nidera, Hidro Agri y la Cooperativa Federal Agrícola[4].

A continuación se describen las características de los muelles operados por las empresas:

1. Terminal Puerto Diamante Cargill SACI

- Ubicación y características

  -Ubicación: Río Paraná, km. 533.

  -Velocidad de la corriente: 8 km/h.

  -Intensidad de la corriente: 6/7 km/h.

  -Intensidad del viento: 35/40 km/h sector sur - norte.

- Infraestructura y servicios

  -Muelle: de hormigón armado de 176 metros de longitud.

  -Profundidad: 7,00 m respecto al cero local.

  -Estado de conservación: Bueno.

  -Sistema de amarre: cuenta con cuatro dolphines e igual cantidad de torres de embarque que se encuentran a más de 30 metros de altura.

  -Capacidad de almacenaje de mercaderías: 60.000 toneladas.

  -Capacidad de carga: 800 tn/h.

2. Terminal Puerto Diamante Cargill SACI

- Ubicación y características

  -Ubicación: Río Paraná, km. 533 a 200m aguas abajo del citado anteriormente.

  -Velocidad de la corriente: 8 km/h.

  -Intensidad de la corriente: 6/7 km/h.

  -Intensidad del viento: 35/40 km/h sector sur - norte.

- Infraestructura y servicios

  -Muelle: de madera y estructura de hierro; estado de conservación bueno.

  -Profundidad: 7,00 m respecto al cero local.

[4] En los últimos años dejaron de operar y comercializar cereales desde los muelles.

-Sistema de amarre: un dolphin de hormigón armado sobre el que tiene el asiento la torre del elevador viejo.

3. Muelle Ente Portuario Provincial

- Ubicación y características

  -Ubicación: Km. 533 del río Paraná a 200m aguas abajo del citado anteriormente.

  -Intensidad del viento: 35/40 km/h sector sur - norte.

  -Intensidad de la corriente: 6/7 km/h.

  -Velocidad de la corriente: 8 km/h**.**

- Infraestructura y servicios

  -Muelle: posee una longitud de 150 metros por 18 metros de ancho, apoyado sobre vigas y pilotes de hormigón armado, teniendo un amplio acceso con excelentes condiciones.

  -Profundidad: 7,00 m respecto al cero local.

  -Estado de conservación: Bueno.

  -Tipo de cargas que comercializa: generales.

Según el testimonio del gerente y jefe operativo de la empresa Cargill, Ariel Spretz, esta zona portuaria tienen como principal rubro la comercialización y carga de cereales, granos, oleaginosas que son transferidos hacia otros países del mundo vía exportación marítima. Mediante el ingreso y egreso de buques de ultramar que arriban a la costa de la ciudad con el propósito de obtener insumos y productos agrícolas. Lo que mayormente se comercializa dentro del circuito de la cadena agrícola son cereales, gramíneas (trigo y maíz) y leguminosa (soja), considerando una perspectiva histórica y actual de la mercadería promovida desde el puerto. Las operaciones de exportación son posibles debido al trayecto previo que realizan por medio de la red vial (Ruta N° 12) los camiones depositando mercadería en las instalaciones del Puerto. La secuencia del recorrido expresa el resultado final de un derivador de tránsito que tiene la provincia para unir las localidades de El Pingo, María Grande, Sosa, Tabossi, Seguí, Crespo y Diamante.

El derivador evita congestionar el tránsito vehicular y absorbe al mismo tiempo el gran tráfico de carga que se prevé para los próximos años dentro de la provincia. Además desde hace algunos años se realizan gestiones para la rehabilitación del Ramal Crespo- Puerto Diamante, de suma importancia para los sectores productivos, pues vincula todo el territorio

provincial con el puerto cerealero más importante de la Mesopotamia. Este tipo de actividades continúan desarrollándose durante todo el transcurso del año, independientemente de que la actividad de exportación del puerto esté paralizada.

Por esta razón, cuando se enuncian las actividades del puerto hay que aludir a dos situaciones. Una de ellas caracterizada por la inactividad periódica producto de la falta del dragado del río, en opinión de Abramian (2015):

> (…) esto siempre ha sido un limitante para las posibilidades del puerto, se mantiene con dragas de la Dirección Nacional de Vías Navegables. Para su adecuado mantenimiento se debe prever dragados periódicos, como mínimo cada 3 años, a un costo aproximado de U$S 1.000.000. (p.52).

La otra situación se explica por la una dinámica activa del puerto, basada en la exportación de productos agrícolas que son promovidos hacia otros países, generando un movimiento activo de actores de la región, siendo estos últimos los encargados de proveer los insumos para ser posteriormente exportados.

-Puertos históricos y actualmente operativos en la provincia de Entre Ríos

La historia de la provincia de Entre Ríos ha tenido un desarrollo portuario muy rico con la presencia de numerosos puertos. No obstante, sus actividades portuarias fueron muy variadas en el tiempo con una sucesión de altibajos que se correspondieron con varios factores que en su momento jugaron a favor y otras veces en contra. Los puertos que se crearon y desarrollaron en las ciudades de Diamante, Concordia, Concepción del Uruguay, Gualeguaychú, Ibicuy, Paraná, Bajada Grande, Hernandarias, Victoria, Puerto Ruiz, Ex – Atracadero Balsas Paraná, Puerto la Paz (Puerto Márquez), Puerto Yeruá, Villa Urquiza, Brugo, Curtiembre y Colón, tuvieron un rol muy particular en distintos momentos de la historia de Entre Ríos en lo que hace a la dinámica socioproductiva, estratégica y logística de la provincia.

Como expresa Elgart (2008), de todos estos puertos mencionados hay dos: (Diamante y Concepción del Uruguay) que han sido históricamente y siguen siendo en la actualidad los más significativos y destacados para la provincia, no solo por ser los más estables en el tiempo en lo que hace a su operatividad, sino también por concentrar prácticamente la totalidad de las exportaciones de origen provincial. Los departamentos ubicados al Oeste de la provincia transportan sus producciones (especialmente granos y sus derivados) vía el

puerto de Diamante, mientras que los departamentos del Este hacen lo propio vía el puerto de C. del Uruguay comercializando granos, maderas y cítricos. Para el año 1997 el puerto de C. del Uruguay era el décimo puerto del país y el segundo en la provincia de Entre Ríos en cuanto a las toneladas de granos embarcados, pero si se toma en cuenta el volumen total de mercancías embarcadas el puerto de C. del Uruguay para ese año era el principal puerto de la provincia con 962 mil toneladas contra 630 mil toneladas del puerto de Diamante.

En la actualidad, la presente ley portuaria de la provincia de Entre Ríos N°9750 reconoce la existencia de cuatro entes autárquicos portuarios: C. del Uruguay, Diamante, Ibicuy y La Paz-Márquez. De estos cuatro puertos, sólo tres son puertos ultramarinos, dos sobre el Río Paraná y uno sobre el Río Uruguay. Sobre el Río Paraná se encuentran los puertos de Diamante e Ibicuy y sobre el Río Uruguay se ubica el puerto de C. del Uruguay.

MARCO TEÓRICO

CAPITULO 1

Trasformaciones globales y reformas en el sistema portuario argentino

El capítulo uno se centra en contextualizar cómo las transformaciones globales emergentes en el sistema internacional terminaron repercutiendo en el plano nacional argentino durante los años 90´(XX), bajo el nuevo paradigma imperante de la doctrina neoliberal que se impuso en el marco de una profunda globalización mundial, desarrollando no solo un nuevo modelo producción en forma de cadenas (CGV) a escala planetaria, sino también implementando innumerables reformas que incidieron en planos multidimensionales. Particularmente se dedica un tratamiento especial a las modificaciones realizadas en el sistema portuario, teniendo en cuenta a su vez los efectos producidos por las transformaciones en las estructuras de gobierno de las entidades, organismos y legislaciones portuarias existentes en la provincia de Entre Ríos, sobre todo en el perímetro portuario de la ciudad de Diamante.

1.1- Decadencia crítica del Estado de Bienestar Keynesiano y la emergencia del nuevo orden global

Entre finales de la década del sesenta y principios de los 70´ la figura del Estado-Nación como principal (único) responsable y monopolizador de los asuntos políticos, económicos, sociales, culturales, entre otras cosas, perdió fuerza y comenzó a desvanecerse, al punto de entrar en una etapa crítica, ello condujo a que todos los países enmarcados bajo una lógica de funcionamiento Estado-céntrica sufrieran un profundo impacto como consecuencia de los efectos que derramó la gran crisis.

La decadencia de ese esquema Estado-céntrico concebido comúnmente bajo el nombre de Estado de Bienestar Keynesiano surgió a raíz de varios factores y sucesos, en lo concerniente al plano internacional se fueron desarrollando una serie de cambios y fenómenos que condicionaron definitivamente la declinación del modelo de Estado, una de estas razones fue que la economía estadounidense, dónde imperaba el sistema Keynesiano, presentaba numerosos síntomas de agotamiento reflejados en un mayor déficit de la balanza comercial, incremento del déficit presupuestario, fuerte especulación contra el dólar como consecuencia de la debilidad económica americana, decrecimiento importante de los sectores productivos, salarios que crecían más rápido que la producción, consolidación de nuevos mercados en el área del Pacífico y la saturación de los mercados produciendo un gran stock. Otra razón, fue que en el año 1971 el presidente Nixon declaró que no convertiría el dólar en oro y procedió a devaluarlo. Esta medida desató la crisis mundial, de manera que la dependencia sobre el dólar hizo un efecto dominó sobre las economías europeas.

Ahora bien, la crisis del modelo no tuvo que ver únicamente con las causas y transformaciones en el orden global, sino que gran parte de las críticas hacia la doctrina bienestarista/keynesiana recayeron en el plano interno ante las variadas críticas que recibió el intervencionismo efectuado por el Estado. Este punto ha sido quizás el principal blanco de críticas por parte de los sectores y grupos opositores, al cuestionar y confirmar que la crisis fiscal del EBK se desencadenó producto de aplicación de políticas keynesianas, lo que terminó derivando en la emergencia de un discurso crítico hacia el intervencionismo del Estado en la promoción del crecimiento económico y emergen así duros cuestionamientos a las fallas de gobierno.

Por su parte también, consecuentemente sufrió una fuerte erosión el modelo de producción fordista, correlacional al desenvolvimiento y dinámica del Estado de Bienestar Keynesiano.

A partir de estas críticas, pero sobre todo ya a partir de la intensificación del proceso de globalización entre los años 80´/90´, se precipita la crisis de la configuración espacial propia del modelo de desarrollo fordista/keynesiano que colocaba al territorio y su desarrollo socioeconómico dentro del marco regulatorio institucional del estado-nación.

En síntesis, todo lo comentado con respecto a la crisis del Estado de bienestar, de las políticas keynesianas y del modelo productivo fordista terminó dando como resultado la emergencia de un nuevo paradigma regido por el auge de la doctrina económica neoliberal, que adoptó por cierto un criterio totalmente inverso en su accionar y visión al de los bienestaristas. Los neoliberales pusieron el acento en el sector privado en desmedro del sector público, y se basaron en reforzar el rol del mercado, de las empresas privadas trasnacionales, como de otros organismos financieros y económicos.

Mientras el discurso keynesiano, apuntaba a la necesidad de una intervención exógena al mercado para sostener la demanda y asegurar el crecimiento, el "nuevo discurso" emergente del pensamiento neoliberal, trajo la propuesta de impulsar el crecimiento económico y el bienestar, retirando al Estado, y dejando en manos de las fuerzas del mercado los procesos de convergencia y equilibrio.

En sintonía con el proyecto neoliberal, comenzó a configurarse un nuevo escenario socio-económico en el plano global producto de la aceleración de los flujos financieros (mediados por las TIC´s) y por la consolidación de un único sistema económico mundial regido por las empresas transnacionales o globales.

> Mediante la reestructuración de los 80´ y 90´ tuvo lugar una nueva etapa de desarrollo capitalista, en realidad un nuevo modo de desarrollo, cuya nota distintiva ha venido dada por la capacidad adquirida por el sistema de desarrollar una dinámica de funcionamiento conformada a través de redes de flujos de información, conocimiento, dinero, etc.; que operan a escala global y en tiempo real (Fernández, Güemes, Magnin y Vigil, 2006:15).

Los cambios en el orden global, significaron una preponderancia de las empresas trasnacionales sobre varios ámbitos y dimensiones de la sociedad, sobre todo en el ámbito productivo al generar una alteración en los procesos. Esa mutación del sistema se correspondió con el creciente desarrollo de tecnologías que manejaban las empresas, lo que facilitó la concreción de los objetivos de las mismas a escala planetaria al lograr una fragmentación y deslocalización de la producción.

Lo comentado en el apartado anterior, fue definitivamente lo que terminó desencadenando el surgimiento y expansión de las cadenas globales de valor (CGV) a raíz de la secuencia de las actividades que las firmas y los trabajadores comenzaron a realizar desde el diseño de un producto hasta su uso final. Este circuito de las cadenas fue posible por el establecimiento de nuevos patrones de estructuración geográfica y gobernanza que buscaron radicarse en las zonas y lugares más propicios para su desarrollo, con intenciones de obtener mayores recursos y habilidades necesarias para ser más competitivos en el mercado.

1.2-Hacia el devenir y conceptualización de las Cadenas Globales de Valor

Tal como afirman los autores Porta, Santarcángelo y Schteingart (2017), la concepción de las cadenas globales de valor es amplia, por ende no recae únicamente en aquellos aspectos productivos tangibles (incluyendo insumos, partes y componentes utilizados), sino también en toda la gama de servicios involucrados, desde el diseño hasta la comercialización, distribución y soporte post-venta. Cada eslabón de esta secuencia o conjunto de actividades tiene como función asignar alguna parte del valor al proceso total de un bien o servicio producido, de allí proviene la denominación de las cadenas de valor. Ahora bien, la dimensión "global" de la cadena deriva estrictamente de la dispersión geográfica en diferentes partes del mundo que han alcanzado durante las últimas décadas las actividades que componen las cadenas de valor. Esta situación explica la gran fragmentación productiva que existe hoy por hoy a escala planetaria, donde redes de subcontratistas, proveedores y clientes distanciados geográficamente entre sí van ganando protagonismo. Con nueva forma de división internacional del trabajo se comercializan cada vez más tareas (*tasks*) o capacidades que bienes finales, es por ello precisamente que la nacionalidad de origen de las mercancías se va volviendo crecientemente difusa, ya que varios países forman parte del proceso de creación de valor.

La instauración de este nuevo modo de organización (CGV) distó mucho del patrón de producción anterior, por la extraordinaria concentración y liderazgo que pasaron a ocupar un puñado de grandes actores en el sistema internacional, convirtiéndose en "firmas líderes" encargadas de determinar en cuántos eslabones se debe dividir la cadena, cómo deben repartirse y coordinar las tareas entre las empresas. La cualidad en el liderazgo de las grandes firmas reside en sus activos específicos, entre los que se incluyen las capacidades tecnológicas, innovadoras, comercializadoras, financieras o de desarrollo de marca, difícilmente replicables por competidores. Esa nueva forma de gobernar por las firmas trajo

aparejado enormes consecuencias en términos de apropiación de renta y asimetrías de poder de acumulación.

La capacidad de liderazgo por parte de los grandes jugadores estuvo asociada al creciente auge de la globalización, donde el factor tecnológico resultó imprescindible para reducir los costos del transporte, agilizar los procesos productivos, controlar la logística, los inventarios, las ventas y la distribución. Aunque no fue solo el desarrollo del componente tecnológico el único que explicó el desarrollo de las cadenas globales de valor, también, los alteraciones en el ámbito político a nivel internacional con la caída del bloque soviético más el giro de China hacia un capitalismo de Estado y la liberalización de la economía India han tenido enormes impactos en la economía global, entre los que se destacan el aumento de la capacidad productiva del planeta y el incremento del comercio internacional, la inversión extranjera y la subcontratación. Estos últimos cambios se tradujeron en una enorme duplicación de la fuerza laboral del sistema capitalista mundial, ya que agregaron al menos 1.300 millones de personas al stock de mano de obra preexistente bajo condiciones de capitalismo internacionalizado.

En efecto con lo anterior, se puede ver cuán importante resultó la dimensión "política" para la expansión de las cadenas globales de valor, producto de la reorganización de las estrategias de desarrollo de la periferia, abandono de los paradigmas de industrialización por sustitución de importaciones (ISI), y el creciente consenso en las autoridades económicas acerca de la exportación como palanca del desarrollo, ya que sin ello no pueden entenderse las subsecuentes oleadas de acuerdos comerciales (bilaterales y multilaterales), las cuales implicaron intensas reducciones de las barreras arancelarias y para-arancelarias y generaron condiciones para una mayor protección (y exenciones impositivas) a la inversión extranjera.

1.3-Presencia de la empresa multinacional Cargill S.A.C.I en el mundo y en Argentina



Fig.2: Descripción general de la presencia de la compañía en el mundo
Fuente: *extraída del sitio oficial de la Compañía Cargill* [5]

[5] https://www.cargillargentina.com.ar/es/descripci%C3%B3n-general-de-la-compa%C3%B1%C3%ADa

Aludir al crecimiento descomunal que registraron en las últimas décadas algunas empresas trasnacionales a lo largo y ancho del mundo, especialmente en territorio argentino, conlleva a no desconocer, ni perder de vista por ningún motivo el extraordinario desarrollo que ha venido adquiriendo la empresa Cargill.

De acuerdo con el Foco Observatorio de las Empresas Trasnacionales (2008), esta firma multinacional es una empresa estadounidense que promueve eficientemente el despliegue de la cadena global de valor agrícola en el ámbito internacional, siendo una de las principales proveedoras de productos agrícolas, alimenticios y de gestión de riesgos de productos y servicios en el mundo. Una empresa que surgió en 1865 de la mano William Wallace Cargill y que pasó para mediados de la década de 1950 a adquirir su mayor auge en el rubro de exportación de granos y semillas oleaginosas, por intermedio de un sistema de transporte mayormente navío que tenía lugar desde los elevadores de granos Cargill, con el correr de los años la firma multinacional fue diversificando sus actividades con nuevas operaciones e incorporado otros sectores productivos como la carne vacuna, carne de cerdo, procesamiento de aves de corral, procesamiento de cítricos, petróleo y comercio. Además incluyó el Mercadeo internacional de metales, fibras, productos básicos tropicales, incursionando la producción de fertilizantes; así como también desarrollando competencias en el comercio, procesamiento, gestión de riesgos y la cadena de suministro de logística, lo que en definitiva para fines del siglo XX reflejó en Cargill una realidad muy distinta a la de sus inicios como un comerciante pura y exclusivamente de granos.

Pese a la diversificación de actividades que fue incorporando, es significativo remarcar que históricamente dentro de la empresa ha preponderado la comercialización de granos y sus derivados siendo prácticamente líder en el comercio mundial. Esto llevó años más tarde a continuar especializándose dentro del rubro, logrando evolucionar dentro del comercio de la soja, la transformación de las mismas en harina y aceite, la producción de alto valor natural de la vitamina E de un subproducto de soja, sumado al nuevo perfil que ha adoptado en el último tiempo con la comercialización de maíz, la conversión del maíz en etanol y fructosa, y a la creación de productos renovables, de tejido de plástico, hechos de maíz.

El proceso evolutivo permitió posicionar a Cargill para el año 2006 en la cima del ranking de empresas exportadoras, según un relevamiento estadístico emitido por la Secretaría de Agricultura de la Nación:

> (…) al exportar el 22% de los granos, el 20% de los aceites y el 18% de las harinas proteicas que salen de la molienda oleaginosa, superando a Bunge, Dreyfus, AGD y

> Vicentín. Sobre casi 58 millones de toneladas Cargill exportó 11,38. La empresa exporta el 90% de su producción a China, España, Perú, Egipto, Brasil, Holanda, India, Corea, Malasia y Chile (p.9).

Tomando como parámetro estos últimos años (2016, 2017, 2018) se puede ver como en Argentina, la multinacional Cargill, continua siendo una de las empresas líderes en la exportación de los productos primarios (cereales, oleaginosas, subproductos), contando con un extraordinario poder adquisitivo.

Ranking Exportaciones Año 2016 por Exportador en Toneladas:

Cereales | Oleaginosas | Aceites y Subproductos

Exportador	Soja	Girasol	Total
Cargill	630.515	0	630.515
Bunge	891.991	0	891.991
Dreyfus	1.054.259	0	1.054.259
Nidera	573.698	0	573.698
Oleaginosa Moreno	162.575	0	162.575
Toepfer	837.321	4.200	841.521
A.C.A.	748.928	120.348	869.276
A.D.M.	842.397	0	842.397
Molinos Rio De La Plata	138.957	0	138.957
Cofco	241.041	0	241.041
A.F.A.	508.722	0	508.722
Noble	256.392	0	256.392
Molca	271.716	0	271.716
Amaggi	444.588	0	444.588
Mercantil Comercial	250.374	0	250.374
Cagsa	53.665	0	53.665
Chs De Argentina	278.548	0	278.548
Engelhart	230.892	0	230.892
Btg Pactual	11.210	0	11.210
C.G.G.	47.338	0	47.338
Gear	69.850	0	69.850
Trans Agro	180.249	0	180.249
Cereales Maggiolo	105.205	0	105.205
Pto. Arroyo Seco	7.446	0	7.446
Lartirigoyen	0	20.000	20.000
Alea	0	6.186	6.186
Cantabria	0	1.500	1.500
Capy	48.551	0	48.551
Trading Sur	7.350	0	7.350
Kumagro	26.244	0	26.244
Diaz Y Forti	7.000	0	7.000
Total General	**8.927.022**	**152.234**	**9.079.256**

Tabla 1: Ranking exportaciones por exportador en toneladas año (2016).

Fuente: *Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca Presidencia de la Nación. Subsecretaria de Mercados agropecuarios*.

Ranking Exportaciones Año 2017 por Exportador en Toneladas:

Cereales | Oleaginosas | Aceites y Subproductos

EXPORTADOR	TRIGO	MAIZ	SORGO	CEBADA	Total
CARGILL	2.102.662	4.489.533	0	25.000	6.617.195
BUNGE	1.495.730	2.496.709	0	215.614	4.208.053
DREYFUS	1.995.207	1.732.122	35.100	123.743	3.886.172
NIDERA	1.780.039	1.703.154	0	69.487	3.552.680
A.D.M.	261.063	2.730.732	324.551	66.848	3.383.194
COFCO	890.697	2.334.337	0	53.750	3.278.785
A.C.A.	1.359.170	1.435.808	77.943	259.452	3.132.373
A.G.D.	257.380	1.460.008	0	0	1.717.388
OLEAGINOSA MORENO	758.695	166.258	0	522.481	1.447.434
VICENTIN	284.370	984.984	30.782	0	1.300.136
TOEPFER	192.510	610.785	13.830	155.452	972.577
AMAGGI	242.691	422.188	0	0	664.879
CHS ARGENTINA	326.570	305.790	0	0	632.360
MOLCA	130.600	427.187	10.000	52.500	620.287
A.F.A.	27.500	586.464	0	0	613.964
MOLINOS AGRO	33.000	437.318	0	0	470.318
GEAR	70.241	74.941	0	121.509	266.691
CURCIJA	94.143	37.941	0	107.778	239.862
MALTERIA PAMPA	0	0	0	237.069	237.069
ALEA	0	10.500	0	162.489	172.989
E-GRAIN	13.125	10.500	0	126.951	150.576
Y.P.F.	33.470	84.003	0	1.500	118.973
MONSANTO	0	100.415	0	0	100.415
ECTP ARG.	13.125	72.101	0	0	85.226
PILAGA	0	83.660	0	0	83.660
TRADING SUR	0	69.761	0	0	69.761
LOS GROBO	31.500	18.200	0	18.500	68.200
CAMPOAMOR	0	0	0	55.241	55.241
CANTABRIA	10.600	0	0	35.500	46.100
FODOMONTE SOUTH AMERICA	0	30.750	0	0	30.750
ENTRE RIOS CRUSHING	0	29.000	0	0	29.000
PTO. ARROYO SECO	0	29.000	0	0	29.000
O.C.A.C.O.	0	0	0	27.741	27.741
CERFOLY	0	0	0	27.000	27.000
DIAZ Y FORTI	12.000	13.896	0	0	25.896
B.G.H.	0	0	0	25.500	25.500
OPORTUNIDADES	0	0	0	13.500	13.500
MITSUI	0	10.000	0	0	10.000
CERVECERIA QUILMES	0	0	0	7.199	7.199
ALIMENTOS Y FORRAJES	0	6.000	0	0	6.000
DESAB	0	5.498	0	0	5.498
CAGSA	5.000	0	0	0	5.000
RURAL CERES	0	0	0	5.000	5.000
FOOTARG	0	3.500	0	0	3.500
SALENTEIN FRUIT	0	3.239	0	0	3.239
SALENTEIN	0	1.816	0	0	1.816
TOTAL	**12.421.088**	**23.018.097**	**492.206**	**2.516.803**	**38.448.194**

Tabla 2: Ranking exportaciones por exportador en toneladas año (2017).

Fuente: *Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca Presidencia de la Nación. Subsecretaria de Mercados agropecuarios.*

Ranking Exportaciones Año 2018 por Exportador en Toneladas:

Cereales | Oleaginosas | Aceites y Subproductos | TOTAL GENERAL

EXPORTADOR	TRIGO	MAIZ	SORGO	CEBADA	Total
A.D.M. AGRO	309.229	5.669.252	214.763	240.382	6.433.626
CARGILL	1.787.926	3.643.765	0	129.000	5.560.691
BUNGE	1.791.819	2.334.818	0	146.876	4.273.513
COFCO	1.715.057	2.431.764	0	69.136	4.215.957
DREYFUS	1.662.059	1.748.841	0	0	3.410.900
A.C.A.	1.118.398	1.119.028	98.644	391.615	2.727.685
A.G.D.	251.180	1.600.086	0	0	1.851.266
OLEAGINOSA MORENO	366.275	233.189	0	641.167	1.240.631
MOLINOS AGRO	363.942	613.195	0	0	977.137
AMAGGI	301.145	340.714	0	82.632	724.491
NIDERA	561.964	0	0	49.181	611.145
CHS ARGENTINA	357.868	173.886	6.439	0	538.193
VICENTIN	138.303	399.306	0	0	537.609
MOLCA	144.320	308.500	0	58.873	511.693
MALTERIA PAMPA	0	25.000	0	364.775	389.775
A.F.A.	116.993	177.720	0	0	294.713
GEAR	36.794	84.885	0	108.210	229.889
Y.P.F.	75.042	100.065	0	0	175.107
ALEA	0	32.390	0	136.569	168.959
CURCIJA	37.455	43.438	0	66.575	147.468
E-GRAIN	0	0	0	123.638	123.638
TRADING SUR	0	69.326	0	0	69.326
OCACO	0	0	0	58.280	58.280
ECTP	0	51.600	0	0	51.600
BROADGRAIN	0	33.975	0	5.750	39.725
CANTABRIA	0	6.000	0	31.833	37.833
CAMPOAMOR	0	0	0	35.355	35.355
LOS GROBO	0	7.700	0	23.650	31.350
PTO ARROYO SECO	0	29.260	0	0	29.260
CERFOLY	0	0	0	29.000	29.000
CIA. MOLINERA DEL SUR	27.500	0	0	0	27.500
MI PAMPA	0	0	0	14.352	14.352
RURAL CERES	4.000	0	0	9.555	13.555
MONSANTO	0	11.085	0	0	11.085
FODOMONTE	0	9.630	0	0	9.630
ZINC AGRO	0	7.030	0	0	7.030
DESAB	0	5.636	0	0	5.636
MEBUR	0	0	0	5.000	5.000
SALENTEIN FRUIT	0	4.542	0	0	4.542
BATZER MARITIMA	0	1.453	0	0	1.453
SALENTEIN	0	759	0	0	759
Total general	**11.167.268**	**21.317.836**	**319.846**	**2.821.404**	**35.626.355**

Tabla 3: Ranking exportaciones por exportador en toneladas año (2018).

Fuente: *Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca Presidencia de la Nación. Subsecretaria de Mercados agropecuarios.*

La misma tiene una enorme repercusión a escala planetaria, a tal punto que en la actualidad está presente en más de 70 países[6] desarrollados y subdesarrollados. Contando con una enorme capacidad de incidencia en los países y sobre todo localidades en las que permanece radicado. En lo que respecta a nuestro país, esta empresa estadounidense migró y comenzó a operar muy tempranamente en el año 1947 como uno de los primeros países de Sudamérica, iniciando una investigación fitogenética en Pergamino orientada a producir

[6] Ver en sitio oficial web de la empresa multinacional Cargill SACI: https://www.cargill.com/page/worldwide

semillas híbridas de maíz disponiendo de sus oficinas centrales en Av. L.N. Alem 928, Buenos Aires (Argentina). La compañía mundial se encuentra integrada actualmente por grupos de empresas como Finexcor (frigorífico), Mosaic (fertilizantes) o Renessen (un *joint venture* con Monsanto para comercializar maíces especiales), que en el último tiempo se han convertido en los principales socios de la multinacional, gracias a ello la facturación de la empresa Cargill SACI ha ido en ascenso al aumentar inherentemente la producción agrícola Argentina por intermedio de la comercialización de commodities agrícolas.

Según el Programa de vigilancia social de las empresas trasnacionales, que viene a constituir un estudio crítico de la empresa multinacional informa que la empresa la multinacional Cargill se encuentra instalada en 40 localidades de todo el país contando con 45 acopios, cuatro plantas de molienda de oleaginosas, siete molinos de trigo, dos malterías y cinco puertos cerealeros entre los que se incluye el Puerto de la ciudad de Diamante. Afirmando que todos estos puertos presentan un rasgo en común expresado a partir de los innumerables efectos devastadores que generan sobre el medioambiente afectando tanto al suelo, aire y sobre todo al río, sumado a graves derrames de externalidades negativas ocasionadas sobre la salud de la población aledaña a raíz de las operaciones y actividades de los puertos, sitios en los que se ha observado consecuentemente la reproducción de enfermedades como cáncer, leucemia, alergias, problemas respiratorios e intestinales, abortos y malformaciones congénitas que han derivado entre otras cosas de la concentración de residuos contaminantes, como del procesamiento de molienda de granos y el mismo trasvase hacia las barcazas ocasionando contaminación aérea con el polvillo de los granos, conteniendo partículas de los agrotóxicos, por este motivo muchas veces el personal de los buques se ve obligado a fumigar las bodegas.

La construcción de algunos de estos puertos llegó inclusive a repercutir en el área acuática generando interrupciones sobre la zona pesquera producto de ruidos, vibraciones, contaminación del aire, presencia de sustancias químicas, agroquímicos y factores ambientales que se originaban con el movimiento y arribo de grandes buques a los puertos, en su mayoría de ultramar, alterando el sitio de pesca tradicional de muchos pescadores, lo que se traduce en una gran problemática para las familias que viven a orillas del río ya que hacen de esta actividad su principal fuente de ingresos.

En el interesante reporte de investigación citado anteriormente se puede ver con claridad como prepondera un enfoque y descripción sobre los efectos catastróficos que viene causando a nivel planetario la empresa multinacional Cargill en el medioambiente, tomando para ello como parámetro el impacto ambiental derivado del desarrollo de las operaciones e

iniciativas que lleva adelante habitualmente en los distintos escenarios en los que se hace presente actuando con total arbitrariedad e impunidad. Este Informe constituye un aporte sumamente valioso al trabajo de investigación para poder profundizar la dimensión y magnitud que representa la multinacional en los territorios. Sin embargo no comparte las mismas preocupaciones e inquietudes que el trabajo de tesina en curso, ya que en esta ocasión no se pretende analizar la lógica de repercusión ambiental que derrama la empresa en el territorio diamantino y la región, sino el impacto económico, político, social e institucional que tiene la empresa a partir del circuito de las actividades portuarias.

Por esta razón, cuando se advierte de la presencia de esta entidad en los procesos productivos impulsados por determinadas regiones o territorios de cualquier país del mundo, se percibe el gran desafío con que deben lidiar directamente las instituciones locales y regionales originarias de esos espacios físicos, productores y actores locales.

Dado que la presencia de Cargill en los distintos espacios geográficos en los que opera es sinónimo de un cúmulo de males por los daños ocasionados a la población como por sus actitudes de irresponsabilidad y falta de compromiso con las promesas realizadas de antemano con los vecinos y otros organismos institucionales (generación de nuevos puestos de trabajo).

1.4-Apertura al capital trasnacional y auge de la producción agrícola en Argentina

A lo largo del siglo XX en Argentina, se registraron diferentes oleadas de inversiones extranjeras directas (IED), producto de procesos productivos que se pusieron en marcha en el país, entre ellos el modelo agroexportador y el modelo sustitutivo de importaciones (ISI) como una de las experiencias de crecimiento económico más destacadas de la primera mitad del siglo, a raíz del fuerte componente de atracción de capital trasnacional que generaban ambos. Ahora bien, la mayor concentración de inversiones de capital no se detectó según Novick y Palomino (2011) con el despliegue de estas etapas, sino con la radicación durante los años 90´ de una infinidad de filiales multinacionales localizadas en el territorio argentino que operaron sobre diversos rubros productivos, posibilitando una mayor inserción de pequeñas y medianas empresas a las cadenas globales de valor (CGV), a partir del circuito productivo que impulsaban las mismas. Ferrando (2013) define como cadena global de valor al "(…) conjunto de eslabones de actividades necesarias para generar un producto o servicio; desde su concepción hasta la venta final, incluyendo también el reciclaje de los residuos después de su uso" (p.2). Estas CGV son entendidas como una nueva forma de

funcionamiento y organización de las redes transnacionales, que representan alrededor del 80% del comercio mundial. Para Fernández Bugna y Porta (2011), la IED recibida desde los años noventa ha tenido efectos claros en la estructura productiva en términos de nuevas actividades dinámicas, concentración de mercados y redefinición del patrón de especialización e inserción internacional. Al mismo tiempo, las evidencias indican que, en términos generales, las Empresas Multinacionales (EMN) son más grandes, presentarían mayores niveles de productividad, comerciarían más y serían más innovadoras que las empresas locales. Sobre todo, las empresas multinacionales abocadas al rubro de los recursos naturales-*commodities* de origen agropecuario e hidrocarburos que registraron un importante saldo comercial positivo, representando el porcentaje más alto de las ventas que realizó el país en el exterior, al superar inclusive a las grandes firmas nacionales. Todos estos productos terminaron siendo exportados por fuera del Mercosur.

Rubros y productos	Exportaciones Multinacionales			Participación % Multis	
	1998	2009	Var. % 98-09	1998	2009
	Miles de dólares				
Productos Primarios (PP)	2.984.495	4.853.997	63%	45%	55%
Trigo, Soja y Maiz	2.129.238	3.438.482	61%	52%	66%
Mineral de Cobre	438.642	702.192	60%	100%	100%
Resto PP	416.614	713.323	71%	20%	24%
Manufacturas de Origen Agropecuario (MOA)	3.806.332	10.291.546	170%	44%	49%
Aceites	1.373.537	2.591.391	89%	51%	62%
Subproductos de soja	957.601	4.643.689	385%	48%	57%
Carnes	411.768	799.622	94%	50%	35%
Resto MOA	1.063.426	2.256.843	112%	35%	35%
Manufacturas de Origen Industrial (MOI)	5.520.092	12.655.472	129%	63%	70%
Automotores	2.318.601	4.387.793	89%	91%	100%
Autopartes	362.607	935.088	158%	59%	75%
Maquinas y aparatos electricos	458.341	536.615	17%	40%	35%
Piedras y Metales preciosos	27.480	1.090.180	3867%	91%	100%
Tubos y caños	426.413	1.004.117	135%	82%	92%
Industria quimica	819.290	2.172.306	165%	61%	56%
Pasta de papel y derivados	216.358	378.148	75%	78%	72%
Resto MOI	1.107.359	2.529.372	128%	44%	52%
Combustible y energia	1.778.639	4.516.163	154%	79%	84%
Total	**14.089.558**	**32.317.178**	**129%**	**54%**	**60%**

Tabla 4: Preponderancia en las exportaciones de productos primarios y agropecuarios en Argentina.
Fuente: *Multinacionales en la Argentina (2011).*[7]

Como afirman Brizuela, Tumini y Yoguel (2011), la lectura de la Tabla 1 confirma que la presencia de firmas multinacionales no se encuentra diseminada por todo el tejido productivo, sino que se concentra en ciertos sectores y tipos de empresas particularmente

[7] Novick Marta, Palomino Héctor, Gurrera María Silvana (2011) *"Multinacionales en Argentina"*. Estrategias de empleo, relaciones laborales y cadenas globales de valor. Buenos Aires: Programa Naciones Unidas para el Desarrollo - PNUD; Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.

atractivos para este tipo de inversiones por ofrecer ventajas de acceso a los recursos naturales, los mercados internos o ser parte de cadenas de valor regionales.

Lejos de adoptar un criterio de localización universal, este tipo de empresas persiguieron sus intereses económicos concentrándose sobre determinados sectores de actividades extractivas y de la rama industrial manufacturera, a fin de obtener mayores ventajas de costos y disponibilidad de materias primas para incrementar en términos cuantitativos su producción y rentabilidad, ello se debe a las estrategias focalizadas que aplicaron las EMN en Argentina.

Sin lugar a dudas, el advenimiento de estas empresas foráneas se tradujo en una estrepitosa presencia de capital extranjero en el país, a tal punto, que pasó a hablarse de la mutación hacia una economía trasnacionalizada. Ello se dio por la consecución de varios factores y políticas que alentaban el ingreso de flujos de IED, especialmente a raíz de las conocidas privatizaciones de los servicios públicos y empresas estatales, la desregulación de los mercados, actividades financieras y seguros, y la liberalización comercial de la economía que se originaron consecuentemente de los principales lineamientos del Consenso de Washington.

En efecto, el gobierno argentino siguió fundamentalmente una política de competencia vía reglas, procurando establecer un ambiente general favorable a las inversiones privadas en función, no sólo de una concepción ideológica, sino también de fuertes restricciones presupuestarias para otorgar incentivos generosos. Dentro de esos incentivos de índole financiero para las empresas, se incluían los créditos subsidiados, fiscales, exenciones y rebajas impositivas o arancelarias, cediendo gran parte de los espacios físicos para que el capital pueda radicarse y poder así ejercer posiciones privilegiadas (monopólicas) en la producción.

Sobre los efectos de estas políticas se observaron diferentes posicionamientos, por un lado, quienes celebraron los resultados positivos, y por otro, quienes repudiaron notablemente el impacto catastrófico que ello trajo aparejado sobre múltiples dimensiones de la vida de los ciudadanos argentinos.

En este caso, para comprender las modificaciones sobre sistema portuario a nivel nacional, provincial y local, resulta necesario mencionar los impactos que desencadenaron las políticas neoliberales sobre el territorio argentino, con altísimos niveles de endeudamiento público, fuerte concentración y extranjerización de la estructura productiva, desindustrialización y reprimarización de la producción, caída en los niveles de actividad, crecimiento de la desocupación, de la pobreza y la desigualdad, con serias consecuencias para

vastos sectores sociales desde el punto de vista de su cohesión y efectivo ejercicio de derechos. Además de la extrema desarticulación de los entramados productivos, cierre de industrias y una disparidad económica cada vez mayor entre las grandes empresas y aquellas pequeñas y medianas.

Este paquete de medidas económicas y sociales, explica gran parte de la re-configuración del proyecto portuario que se impuso en la ciudad de Diamante durante la década de los 90´, sumado inherentemente al gran auge que se percibía en ese entonces en el sector agrícola argentino, lo que generó como resultado la presencia muy marcada en el perímetro portuario de empresas multinacionales. En primera instancia, por un período muy breve de tiempo con la radicación de la multinacional Continental, constituyéndose junto a otras empresas locales en la firma de Puerto Diamante S.A, y luego, la empresa multinacional Cargill que pasó a hacerse cargo de la posesión de las propiedades y manejos portuarios en la ciudad, convirtiéndose en la principal protagonista de las actividades portuarias, subsistiendo con gran firmeza y contundencia en la actualidad.

En efecto, no solo el patrimonio de la infraestructura portuaria que disponía el Estado Nacional hasta los años noventa quedó prácticamente en su totalidad en poder de la Empresa multinacional producto de las políticas de las privatizaciones, sino que también, quedó excluido de los manejos y operaciones portuarias. Sumado al proceso de descentralización sufrido en el sistema portuario nacional, lo cual llevó a que las entidades portuarias de la provincia pasen a ser administradas por el Instituto Portuario de la Provincia de Entre Ríos. A continuación de detallará con mayor profundidad las modificaciones establecidas.

1.5-Repercusión de las políticas neoliberales en el sistema portuario argentino

Las políticas del gobierno menemista[8] generaron rotundas modificaciones en el sistema portuario nacional, impactando directamente sobre diversos organismos y entidades portuarias dispersas a lo largo y ancho del territorio argentino. Un primer indicio de este cambio se dio a conocer con la sanción de la ley 23.696 [9]de reforma del Estado en el año 1989, al efectuarse una serie de medidas por parte del gobierno con el afán de "achicar" el Estado. Las mismas estaban contenidas dentro del plan de ajuste que habían elaborado para ese entonces los dirigentes políticos, especialmente para los servicios de apoyo a la exportación como transporte, puertos y vías navegables. Estos cambios implicaron el traspaso de los servicios y la infraestructura, tradicionalmente de propiedad estatal a un sistema donde

[8] Denominación que recibió el gobierno de Carlos Saúl Menem durante el periodo (1989-1999)
[9] Texto de la ley accesible en: http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/98/texact.htm.

la reforma institucional comprende, la concesión y/o venta de las instalaciones, servicios y vehículos, que da lugar a la posibilidad del sector privado de participar en su explotación (Costa, Brieva, Iriarte, 2004).

Según argumentos neoliberales, ello conduciría a un mejor funcionamiento del Estado delegando gran parte de sus funciones al capital privado, otorgándoles mayor preponderancia a las empresas privadas por intermedio de los procesos de privatización total, parcial o de liquidación total de las empresas, sociedades, establecimientos y haciendas productivas, cuyas propiedades dependen total o parcialmente del Estado Nacional.

Esta modificación constitucional trajo aparejado innumerables decretos reglamentarios que repercutieron en varios ámbitos y aspectos de la vida de la ciudadanía Argentina en general, al establecerse una nueva configuración en el manejo del aparato gubernamental sobreviniendo cambios en la estructura del Estado Nacional, al desligarse y descomprometerse con asumir el rol centralizador que tuvo históricamente el mismo. Algunos de estos cambios en relación al ámbito portuario comenzaron a percibirse muy tempranamente, como lo fue a partir del decreto 906/91.

Desde la perspectiva de Gordillo, la reglamentación mencionada determinó la trasferencia de los puertos nacionales a las provincias que los aceptaran y especificó las pautas de tales convenios; se previó la formalización de situaciones preexistentes de permisos en trasferencia de dominio. “El decreto contemplaba, pero no instrumentaba, la trasferencia del dominio a las provincias en estos casos de provincialización, aunque pareciera obvio que la trasferencia de dominio debiera ser parte inseparable de la llamada provincialización” (1996:755).

Sin embargo, en la ley de reforma sólo se incluyó parcialmente la temática portuaria mediante una tibia modificación de la Administración General de Puertos (A.G.P), con una mención muy general sobre la restructuración de que tendrían los asuntos portuarios. La AGP hasta el año 1992 era la empresa del Estado que centralizaba y administraba la totalidad de los puertos del país (Consejo Portuario argentino, 1993).

Recién verdaderamente con la sanción de la ley 24.093 en el año 1992 se observó una referencia exclusiva sobre la regularización de los nuevos manejos y cambios en el seno portuario, bajo las disposiciones del decreto 817/92. En ese marco de la ley de puertos se hizo expresa la facultad del Poder Ejecutivo para trasferir a título gratuito, el dominio y/o administración portuaria.

1.6-Ley Nacional de Puertos y Descentralización del Estado Nacional

El proceso de descentralización, fue un factor inminente que estuvo contenido en el paquete de medidas económicas y políticas impulsadas por los dirigentes de la época sobre diversas áreas y sectores dependientes del Estado Nacional. En relación a los asuntos y actividades portuarias, la descentralización del aparato estatal tuvo mucho que decir, expresamente se dio a conocer con la ley 24.093 denominada comúnmente como "ley de puertos" que puso en marcha el presidente Carlos Saúl Menen. Su principal objeto de intervención fue la Administración General de Puertos Sociedad del Estado, marcando definitivamente no solo la disolución de este organismo nacional centralizador en el art. 2 del decreto 817/92, sino también impulsando un proceso de descentralización o Provincialización de los asuntos portuarios a nivel nacional, concesionando totalmente o parcialmente las principales instalaciones de puertos al sector privado. A partir de esta resolución, comenzó a regir una nueva legislación portuaria que habilitaba y otorgaba un marco legal de respaldo para el funcionamiento de los puertos privados. Básicamente esa privatización la hace la ley de puertos de 1992, y no la ley de reforma de Estado de 1989.

Todas las iniciativas de ley de la época estuvieron orientadas en función de los principios de privatización, descentralización, desregulación y federalización, por ende, los cambios notorios en los grandes organismos portuarios, tal como es el caso del AGP. Justamente en ese entonces, se pensó en la ley de puertos 24.093 como instrumento para revertir el manejo centralizador que venía desarrollando la AGP, procurando como propósito obtener la consecución del principio de descentralización política y administrativa de los puertos, persiguiendo el aumento de la eficiencia operativa de todo el sector portuario para lograr una disminución de los costos en general y una mayor agilidad en la operación integrada del transporte. Esta normativa, lo que hizo fue modificar sustancialmente el Código Civil y la situación preexistente de puertos exclusivamente de dominio público nacional, reconociendo en forma expresa la categoría jurídica no sólo de los puertos nacionales, provinciales y municipales (no aclara, en estos tres casos, si se trata siempre del dominio público o si pueden serlo del dominio privado), sino también de los particulares, según la titularidad.

1.7-Acta entrega de Puertos de Nación a provincia de Entre Ríos

El acta de transferencia de los puertos de Nación a la provincia de Entre Ríos se enmarca contextualmente con la ley de reforma de Estado 23.696, bajo los objetivos que se

propuso llevar adelante el gobierno menemista de lograr una descentralización del Estado Nacional otorgándole nuevas facultades de poder a las provincias, en este caso a Entre Ríos, para que se hiciera cargo de la administración de los puertos de Diamante, Concordia, Concepción del Uruguay, Gualeguaychú, Ibicuy, Paraná, Bajada Grande, Hernandarias, Victoria, Puerto Ruiz, Ex –Atracadero Balsas Paraná, Puerto la Paz (Puerto Márquez), Puerto Yeruá, Villa Urquiza, Brugo, Curtiembre y Colón. Este acto de transferencia de puertos data con fecha 14 de junio de 1991, en virtud del convenio establecido entre la presidencia de la Nación, gobernada en su momento por Carlos Saúl Menem y el gobernador de la provincia de Entre Ríos Jorge Pedro Busti. Esta resolución a su vez incluye la transferencia del personal realizado desde la Administración General de Puertos Sociedad de Estado a la provincia de Entre Ríos. (Administración General de Puertos, 1991).

1.8- Ley portuaria N° 9750 de la Provincia de Entre Ríos

Es la ley vigente que rige en el actual sistema portuario de la prov. de Entre Ríos. Dicha legislación se encuadra en el Convenio de "Transferencia de Puertos" inherente al territorio de la Provincia de Entre Ríos respecto de aquellos supuestos en que por la materia esté comprometido el Interés Portuario Provincial.

Según estable la Ley N° 9750 [10](1991), el Instituto Portuario Provincial de Entre Ríos creado por la Ley Nº 8900 y modificado por Ley Nº 8911 pasó a ser la autoridad de aplicación en lo concerniente a cuestiones de Justicia Ordinaria en lo Civil y Comercial de la Provincia de Entre Ríos. Este organismo descentralizado del Poder Ejecutivo Provincial con asiento en la ciudad de Paraná y dependencia funcional del Ministerio de Producción, a su vez, mantiene un vínculo directo con la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación y otros organismos nacionales e internacionales referidos a los intereses portuarios de la provincia. Tiene como principal objetivo propiciar el progreso de la actividad portuaria mediante propuestas legislativas necesarias para adaptar a los puertos públicos, privados o mixtos a la competencia del mercado. Actualmente su función es controlar y administrar los 4 puertos con operatividad comercial de la provincia, Concepción del Uruguay, Diamante, Ibicuy y La Paz-Márquez.

1.9-Privatización de la Junta Nacional de Granos

[10] Texto de la ley accesible en:
https://www.entrerios.gov.ar/portuario/userfiles/files/legislacion/ley%209750.pdf

El organismo de la Junta Nacional de Granos no fue ajeno a los efectos de las políticas neoliberales de la época, de igual manera que muchas otras instituciones dependientes del Estado Nacional se vio afectado por las reformas políticas y económicas, en especial, por la desregulación de mercados marcando la disolución definitiva del organismo el 31 de octubre de 1991 mediante el decreto 2284/91. La entidad ejerció históricamente un rol destacado en el control de todas las instituciones o entidades que intervenían directa o indirectamente en el comercio interno y externo de granos y subproductos, comercializando sólo cuando el Poder Ejecutivo Nacional lo consideraba necesario. Para Echagüe (1991), desde el momento de su creación en 1933, y durante varias décadas en adelante adquirió diferentes denominaciones y formas de funcionamiento. Además se destacó como propietaria de la infraestructura de puertos, silos, edificios, elevadores y muelles que se comprendían dentro de los complejos sistemas portuarios.

En el puerto de Diamante hasta el año 1992 fue la responsable de los manejos y administración de dicha entidad jurídica junto a otros organismos más a nivel nacional, teniendo a su cargo las propiedades infraestructurales descriptas en el apartado anterior, antes de que todo ello fuera privatizado y pasara a manos de la empresas multinacionales con la sanción del decreto N°351/92 (Brumatti, 2012).

1.10- Privatización de los elevadores en Puerto Diamante



Fue privatizado el Elevador Terminal de Diamante. PUERTO DIAMANTE S.A. es desde setiembre su nuevo dueño

Encuadrado en el plan de privatizaciones que lleva adelante el Poder Ejecutivo Nacional, en el curso de este año se procedió al llamado a licitación en forma simultánea, de los elevadores de granos de la ex-Junta Nacional de Granos, ubicados en Puerto Diamante y Puerto Barranqueras, este último en la provincia de Chaco. El proceso de adjudicación fue rápido, culminando el 28 de setiembre con la apertura de los sobres, que en definitiva fueron tres para el elevador diamantino: Oferente Nº 1: Puerto Diamante Sociedad Anónima (en formación), integrada por Compañía Continental S.A.C.I.M. F. y A.; Domingo Sapino Limitada S.A., y Granero S.R.L.; el oferente Nº 2: INCOPP S.A., y el oferente Nº 3: Servicios Portuarios S.A. El precio ofrecido por cada uno de los interesados fue el siguiente:

1)PUERTO DIAMANTE S.A. (en formación): U$S 2.107.000.

2) INCOPP S.A.: U$S 1.254.000.

3)SERVICIOS PORTUARIOS S.A.: U$S 1.320.000.

Fig.3: Se privatiza el elevador Terminal de Diamante en el año 1992

Fuente: *extraída de diario el "Supremo" de la ciudad de Diamante.*

Según Costa et al. (2004) a comienzos de la década del 80´ ya se podía percibir en el país el traspaso progresivo de los elevadores portuarios de la Junta Nacional de Granos, precisamente una década más tarde en el año 1990 mediante el decreto 2074,

> Se dispone la privatización o concesión parcial de los elevadores que están bajo la órbita de la Junta Nacional de Granos, estableciéndose la modalidad de concesión total o parcial, a título oneroso (canon) y por un período de tiempo que varía entre 18 y 30 años (p.5).

La resolución N° 1326 (1992), confirma que en el caso de Diamante el traspaso se efectuó iniciándose un proceso de licitación pública nacional e internacional convocada para la venta del elevador Terminal Puerto Diamante de la ex Junta Nacional de Granos que se encontraba en liquidación. Dicho procedimiento registró 3 propuestas: oferente N°1: Puerto Diamante Sociedad anónima –en formación (integrada por Compañía Continental S.A.C.I.M.F.Y A; Domingo Sapino limitada S.A; y Granero S.R.L; oferente N°2: INCOPP S.A. y el oferente N°: Servicios Portuarios S.A, según lo dispuesto y resuelto por el Ministerio de Obras y Servicios públicos, se adjudica el elevador portuario de Diamante a la firma Puerto Diamante Sociedad anónima– en formación integrada por Compañía Continental S.A.C.I.M.F.Y A; Domingo Sapino limitada S.A; y Granero S.R.L en la suma de dólares estadounidenses dos millones ciento siete mil (U$S 2.107.000), correspondiente a su oferta de pago al contado (artículo 19.2 del Pliego de Condiciones).

Pocos años más tarde, ante la inmensa cantidad de transformaciones efectuadas en el seno de las políticas del gobierno argentino y el auge cada vez mayor en el sector agrícola del país en el escenario internacional, llevó a que se radicaran nuevos actores y protagonistas en el puerto de Diamante, producto del propio desplazamiento de la cadena de valor que era promovida en ese entonces en el sitio geográfico. Desde ese momento y hasta el día de hoy, el puerto de la ciudad comenzó a adquirir una fisonomía y manejo muy distinto al que venía adoptando anteriormente, por la presencia de la empresa multinacional Cargill desde el año 1998, como nueva propietaria de las instalaciones y administración del 90% de las operaciones portuarias en la ciudad siendo un actor de una dimensión enormemente preponderante a escala planetaria en lo que hace a diversos rubros productivos, sobre todo lo asociado al sector agroindustrial.



Fig.4: Empresa multinacional Cargill SACI compra acciones en el puerto de Diamante.

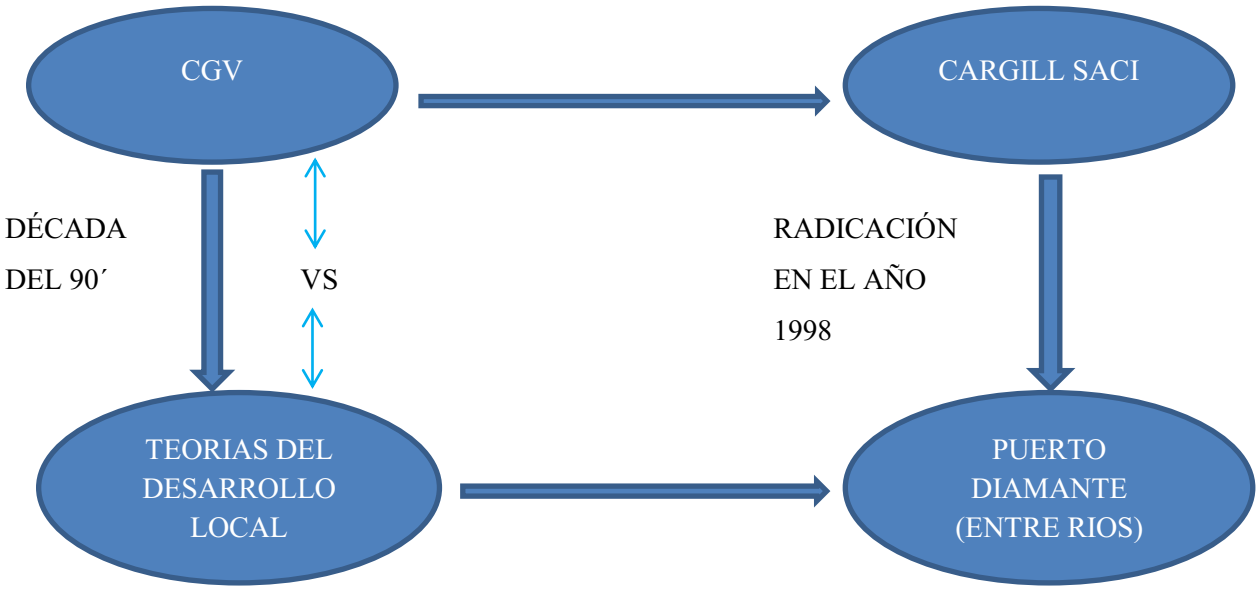
Fuente: *extraída de diario el "Supremo" de la ciudad de Diamante.*

CAPITULO 2

Análisis de las teorías del desarrollo regional/local para pensar el caso portuario de la ciudad de Diamante

En el presente capitulo se expone un breve abordaje sobre las concepciones y enfoques teóricos del desarrollo regional para complejizar el análisis del caso portuario que está siendo objeto de estudio. En esta oportunidad, se retoma el esquema teórico de Boisier (1990) a fin de ser contrastado y tensionado en el capítulo posterior con el nuevo proyecto portuario consolidado en la última década del siglo XX en la ciudad de Diamante, a partir de los cambios efectuados en relación a la redefinición de los manejos, controles y actores que intervienen en el circuito portuario. De esta manera, se pretende corroborar y verificar si realmente la actividad portuaria ha contribuido a potenciar las capacidades de crecimiento del territorio diamantino y la región.

2.1-Emergencia de las teorías y discursos del desarrollo local



Fuente: *elaboración propia.*

Para la gran mayoría de autores que se inscriben dentro de la perspectiva del *"desarrollo local"* (Brenner, 2004; Fernández V. R., 2001; Swyngedouw, 1997; Hollingsworth J. R., 1998; Peck, 2002; Jessop, 2002), no cabe duda que la emergencia en el tratamiento y desarrollo de estas teorías cobraron fuerza con las transformaciones suscitadas a escala global entre los años 70´ y 90´. Según Fernández et al (2006), se observaba para mediados de los setenta que el vínculo cada vez más estrecho entre globalización y revolución tecnológica hacía posible no solo la apertura de un nuevo ciclo de reproducción del capitalismo, sino también de un nuevo modo de desarrollo, que dejó de estar centrado en el eje de la lógica escalar nacional para posicionar a las regiones como ámbitos estratégicos bajo el lema de la competitividad y el desarrollo.

> Con la progresiva disolución del Estado Nación fue vislumbrándose una creciente tendencia a leer la nueva lógica de las redes a través de vínculos establecidos entre una dinámica global formada por flujos y espacios locales en los que tienen lugar procesos efectivos de reproducción material (p.15).

Ahora bien, lo importante en este punto es ver cómo las mutaciones en el sistema global estuvieron íntimamente ligadas con el auge de las corrientes del desarrollo local, sucesos que tuvieron como principal hito la gran crisis producida en los 70´ en la estructura

del Estado-Nación, originada en los modelos de estados bienestaristas. Si bien, no fue la única causa que explica la correlación entre las escalas globales y locales, fue sin duda la más importante, dado que de allí deriva el creciente papel y protagonismo asumido por las redes de las empresas u organismos financieros de índole trasnacional y de los territorios (ciudades) como nuevos sujetos internacionales.

La relación intrínseca entre los niveles escalares global-local fue posible por el predominio adquirido por la corriente neoliberal al imponer sus ideas y proyectos en múltiples esferas de la sociedad mundial, siendo extremadamente críticos con el modelo del Estado-Nación y de las políticas intervencionistas que provenían desde este núcleo central. La existencia de un nuevo paradigma de globalización neoliberal significó una radical transformación en la estructura institucional y funcional de los estados-nación, de manera que no solo se efectuaron cambios en términos económicos con el liderazgo de las empresas transnacionales o globales, sino que en la esfera político-institucional, los espacios sub-nacionales –tanto los locales como regionales- pasaron a ser descriptos como sujetos activos dentro del paradigma neoliberal (Brenner, 2004).

Referenciar estos episodios contextuales se torna necesario para poder explicar y entender cómo fue que la empresa multinacional Cargill se radicó en el territorio diamantino en el año 1998, operando bajo una lógica comercial y financiera dentro del rubro agrícola a una escala local. Con este esquema se interpreta lo teóricamente Swyngedouw (2010) denominó como "glocalizacion" (nexo entre lo global-local), al identificar la figura de un actor de acumulación de orden global que efectúa su negocio agrícola por intermedio del puerto de la ciudad de Diamante. En el caso analizado se observa como ese espacio local es la expresión de un conjunto de redes que operan a un nivel macro, y que por ende terminan estando determinadas por los procesos globales.

En realidad, todos los cambios complejos comprendidos en el periodo tanto a escala global como local, derivaron en la proliferación de nuevos actores por encima y por debajo de la escala nacional. Allí es cuando comienzan a adquirir mayor preponderancia generalmente los territorios, ciudades y regiones como protagonistas que interactúan directamente con diversos actores transnacionales. Desde aquel entonces, los lazos comunicativos se tornaron más factibles gracias a la apertura del nuevo régimen de acumulación que comenzó a regir a escala planetaria, permitiendo generar grandes redes de cooperación entre los actores públicos y privados en la escala local bajo procesos de aglomeración territorial.

2.2-La atractividad del capital trasnacional: ¿refleja beneficios o desventajas para los territorios?

Desde el punto de vista de los autores Vázquez Barquero y Madoery (2001), la expansión de los flujos económicos y del capital trasnacional en un contexto de creciente avance de la globalización, acarreó profundas alteraciones en los espacios geográficos territoriales, no solamente por la presencia de nuevos actores internacionales/trasnacionales, en su mayoría, grandes empresas radicadas en las ciudades, sino ante la recurrente necesidad y desafío de formular estrategias racionales acordes a los nuevos cambios instaurados en el orden global. Parte de ese desafío asumido por los territorios implicó la imperiosa necesidad de apostar, en la mayoría de los casos, a una política de "desarrollo local endógeno" que permita la autosustentabilidad y mayor competitividad de los territorios, ciudades y regiones creando un entorno favorable para la cooperación institucional y empresarial, potenciando los recursos humanos, capital físico, institucionales y fundamentalmente las innovaciones en el territorio sobre la base de un proceso de acumulación de capital. La política de desarrollo endógeno pasó a ser la "gran" alternativa por parte de los actores locales para hacer frente a las amenazas y males ocasionados, primero por el modelo de industrialización por sustitución de importaciones, y luego por el emergente escenario de la globalización que viene acrecentando la brecha entre los sectores de la sociedad hasta el día de hoy.

Lejos de solucionar las grandes disparidades como sostenían los neoliberales, la globalización, según Arocena (1997) tendió a profundizar las diferencias generando una disminución de las autonomías, aumentando las interdependencias, acrecentando la fragmentación de las unidades territoriales, y produciendo cada vez más marginación de algunas zonas. La globalización supone un nuevo paradigma organizacional que necesariamente está acabando con el anterior.

En este sentido, se piensa al desarrollo endógeno como un modelo integrador que se propone como meta tejer nexos y articulaciones entre los distintos grupos/identidades para revertir la situación actual que caracteriza a la sociedad contemporánea regida por una disociación creciente. La dimensión local pasó a ser considerada como lugar privilegiado de articulación entre la racionalidad instrumental propia de los procesos de desarrollo y las identidades locales necesarias para dinamizar los procesos.

Necesariamente el camino más racional y eficiente dirá este autor antes citado, consiste en realizar un tratamiento de la temática del desarrollo local en relación con los procesos de

globalización, buscando formas de articulación local-global. Es ésa la única manera de aproximarse a la complejidad del problema.

En base a estos escenarios han ido surgiendo en las últimas décadas diferentes tipos de posicionamientos y formas de interrogarse acerca de la "conveniencia o no" de la elaboración de estrategias para que se radiquen capitales a escalas locales. Por cierto, para la gran mayoría de los referentes teóricos del desarrollo local/regional las estrategias políticas de atractividad de capitales transnacionales han ocupado un rol transcendental, dado que gran parte del crecimiento de los escenarios locales ha sido proporcionado por los vínculos comerciales establecidos entre las empresas de capital extranjero y los actores públicos, estatales, privados y de la sociedad civil que se encuentran radicados en los territorios. Según Bervejillo (1995) la presencia de capitales en los territorios derrama innumerables cantidades de beneficios y capacidades de desarrollo, logrando efectos contundentes en el corto, mediano y largo plazo de las ciudades. Algunas de estas ventajas son: mejores condiciones de la infraestructura urbana, nuevas oportunidades de empleo, trasferencia de tecnologías, inducción al desarrollo del capital humano, etc. En torno a este análisis, se han podido registrar destacados grupos de teóricos que asociaron la atractividad de los grandes capitales foráneos con las oportunidades que proporciona la globalización, sin desconocer las amenazas que conlleva dicho fenómeno sobre las regiones. Sin embargo, no todas ellos pueden acceder a esas oportunidades, salvo dirá este autor los territorios que hayan alcanzado determinados niveles previos de desarrollo y cuenten con cierta masa crítica de capacidades estratégicas. "En otras palabras, la globalización sería una oportunidad especialmente para territorios en niveles medios de desarrollo y dotados de capacidades estratégicas relevantes" (p.18).

No siempre la búsqueda de autonomía por parte de los territorios, y por ende, la implementación de políticas de atractividad para que se radiquen capitales extranjeros se torna beneficioso y óptimo para los territorios/regiones, muchas de las veces, termina condicionándolos a un estancamiento parcial o definitivo imposibilitando las capacidades de crecimiento y desarrollo de los mismos, ante la incapacidad que tienen por ejemplo las empresas locales de competir frente a los grandes capitales extranjeros, al ser estas empresas multinacionales las que monopolizan los procesos productivos en el territorio captando plusvalor y acaparando la mayor parte de las ganancias que derivan de las actividades económicas en la región, como también por tener un amplio margen de toma de decisión sobre las pequeñas y medianas empresas ya existentes en las localidades. Lo dicho anteriormente se reafirma con la postura Arocena al sostener que:

> Las políticas tendientes a aumentar las autonomías locales podrían producir un efecto perverso: abrir aún más las puertas a la penetración del gran capital multinacional. Se supone que las sociedades latinoamericanas desarrolladas a partir de los agentes externos, no han producido actores locales suficientemente estructurados como para defender el interés local. Si los intereses que dominan el sistema son trasnacionales, mal puede una débil sociedad local defender su interés, será siempre víctima del desarrollo reproductivo del sistema (1997: 44).

En síntesis, como se puede ver en este breve recorrido sobre las teorías del desarrollo regional, hay circunstancias en que la radicación de capitales se torna beneficiosa para los territorios, mientras que en otras oportunidades genera efectos peyorativos y desventajas al interior de un territorio/región. Claramente, el caso estudiado en este trabajo (puerto de Diamante) se enmarca dentro de este última perspectiva dado que la presencia de la multinacional Cargill SACI viene monopolizando no solo el manejo y control de las actividades portuarias en el territorio diamantino, sino también todo lo concerniente al circuito de compra-venta de los insumos provenientes del rubro agrícola que se producen en la región.

La idea a continuación es reforzar lo comentado recientemente en el párrafo anterior en relación al escaso aporte (por no decir nulo) que genera el desplazamiento de la cadena global de valor agrícola para el desarrollo regional del territorio diamantino, poniendo especial atención en la presencia del actor multinacional CARGILL, que desde el momento en que se radicó en la ciudad repercutió en el circuito portuario, en el sector agrícola de la región y significó un enorme desafío para el Estado provincial, al punto de replantearse algunas estrategias de intervención de sus políticas públicas.

3.3-¿Es posible hablar de desarrollo regional integrado en la ciudad de Diamante desde el punto de vista de la política portuaria?

Para reflexionar sobre este interrogante, se puede apelar a la concepción teórica de desarrollo regional empleada por Boisier asociada al “proceso localizado de cambio social sostenido que tiene como finalidad última el progreso permanente de la región, de la comunidad regional como un todo y de cada individuo residente en ella (1990: 41), con el objetivo de pensar si realmente el desenvolvimiento actual del proyecto portuario de la ciudad termina contribuyendo a generar una potencialidad económica de la región en su

conjunto, considerando que uno de los indicadores claves a través de los cuales se percibe el desarrollo en una región es el crecimiento económico.

Para que exista [desarrollo regional] en un territorio es necesario dirá el autor tener en consideración el cumplimiento de los siguientes atributos:

a) Un creciente proceso de autonomía decisional regional, que significa más y más capacidades regionales para definir su propio estilo de desarrollo y para usar instrumentos de política congruentes con tal decisión.

b) Una creciente capacidad regional para apropiar parte del excedente económico generando en ella a fin de reinvertirlo en la propia región, diversificando su base económica y confiriendo sustentabilidad de largo plazo a su crecimiento.

c) Un creciente proceso de inclusión social, denotando este término simultáneamente una mejoría sistemática en la repartición interpersonal del ingreso regional y una permanente posibilidad de participación de la población en las decisiones de competencia regional.

d) Un creciente proceso de concientización y movilización social en torno a la protección ambiental y en torno al manejo racional de los recursos naturales de la región

e) Una creciente auto-percepción colectiva de pertinencia regional, o sea, de identificación de la población con su región.

Ciertamente el cumplimiento de estos atributos refuerza los mecanismos de participación y autonomía de las regiones, transformándolas en sujetos capaces de definir qué se debe producir y de qué manera en el territorio, teniendo como contrapartida la definición de lo que no se va a producir. Esto conduce al fortalecimiento democrático de las regiones.

En el próximo capítulo de la investigación se recupera gran parte las–dimensiones teóricas asignadas por el autor a la noción de desarrollo regional a fin de contrastarlo con el análisis del caso portuario.

CAPITULO 3

El puerto de Diamante en la actualidad

En este capítulo se describe la situación en que se encuentra hoy por hoy el Puerto de Diamante en relación a la conformación del mapa de actores, la forma en que intervienen los mismos y sobre todo definiendo en términos generales el estado de la cuestión que rige actualmente para el proyecto portuario de la ciudad. Para ello será vital tener en cuenta el rol que ha jugado el Estado provincial a través de sus políticas y su forma de intervenir en el asunto.

3.1-Reconfiguración del mapa de actores en Puerto Diamante

La instauración del nuevo modelo de proyecto portuario en la ciudad de Diamante, introdujo notables cambios en la estructuración y composición del mapa de actores. Dado que no solo no fueron los mismos a la fase previa de la privatización del puerto en los 90´, sino que también se alteraron los roles entre lo público y lo privado. Lo que en su momento era administrado y controlado por el Estado Nación, dejó de serlo y pasó a manos de la empresa multinacional privada de Cargill.

Según el gerente y jefe operativo Ariel Spretz, la empresa multinacional estadounidense es la encargada de concentrar prácticamente el 90% de la productividad y operaciones del puerto, mientras que el otro porcentaje restante aproximado lo administra el Ente Autárquico Puerto Diamante ubicado también sobre el sitio portuario. En verdad, se le atribuye este porcentaje al organismo público, porque a pesar de no estar a cargo de la operatoria portuaria y de todo lo que ello incluye, cuenta con la administración del muelle publico provincial N°7 y algunos galpones, para comercializar algunas cargas reducidas de cereales. Lo cierto es que hoy por hoy, el muelle se encuentra básicamente en desuso y sin actividad por sus malas condiciones e incompetencia en comparación a las cargas que efectúa Cargill a través de los elevadores de granos. La función habitual que tiene el Ente Autárquico Puerto Diamante sobre el perímetro portuario es ejercer un poder de policía, es decir, un control administrativo sobre las distintas operaciones que se originan allí, como también ejercer una potestad legal para cobrar impuestos ante el ingreso y egreso de barcazas, buques y otros servicios a la carga. Ambas facultades del Ente rigen dentro de la ley N°9750 del Sistema Portuario de la provincia de Entre Ríos sancionada en el marco del convenio de Transferencia de Puertos de Nación-Provincia en el año 1991 y bajo la autorización del Instituto Portuario de la provincia de Entre Ríos (IPPER).

Sobre el perímetro portuario de la ciudad también se encuentra radicada La Agrícola Regional Cooperativa (LAR), un tercer actor de enorme despliegue en la región al contar con innumerables sucursales en el territorio y zonas aledañas. Sin embargo, en lo que concierne al asunto estrictamente del manejo de las operaciones portuarias la Cooperativa crespense no tiene capacidad de decisión, por la sencilla razón que no dispone ni es propietaria de los muelles, dolphin y elevador de ninguna de las dos terminales portuarias. En cambio, si tiene capacidad de influir o incidir en el rubro comercial de la compra-venta de cereales, siendo hoy en día un gran competidor de la empresa Cargill en el mercado de acopio existente en la región.

La Cooperativa dispone de una planta de acopios (silos, galpones de almacenamiento) en el puerto ubicada a pocos metros de las instalaciones de la empresa multinacional estadounidense Cargill, lo que en algún momento facilitó la conexión con la empresa por intermedio de un tubo gigantesco depositando los cereales para ser posteriormente comercializados, siendo esta última la responsable de vender la mercadería vía transporte fluvial (buques o barcazas) como también por la vía de transporte carretero (camiones) teniendo como principal lugar de destino la ciudad de Rosario. Actualmente la conexión entre la Cooperativa Agrícola y la empresa Cargill dejó de existir, producto del resquebrajamiento de ese nexo y lazo comercial común que tenían ambas, que supo ser muy importante por cierto en épocas de plena operatividad del puerto, cuando los grandes buques de ultramar demandaban de mucha mercadería.

Principalmente en los últimos años se ha intensificado esta competencia y disputa entre ambos actores por ver quién prepondera en el modelo de acopio de cereales dentro del territorio diamantino y la región. Esto sucedió más que nada, luego del declive de las actividades portuarias, dado que la empresa Cargill no está necesitando de los cereales y mercadería que le pueda proveer la Cooperativa por intermedio de sus afiliados (productores). Debido a esta circunstancia de no haber gran productividad en el puerto y reflejarse una escasa demanda de cereales ante la imposibilidad del ingreso de buques por el problema del dragado del río, la empresa Cargill decidió elaborar una estrategia comercial de provisión de fertilizantes, semillas y otros insumos del agro para los productores de la zona arreglando directamente con estos, de manera que la empresa les proporciona los insumos a cambio de que los productores le vendan a un menor costo lo producido en sus cosechas. Bajo esta práctica y modalidad se confirma definitivamente que los cereales que está recibiendo y recepcionando la empresa Cargill emanan de los productores particulares del departamento de Diamante y zona. Esta situación de poca productividad y demanda llevó definitivamente a que la empresa salga a competir en el mercado local, ello trajo aparejado un fuerte impacto negativo a las pequeñas y medianas empresas.

Ciertamente, el interés e involucramiento que se ha venido desarrollando durante todo este tiempo por parte del Ente Autárquico Puerto Diamante y La Agrícola Regional Cooperativa en relación a la reactivación y operaciones del puerto, no se ha correspondido con un incremento en la toma de decisiones, sino todo lo contrario. Los organismos mencionados tienen escasa (por no decir nula) incidencia en las operaciones y manejos que emplea Cargill en el puerto de Diamante. Con este esquema se confirma verdaderamente que la empresa se ve beneficiada con las políticas públicas y decisiones que impulsan la mayoría

de las veces los gobiernos provinciales de turno haciéndose cargo de las inversiones sobre el dragado del río en el puerto de la ciudad. Sin duda alguna, es la empresa multinacional estadounidense Cargill la que lleva el mando y decide realmente qué hacer y hacia dónde comercializar o exportar la mercadería, mientras que los restantes actores prácticamente no inciden en los procesos de toma de decisiones, en este punto se verifica la hipótesis sobre el total del porcentaje (90%) que concentra la firma propietaria de la terminal Puerto Diamante sobre los demás actores.

3.2-¿Es eficiente, eficaz y racional la política pública portuaria que impulsa el Estado provincial?

El Estado provincial (Entre Ríos) desde el traspaso de los puertos de Nación-provincia ha sido prácticamente el único encargado de efectuar y gestionar[11] las inversiones referentes a las tareas de dragado y balizamiento del río a la altura del kilómetro 533 Puerto Diamante. Un tipo de actividad muy contundente e imprescindible según los testimonios de las autoridades del gobierno de la provincia de Entre Ríos y de la ciudad para lograr que arriben grandes buques de ultramar a orillas del puerto y puedan realizar las operaciones de carga de cereales. Lo que posibilita el dragado del río es una mayor profundidad del canal para que maniobren con total normalidad los buques y concreten mayores cargas del tonelaje, de lo contrario no sería posible el cumplimiento de estas dos últimas acciones, y por ende conllevaría a hacer cada vez menos efectivo y competitivo al puerto.

El puerto de Diamante, por sus condiciones naturales representa en sí un caso muy particular respecto a la cuestión del dragado y mantenimiento del canal del río debido a la extraordinaria cantidad de sedimentación (barro y limo) que le deposita el arroyo La Ensenada que desagua a unos 500 metros al norte. La desembocadura de este arroyo tiene un curso de agua muy caudaloso que acarrea problemas por su abundante sedimentación en la salida del balneario municipal y el Club Náutico. Todo ello termina siendo arrastrado hacia el Puerto quitándole profundidad a la zona portuaria.

Por ello la necesidad prácticamente permanente que tiene este puerto de efectuar tareas de dragado, lo cual se traduce en un gasto extraordinario para el gobierno de la provincia de

[11] La mayoría de las obras de dragado del rio en el puerto de Diamante se han realizado en forma conjunta entre el gobierno provincial y nacional, específicamente a través de la Subsecretaria Nacional de Puertos y Vías Navegables. Buscando en internet podemos corroborar la recurrente estas inversiones que ha realizado el gobierno de la provincia y el gobierno nacional en las actividades de dragado del río:https://www.nuestromar.org/antiguas/entre-rios-invertira-45-millones-en-el-dragado-del-puerto-de-diamante/;-https://www.nuestromar.org/antiguas/acuerdan-el-dragado-del-puerto-de-diamante/;-https://www.nuestromar.org/antiguas/acuerdan-el-dragado-para-el-puerto-de-diamante-2/.

Entre Ríos, la única alternativa para mejorar esta situación según expertos, consiste en desarrollar la obra de corte de la isla para cambiar el curso del arroyo[12]. Pero por más necesaria que sea esa obra monumental no será la empresa Multinacional Cargill quien la encare y se haga cargo.

Ahora bien, llegado a este punto corresponde hacerse algunas preguntas: ¿Es el Estado provincial quien debe hacerse cargo de las inversiones sobre el dragado del rio? ¿Es necesaria y efectiva dicha inversión millonaria en el puerto de Diamante? ¿Contribuye a incrementar las capacidades productivas de los sectores? ¿Quién resulta mayormente beneficiado con esta operación?

En realidad, esta problemática del dragado del río es la que mayor tensión y conflictividad genera entre el sector público y el sector privado, debido a que actualmente ninguno de los dos sectores se hace responsable de la inversión millonaria que se requiere para las obras de dragado, sobre todo porque ninguna asume la responsabilidad y deber correspondiente a sus espejos de aguas. Si bien el acceso del canal pasa por enfrente tanto de los muelles de la empresa multinacional Cargill como del Ente autárquico puerto Diamante, cada uno, según el testimonio de los referentes de ambas terminales, debe hacerse cargo de mantener en condiciones su frente. Aunque no es la única condición para que se efectúe un eventual exitoso convenio para el dragado del río, es un aspecto importante que deben cumplir y tener en condiciones los responsables de las terminales pública y privada.

El texto que figura explícito en el art.20 de la ley portuaria establece que:

> El responsable de cada puerto, cualquiera sea su titular y clasificación de éste, tendrá a su cargo: el mantenimiento y mejora de las obras y servicios esenciales, tales como profundidades y señalización de los accesos y espejos de agua, instalaciones de amarre seguro, remolque y practicaje. La referida responsabilidad deberá ejercerse en un todo de acuerdo a las normas vigentes emitidas en función del poder de policía que ejerce el Estado nacional en estas materias. La Prefectura Naval Argentina será la autoridad competente para expedir las licencias habilitantes para ejercer el practicaje (Ley 24.093,1992:3).

La reglamentación de la ley parece no ser suficiente para solucionar la problemática del dragado en el puerto de la ciudad. Esto se da principalmente porque el puerto de Diamante presenta ya de por sí una realidad muy compleja al estar constituido por dos terminales portuarias de distinta naturaleza (más privado que público) y por sobre sobre todas las cosas

[12] http://noticias.entrerios.gov.ar/notas/estudian-la-factibilidad-de-proyectos-para-el-arroyo-la-ensenada-y-el-puerto-de-diamante-30015.htm

al existir una decisión política y estratégica por parte de la empresa y el Ente portuario en forma conjunta con el gobierno de la provincia de no querer hacerse cargo de la inversión millonaria del dragado.

El argumento por parte de las autoridades del Ente autárquico portuario de la ciudad es que debe ser la empresa multinacional Cargill la encargada de realizar esa inversión, por ser la firma que administra y concentra más del 90% de la infraestructura y operaciones del puerto, por ser es la más beneficiada económicamente y porque básicamente para la multinacional esta inversión no representa un gasto, es un vuelto, si se tiene en cuenta el extraordinario capital que maneja y concentra a lo largo y ancho del mundo.

Por su parte, el argumento desde la gerencia de Cargill gira en torno a un reproche hacia las autoridades de la terminal pública por no tener en condiciones y mantener su respectivo espejo de río, porque consideran que no es obligación de la empresa dragar el acceso, y porque según estos hay una realidad y es que hoy por hoy no les conviene dragar el rio por una cuestión estratégica y económica.

En fin, este panorama complejo y de disputa entre las autoridades las autoridades de las terminales del puerto, explica la situación que rige en la actualidad del puerto de Diamante.

Frente a este escenario descripto, se deduce entonces que la inversión en el dragado que ha venido llevando a cabo el Estado provincial no ha hecho otra cosa más que concentrar el modelo y negocio de la empresa Cargill en el territorio diamantino, reforzando los mecanismos y procesos de la cadena que promueve el actor global.

Es por ello que, dicha inversión y política pública portuaria que suele impulsar frecuentemente el Estado provincial, sobre todo en las últimos años, no puede ser considerada lo suficientemente efectiva y racional, en la medida en que si bien existe por un lado un pequeño mayor margen de beneficio económico para los productores particulares y empresas que llevan directamente la mercadería a los puertos de Rosario, al reducir los costos (fletes principalmente) de camiones. Por otro lado, terminan siendo muchos más las razones y factores externos que no hacen justificable bajo ningún modo esa inversión por parte del sector público. A continuación se mencionan algunos de los motivos por los que hoy en día no puede ser operativo el puerto de Diamante:

Una de ellas, es que no existe demanda que justifique su pleno funcionamiento, lo que es lo mismo a decir, que no amerita un tipo de inversión semejante (dragado) para las operaciones del puerto, ya que en los últimos años como consecuencia de diferentes factores, en especial, las construcciones de obras y bienes públicos en la provincia por parte del Estado terminaron afectando el buen funcionamiento que venía teniendo el puerto de Diamante,

derramando externalidades negativas. La demanda declinó mucho con la construcción del puente Rosario-Victoria, de manera que tornó mucho más conveniente para los departamentos de Gualeguay, Gualeguaychú y Victoria comercializar directamente la mercadería por intermedio de este acceso carretero (vía terrestre) con el Puerto de Rosario (Prov. de Santa Fe), en vez de trasladarla hacia el puerto de la ciudad, ello trajo aparejado nuevos beneficios y ventajas para los departamentos mencionados. La nueva carretera pasó a ser más efectiva y menos costosa para el transporte de camiones, a causa de la disminución del recorrido por kilómetros y distancia recorrida por los mismos, generado un abaratamiento del flete en camión para los productores. Por su parte, en cuanto a los departamentos del norte de la provincia, deciden sacar su mercadería y producción por barcaza a Rosario.

Ante este panorama descrito, se puede ver que el puerto de la ciudad de Diamante solo quedaría operable para los departamentos de Paraná, Diamante y algo de Nogoyá, que a su vez representan una muy escasa cantidad de demanda. Según lo investigado a partir de entrevistas y relevamiento de datos, para que el mismo sea verdaderamente rentable deben salir buques de ultramar de más 30.000 toneladas de carga, y la realidad es que con suerte estos últimos departamentos mencionados solo pueden cargar 3 buques al año, lo cual no lo hace rentable al puerto, ni justificable a su respectivo dragado.

Otra de las razones que explica prácticamente la inoperatividad del puerto de Diamante, es falta de competitividad en relación a los puertos de Rosario (Complejo portuario de San Lorenzo y Puerto General San Martin), dado que allí existe un gran desarrollo industrial a gran escala, por lo tanto, impide básicamente cualquier iniciativa de procesamiento industrial cercana a la ciudad de Diamante, zonas aledañas y de toda la región es sí. En este punto se evidencia y confirma la suposición que operó a lo largo de la investigación respecto al principal objetivo del trabajo, dejando en claro que no existe ni en el puerto ni en el territorio diamantino generación de valor agregado.

Una tercera razón, relacionada a la anterior, se debe a que la soja se exporta cada vez menos en grano (el último año solo el 20% salió en granos y lo restante se transformó todo en Rosario)[13], por lo cual trasladar desde Diamante a Rosario en barcaza sale lo mismo que hacerlo en camión.

[13] Datos obtenidos de Subsecretaria de Mercados Agropecuarios (Ministerio de Agroindustria, Ganadería y Pesca) y de la Bolsa de Comercio de Rosario (BCR).
https://www.agroindustria.gob.ar/sitio/areas/ss_mercados_agropecuarios/exportaciones/_archivos/000030Embarques%20%20Exportaciones%20de%20Granos,%20Aceites%20y%20Subproductos%20(en%20Toneladas-a%C3%B1o)/000030_Por%20Puerto.php
-https://www.bcr.com.ar/es

Finalmente, una última razón que aclara la inoperatividad del puerto, es que por un lado, existe un manejo prácticamente pleno por parte de la empresa multinacional Cargill en la toma de decisiones respecto a la operatoria del puerto. Por otro lado, cuando se habla términos de comercialización de granos, se observa que la empresa (Cargill) y la cooperativa (Agrícola LAR) deciden dónde y a quién vender su producción.

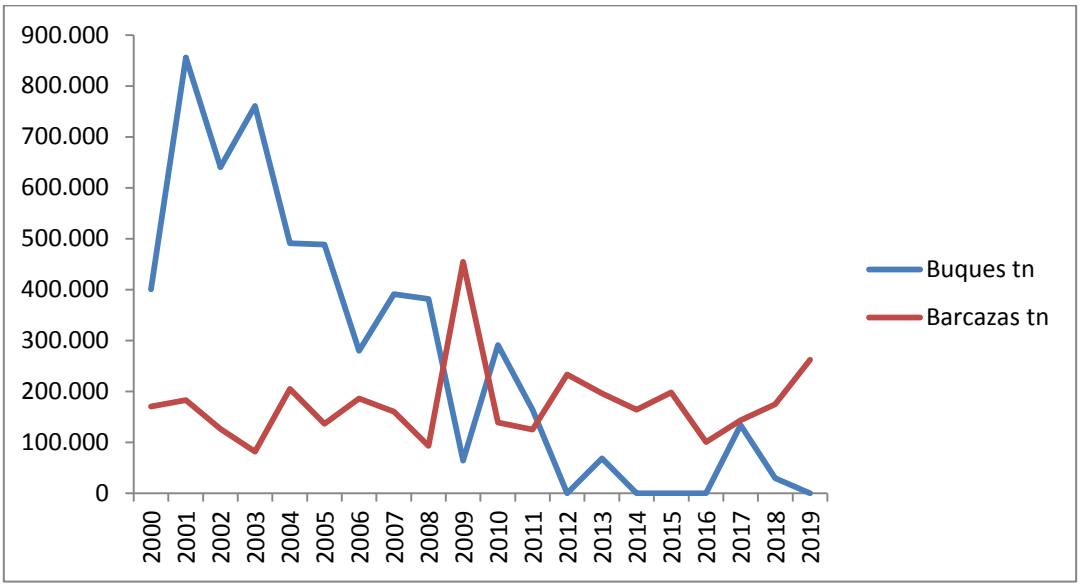


Gráfico.1: Total de Mercadería comercializada en Buques y Barcazas en Puerto Diamante

Fuente: *elaboración propia*

Este gráfico (1) es un reflejo de la situación que atraviesa actualmente el puerto de Diamante, dado allí se ve claramente como el puerto fue perdiendo preponderancia y productividad con el correr de los años debido a los factores que se fueron comentando a lo largo de la investigación. Puntualmente se remarca el fuerte declive del ingreso de buques de ultramar.

3.3-Externalidades positivas, negativas y situación actual del puerto Diamante

En este punto, la idea es poder marcar un contraste entre los aspectos positivos y negativos que se desprenden del proyecto portuario de la ciudad de Diamante.

ASPECTOS POSITIVOS

- El puerto de Diamante representa un beneficio económico para los productores y centros de acopio del territorio y la región, pero en la medida en que el puerto esté

dragado y en condiciones. Dadas estas circunstancias, lo que hace la empresa Cargill ante la creciente demanda de mercadería que se requiere para cargar los buques es salir a buscar cereales en el mercado local y regional a como dé lugar. En esas ocasiones, la empresa multinacional Cargill desarrolla un serie de estrategias para captar la mayor cantidad de cereales posibles de toda la región e inclusive de los distintos departamentos que la circundan, allí es cuando paga mejores precios en la mercadería a los productores y acopiadores de Diamante y zona. Cabe aclarar, que esta situación y escenario no se está dando actualmente en el puerto de la ciudad.

- El beneficio que hoy por hoy le brinda el puerto de Diamante a los productores y acopiadores no pasa por lo económico, sino más bien por una cuestión de beneficio logístico, medido en términos de la poca distancia de kilómetros que deben realizar los mismos para depositar la mercadería. Este sería una especie de beneficio más que nada asociado a la comodidad y tranquilidad del productor, de manera que al tener un puerto tan cerca puede optar por llevarlo a este sitio y evitar someterse a otros tipos de riegos y procedimientos burocráticos/ administrativos que se originan en el traslado de la producción hacia los puertos de la ciudad de Rosario, por intermedio del flete en camión. Es válido y necesario aclarar que en la actualidad la gran mayoría de los productores del territorio diamantino y la región llevan la mercadería directamente por su propia cuenta a la ciudad de Rosario, debido a los mejores negocios y precios que se les paga por los cereales.
- Al estar operativo el puerto, es decir, con tareas de dragado permanentes para que ingresen grandes buques de ultramar, posibilita un abaratamiento en el precio del cereal al acrecentarse la demanda de mercadería en el puerto de Diamante. Esta situación históricamente ha derivado en un descuento para los productores y centros de acopio en función de los costos y precios de referencias fijados en la ciudad de Rosario.
- La puesta en funcionamiento de las operaciones y buenos precios de los cereales en el puerto de Diamante implica que las descargas de mercadería de los camiones se depositen en los galpones de almacenamiento y silos de la ciudad, por lo tanto parte del pago del impuestos que pagan los productores y acopiadores quede en la provincia de Entre Ríos.
- La operatividad del puerto genera un impacto directo en los productores e indirecto en cuanto a la baja de la siniestralidad, a la no polución y a los aportes mínimos.

ASPECTOS NEGATIVOS

- Estructuralmente el puerto de Diamante enfrenta problemas estructurales que dificultan las tareas de dragado y mantenimiento del canal del río, debido a la extraordinaria cantidad de sedimentación (barro y limo) que le deposita el arroyo La Ensenada que desagua a unos 500 metros al norte impidiendo la respectiva profundidad del acceso y por ende que se efectúen mayores cargas de toneladas. Esta realidad representa un enorme inconveniente para la fluidez de las actividades portuarias, en la medida en que si no se draga permanente el río es imposible el ingreso de buques de ultramar, por lo tanto no se generan buenos precios para los productores de la zona. Bajo estas circunstancias el productor de Diamante y zona se ve en la necesidad de buscar mejores opciones de precios en los mercados de la ciudad de Rosario, a los que se le debe añadir en el enorme costo representa trasportarlos hacia éste sitio.
- La empresa multinacional Cargill es la titular y propietaria de prácticamente del 90% de la infraestructura del Puerto de Diamante, encargada de administrar la terminal privada, mientras que el porcentaje restante se divide entre la terminal publica (en desuso actualmente por su mal estado e poca competitividad con respecto a la terminal privada) y la planta de acopio de la Agrícola Regional Cooperativa. Estos 3 actores forman parte de la totalidad del perímetro portuario diamantino.
- La empresa Cargill es la que maneja y concentra el 90% de la actividad y operaciones del puerto, administrando el negocio y los ingresos económicos que se perciben de la actividad. Son muchas las desventajas que esté operando Cargill en el puerto de Diamante, pero sin duda la más significativa es que los beneficios no recaen en manos del Estado provincial ni se generan prácticamente beneficios para el territorio, salvo en aquellas situaciones en que el puerto se encuentre operativo genera algunos beneficios mínimos a los productores. Por su parte, la restante masa mayoritaria de población no se ve, ni se considera beneficiada en ninguna de las dos instancias (operatividad-inoperatividad).
- Cargill es una empresa trasnacional que promueve una exitosa cadena global de valor agrícola a lo largo y ancho en mundo, a tal punto, que es considerada el agroexportador más importante a nivel mundial. En Diamante puntualmente la

empresa se aboca a desarrollar una de las etapas y eslabones iniciales dentro del ciclo de la cadena a partir de la obtención de materias primas e insumos. Realmente lo preocupante y desfavorable de esta situación es que no existe básicamente generación de valor agregado ni derrame de externalidades positivas en el territorio, ya de por sí, por sus propias características los cereales son insumos que requieren de muy escaso valor agregado. Sin embargo, en el caso de que estas materias primas fuesen procesadas y transformadas en productos como por ejemplo la harina, el aceite, en el puerto de Diamante o en la región generarían un impacto económico y productivo importante que derivaría en la adquisición de nuevos valores extras. Actualmente en el territorio no hay empresas locales, regionales abocadas a esta labor, sino que todo el procedimiento y procesamiento industrial lo realiza la empresa Cargill tanto en la ciudad de Rosario (Santa Fe), como en otros países desarrollados del mundo en los que está presente, empresa que hoy por hoy está radicada en 70 países del mundo.

- La apropiación del excedente económico generado a partir de la comercialización de productos de las actividades portuarias no recae sobre el territorio diamantino y la región, esto es fácil percibirlo dado que no se refleja ningún tipo de inversión en materia de infraestructura (accesos, refaccionamiento de edificios, mejoras en logística, etc.) en la zona por parte de la empresa multinacional. El excedente de lo producido y comercializado lo capta Cargill con destino a su casa matriz de origen estadounidense.
- Cargill al ser la propietaria del puerto, cuenta con mayor margen de decisión que los restantes actores que están radicados en el puerto, de manera que es ella misma quien decide si operar o no el puerto de la ciudad y bajo qué circunstancias. Tiene un control monopólico sobre la terminal portuaria privada que administra.
- La inoperatividad y paralización de las actividades portuarias no solo se basa en determinar quién se debe hacer cargo de realizar la inversión del dragado, ya que existen otros factores externos que condicionan su funcionamiento como por ejemplo: -Las malas cosechas en el sector agrario, de manera que al no haber producción de insumos y materias primas no se pueden completar la totalidad de las cargas que requiere y demanda un buque de ultramar con cargas que exceden las 30.000 toneladas. Otro fenómeno natural que incide en la operatividad es la bajante del rio Paraná, lo cual dificulta e inclusive imposibilita definitivamente las tareas de dragado, como el ingreso de buques de ultramar por la falta de profundidad del acceso del

canal. La tercera causa se diferencia de las anteriores, y tiene que ver con un desinterés y decisión estratégica por parte de Cargill de no operar el puerto de Diamante. Por la sencilla razón de que la empresa tiene un puerto en Santa Elena (Entre Ríos) y el mayor porcentaje del movimiento de mercadería lo realiza desde este sitio, porque en los costos a Cargill le resulta más barato operar el puerto de Santa Elena y no de diamante que es muy costoso. Además no tiene ningún interés en hacer operativo el puerto de Diamante ya que lo que no recibe de los productores locales y la región en el puerto de la ciudad, los termina captando en el Puerto de Rosario.

- Efectuar tareas de dragado en el puerto de Diamante representa un gasto económico extraordinario. Precisamente esta es la principal razón por la cual se suele establecer una situación conflictiva y tensa entre referentes de la empresa Cargill y las autoridades del gobierno de la provincia y de la terminal pública de diamante, de manera que ninguno ha querido hacerse cargo de la costosa inversión millonaria que genera el dragado del canal. En los últimos años se ha observado una alternancia entre la empresa Cargill y el gobierno de la provincia para efectuar el excesivo gasto en tareas de dragado, como también una incertidumbre total respecto a la continuidad de los convenios y acuerdos establecidos entre el sector público y privado, dado que en distintitos momentos ni una parte ni la otra cumplió con lo pactado.[14]
- La ley del sistema portuario N° 9750 de la provincia de Entre Ríos concede dentro de su régimen legal autorización para que el Ente Autárquico Puerto Diamante pueda tener no solo acceso a algunos datos estadísticos sobre el movimiento de mercadería y operaciones que realice la terminal privada de Cargill, sino que también cuenta con la facultad de ejercer un poder de policía aplicando impuestos sobre los servicios a las cargas[15]. Lo lamentable de esta situación es que los ingresos que se absorben de los impuestos recaen únicamente en el Ente Autárquico Puerto Diamante para efectuar pago de gastos corrientes, servicios, remodelaciones en el lugar, etc. Por fuera de esta administración, ningún otro actor local, regional, organismo público y población diamantina en general se ve beneficiada.

[14] En el año 2013 fue el Estado provincial el que se hizo cargo en su totalidad de las tareas de dragado sin recibir nada por parte de la multinacional, cuando en un principio se comprometieron a hacerlo. Hace poco tiempo, en 2017 (momento de reactivación del puerto) fue el Estado quien no cumplió con el acuerdo, de manera que incitó a Cargill que realice la inversión a cambio de no cobrar impuestos para las respectivas operaciones portuarias que realiza la empresa en la ciudad, pero esto sin embargo no fue así.

[15] Tarifas operativas Ente Autárquico Puerto Diamante (Exportación Granel, Exportación barcaza, Exportación Bulto, Importación Granel e Importación Bulto).

- Actualmente los productores y centros de acopios de Diamante/zona no llevan su mercadería al puerto de la ciudad, pero la sencilla razón de que no les resulta rentable y tiene mejores precios de venta del cereal en los mercados de Rosario.
- Hoy por hoy, otro aspecto negativo de que la mercadería de los productores de Diamante y la región tengan como destino la ciudad de Rosario es que se pierde una importante recaudación de impuestos en la provincia de Entre Ríos, dado que al descargar la mercadería de los camiones en Rosario la recaudación de los impuestos recae en la provincia de Santa Fe. Ello representa un aspecto muy negativo desde el punto de vista de los productores para la provincia de Entre Ríos ante la considerable suma de dinero que se va hacia otro sitio.
- Los beneficios que genera la actividad del puerto para el territorio son sumamente mínimos y escasos si se tiene en cuenta lo costoso que es dragar el acceso para la provincia y sobre todos por las extraordinarias ganancias que obtiene el Cargill.
- El puerto de Diamante no es operativo en la actualidad debido a varias razones:

  -No existe demanda que justifique su pleno funcionamiento, lo que es lo mismo a decir, que no amerita un tipo de inversión semejante (dragado) para las operaciones del puerto, ya que en los últimos años como consecuencia de diferentes factores, en especial, las construcciones de obras y bienes públicos en la provincia por parte del Estado terminaron afectando el buen funcionamiento que venía teniendo el puerto de Diamante, derramando externalidades negativas. La demanda declinó mucho con la construcción del puente Rosario-Victoria, de manera que tornó mucho más conveniente para los departamentos de Gualeguay, Gualeguaychú y Victoria comercializar directamente la mercadería por intermedio de este acceso carretero (vía terrestre) con el Puerto de Rosario (Prov. de Santa Fe), en vez de trasladarla hacia el puerto de la ciudad, ello trajo aparejado nuevos beneficios y ventajas para los departamentos mencionados. La nueva carretera pasó a ser más efectiva y menos costosa para el transporte de camiones, a causa de la disminución del recorrido por kilómetros y distancia recorrida por los mismos, generado un abaratamiento del flete en camión para los productores. Por su parte, en cuanto a los departamentos del norte de la provincia, deciden sacar su mercadería y producción por barcaza a Rosario.

  -Ante este panorama descrito, se puede ver que el puerto de la ciudad de Diamante solo quedaría operable para los departamentos de Paraná, Diamante y

algo de Nogoyá, que a su vez representan una muy escasa cantidad de demanda. Según lo investigado a partir de entrevistas y relevamiento de datos, para que el mismo sea verdaderamente rentable deben salir buques de ultramar de más 30.000 toneladas de carga, y la realidad es que con suerte estos últimos departamentos mencionados solo pueden cargar 3 buques al año, lo cual no lo hace rentable al puerto, ni justificable a su respectivo dragado.

-Otra de las razones que explica prácticamente la inoperatividad del puerto de Diamante, es su poca competitividad en relación a los puertos de Rosario (Complejo portuario de San Lorenzo y Puerto General San Martin), dado que allí existe un gran desarrollo industrial a gran escala, por lo tanto, impide básicamente cualquier iniciativa de procesamiento industrial cercana a la ciudad de Diamante, zonas aledañas y de toda la región es sí. En este punto se evidencia y confirma la suposición que operó a lo largo de la investigación respecto al principal objetivo del trabajo, dejando en claro que no existe ni en el puerto ni en el territorio diamantino generación de valor agregado.

-Una tercera razón, relacionada a la anterior, se debe a que la soja se exporta cada vez menos en grano (el último año solo el 20% salió en granos y lo restante se transformó todo en Rosario)[16], por lo cual trasladar desde Diamante a Rosario en barcaza sale lo mismo que hacerlo en camión.

- Para que el puerto sea rentable hoy en día debe tener una productividad cercana a los 450.000 y 500.000 toneladas de carga y hoy en día sólo aproximadamente llega a las 200.000 toneladas.
- La posición últimamente de estos es salir a reventar u mercado innecesario como es el de los acopio, salió a acopiar y con poco hace mucho ruido generando muchos problemas comerciales en Diamante y las zonas aledañas.
- La contribución al territorio es mínima, a tal punto que para la población diamantina en general pasa desapercibido. La actividad portuaria como tal: requiere de una escasa fuente de trabajo, no hay un beneficio considerable para los comercios, estaciones de

[16] Datos obtenidos de Subsecretaria de Mercados Agropecuarios (Ministerio de Agroindustria, Ganadería y Pesca) y de la Bolsa de Comercio de Rosario (BCR).
https://www.agroindustria.gob.ar/sitio/areas/ss_mercados_agropecuarios/exportaciones/_archivos/000030Embarques%20%20Exportaciones%20de%20Granos,%20Aceites%20y%20Subproductos%20(en%20Toneladas-a%C3%B1o)/000030_Por%20Puerto.php
-https://www.bcr.com.ar/es

servicio, no existe prácticamente una recaudación en la playa de Camiones de la localidad de Strobel (Diamante) que administra la empresa Cargill, etc.

- La generación de fuente de empleo que se desprende del rubro portuario diamantino es notablemente escasa e insignificante, dado que la multinacional Cargill apenas emplea entre unas 20 o 30 personas y el ente autárquico puerto diamante no llega a 15 empleados.
- El desplazamiento de la cadena global de valor agrícola que promueve Cargill en el territorio diamantino y la región, tiene por finalidad la adopción de una estrategia extractivista basada en la obtención de los insumos y mercadería (soja, maíz, trigo) por medio de sus actividades portuarias. Dentro del ciclo de la cadena, la labor de la empresa se corresponde con el desarrollo de una fase o eslabón primario.
- Actualmente la gran mayoría de los productores del territorio diamantino y la región llevan la mercadería directamente a la ciudad de Rosario, ya sea por su propia cuenta o por intermedio de las empresas, debido a los mejores negocios y precios que se les paga por los cereales.
- El proyecto portuario tal cual aparece expresado en la actualidad no contiene prácticamente iniciativas de inclusión social para la población diamantina, realmente son muy escasas las iniciativas que fomenta la empresa líder del proyecto, como ser: ayuda a comedores vecinales, escuelas[17], promueve talleres, contribución con eventos y festejos[18], todos ellos enmarcados dentro de lo que se concibe bajo el nombre de acciones benéficas de responsabilidad social empresarial.[19] No obstante, terminan siendo sumamente insignificantes si se las compara con las extraordinarias ganancias que se lleva la empresa trasnacional de la región, de manera que tampoco existe una redistribución equitativa de las ganancias obtenidas de las operaciones portuarias. La política portuaria hasta el día de hoy, no presenta un plan o programa de desarrollo económico inclusivo para la región. Además la ciudadanía diamantina y en especial los sectores involucrados directamente con las actividades agrícolas de la región no deciden ni definen de qué manera competir o cómo mejorar la competencia del sistema portuario diamantino en relación a los productos que se podrían comercializar.

[17] Fundación Cargill, *"Ayudando a las comunidades donde estamos presentes a prosperar"*. Reporte anual

[18] Festejos del día del niño por parte de Cargill en 75 comunidades de Argentina, entre ellas la ciudad de Diamante (Entre Ríos) https://news.agrofy.com.ar/noticia/109120/cargill-celebro-el-dia-del-nino-en-75-comunidades-de-argentina

[19] http://diamante.gob.ar/prensa/fundacin-cargill-efectu-donacin-para-comedores-barriales-N2043

- No se refleja en la ciudad de Diamante una auto-percepción colectiva con las actividades del puerto, como si ocurre en otras ciudades portuarias, por ejemplo Rosario, donde la población se identifica con la temática portuaria por los innumerables servicios y procesos productivos que derivan de la misma. La situación en Diamante es totalmente distinta al punto que los propios habitantes desconocen inclusive qué insumos se exportan desde el puerto, cuál es el muelle público y el muelle privado, y lo más importante no saben quién administra los manejos de las operaciones del puerto.
- No se detecta ningún tipo de concientización ni protocolo en el plano local respecto a la protección ambiental, ya sea por parte del Estado, alguna ONG o por la empresa multinacional Cargill, pese a la contaminación que se desprende de las operaciones en el puerto sobre el río, suelo y aire. Hasta la fecha no existe en el departamento estudio alguno sobre los efectos ambientales que ocasiona la presencia de la multinacional Cargill, como tampoco existen criterios de racionalidad sobre los manejos y usos de los recursos naturales.

Complementando estos últimos puntos, se observa en el *"Programa de vigilancia de las empresas trasnacionales* (2008) que la violación de principios y derechos por parte de la multinacional Cargill es una problemática que está latente en todos los sitios del mundo en que se encuentra localizada. A nivel mundial existen organismos como la ONU que fijan responsabilidades y regulaciones sobre las empresas trasnacionales dispersas en distintas partes del mundo. En este caso la ONU exige a Cargill el cumplimiento de los siguientes requisitos:

-No violar ni sacar provecho con la violación de la seguridad de las personas.
-Garantizar la no discriminación y la igualdad de oportunidades.
-Proteger los derechos de los trabajadores, que incluyen el derecho a no ser sometidos a trabajos forzados y la no explotación de los niños, el derecho a un entorno de trabajo seguro y saludable, remuneración adecuada, y libertad de asociación.-Evitar la corrupción manteniendo la transparencia.
-Respetarlos derechos económicos, sociales y culturales.
-Garantizar la protección del consumidor, la seguridad pública, y la protección ambiental en sus actividades empresariales y prácticas de comercialización, incluyendo el respeto al principio de precaución.

En base a lo investigado se puede decir que tanto el proyecto portuario como el liderazgo de la multinacional no han hecho otra cosa más que promover un desarrollado desarticulado y centralizado en manos de unos pocos, estando muy lejos de aquellas características que debería tener para el autor antes citado el desarrollo regional en un territorio. En concreto, ampliando uno de los puntos arriba mencionados corresponde aclarar que la multinacional Cargill viene elaborando estrategias en las ciudades con el fin de desarrollar unas pequeñas series de acciones de responsabilidad social empresarial para tapar las extraordinarias ganancias que obtiene en las distintas regiones del mundo.

En la publicación de la Fundación Cargill (2016), se puede ver como ésta trabaja en el plano mundial, en particular en el caso de argentino, impulsando distintos programas de capacitación y proyectos que buscan entre algunos de sus lineamientos generales mejorar los hábitos saludables de la población a partir de una correcta nutrición y alimentación, para ello han llevado adelante iniciativas basadas en el desarrollo de una pequeña planta de alimento balanceado en una escuela, equipamiento de cocina u horno en distintas instituciones sociales, jardines y escuelas en sitios como Arias, CABA, Chapuy, Colón, Huinca Renancó, Junín, **Diamante (E.R)** y Rojas, generando mejoras productivas en emprendimientos de adolescentes y adultos con capacidades diferentes en Lincoln y Rojas. Además junto a otros aportes locales, realizan una "compra simbólica de la producción" y el dinero recaudado es destinado a una institución local elegida por la comunidad.

Esta Fundación durante el año 2016 se solidarizó ante distintas situaciones de emergencia y catástrofes climáticas ocasionadas en vastas zonas del país afectadas por condiciones climáticas adversas. Debido a este motivo miles de personas se vieron damnificadas y obligadas a evacuar sus hogares. Desde Fundación Cargill a través de la proactividad de la Red de Referentes se han implementado contribuciones de agua potable y elementos de limpieza para sobrellevar la situación de emergencia en las localidades de Bandera (Sgo. del Estero), Huinca Renancó (Córdoba), La Paz, Paso de la Laguna, **Diamante (Entre Ríos)** y Resistencia (Chaco).

Pese a no ser un actor lo suficiente visible en cuanto a la difusión de sus actividades y no protagonizar ni visibilizarse en ninguna entrevista ni reportaje, la empresa a la hora de instaurarse un algún sitio trabaja con estrategias discursivas basadas en la generación de nuevos puestos de trabajo a los fines de recibir una aprobación de la población, aunque en verdad no cumpla con sus promesas, ya que Cargill es conocida como de las empresas que menos respeta a los sindicatos y por ende tampoco mejora las condiciones de trabajo y salubridad de los trabajadores. En Brasil, por ejemplo hay trabajos serios que demuestran las

insoportables condiciones laborales al incrementarse el ritmo de trabajo, es de suponer que lo mismo ocurre en Argentina. De hecho, hay numerosos reportes que denuncian la tercerización y trabajo negro en la firma, sumado a que los sueldos no cubren la canasta básica.

Por su parte los objetivos de la empresa se basan en generar ganancias extraordinarias que se exteriorizan a su casa matriz adoptando criterios de redistribución inéditos. Esto se evidencia concretamente, según el informe del Observatorio de las empresas transnacionales (2008) en el caso de la planta de Villa Gobernador Gálvez, donde la empresa multinacional Cargill procesa 12.000 toneladas diarias de soja, las ganancias que arroja la planta se estiman alrededor de US$ 250.000 por día, por mes en US$ 7 millones y medio, y por año en US$ 90 millones. Allí trabajan unas 200 personas entre planta permanente y tercerizados, y sus sueldos representan menos del 1% de la rentabilidad.

CONCLUSIONES

A la luz del análisis de la investigación se concluye que el puerto de Diamante dejó de tener la importancia y productividad que lo caracterizó históricamente mientras estuvo bajo la jurisdicción y administración del Estado Nacional, en el cual se reflejaba un escenario sumamente óptimo y beneficioso para todos diamantinos.

Hoy por hoy básicamente la política portuaria no aporta al desarrollo productivo y bienestar general de la ciudadanía diamantina, entre sus principales motivos, aunque no únicos, se encuentra la escasa rentabilidad que presentan las operaciones portuarias y la decisión estratégica de multinacional Cargill de no explotar y poner en movimiento al puerto de la ciudad. La esencia próspera que supo tener éste durante mucho tiempo se fue perdiendo en las últimas décadas, especialmente en la década de los 90´ ante la radicación de las empresas privadas trasnacionales, primero Continental y luego Cargill.

Esta situación se da sobre todo por el impacto negativo que viene ocasionando desde ese entonces la presencia de esta última empresa en el territorio diamantino, al promover el despliegue de su cadena de valor agrícola. Las consecuencias de dicho desplazamiento se vieron reflejadas rápidamente en el rubro portuario.

Una de las primeras causas estuvo asociada a la reconfiguración del mapa de actores y reformulación del proyecto portuario, de manera que no solo no fueron los mismos los actores a la fase previa de la privatización del puerto en los 90´, sino que además se alteraron los roles entre el sector público y privado, lo que en su momento era administrado y controlado por el Estado Nación, dejó de serlo y pasó a manos de la empresa multinacional privada de Cargill.

Este nuevo modelo de proyecto portuario que se impuso en la ciudad tuvo muy poco que ver con la modalidad que venía desarrollando previamente el Estado Nacional desde los orígenes del puerto, siendo el responsable de la regulación portuaria y propietario de toda la infraestructura edilicia incluyéndose los muelles, elevadores, edificios, silos y playa de estacionamiento de camiones. A partir de la década mencionada dejó de tener influencia alguna sobre el puerto de Diamante, perdiendo la facultad administrativa que ejerció a lo largo del siglo XX a través de diferentes organismos como la Junta Nacional de Granos, la Administración General de Puertos, Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación, Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables y la Dirección distrito

Paraná Medio, que tenían como finalidad contribuir con la eficacia y eficiencia del funcionamiento de las operaciones portuarias.

Por cierto, muchas de estas instituciones dependientes del Estado perdieron el protagonismo que las había caracterizado durante años en relación a la dinámica portuaria, otras en cambio dejaron de existir siendo disueltas como consecuencia del plan de reforma de Estado que había iniciado el gobierno neoliberal en 1989.

Como aparece explicitado en el capítulo cuatro del análisis del caso, actualmente es la empresa multinacional Cargill la encargada de concentrar prácticamente el 90% de las operaciones y propiedades del puerto, mientras que el otro porcentaje restante aproximado lo administra el Ente Autárquico Puerto Diamante ubicado también sobre el sitio portuario. A pesar de no tener operativa y en funcionamiento su terminal pública, debido al mal estado y deterioro, dispone de la administración del muelle público provincial N°7 y algunos galpones para comercializar algunas cargas reducidas de cereales. La función habitual que tiene esta entidad sobre el perímetro portuario es ejercer un poder de policía controlando administrativamente la totalidad de las operaciones que se originan allí, como también ejercer una potestad legal para cobrar impuestos ante el ingreso y egreso de barcazas, buques y otros servicios a la carga. Ambas facultades del Ente rigen dentro de la ley N°9750 del Sistema Portuario de la provincia de Entre Ríos sancionada en el marco del convenio de Transferencia de Puertos de Nación-Provincia en el año 1991 y bajo la autorización del Instituto Portuario de la provincia de Entre Ríos (IPPER).

Por último, en el perímetro portuario de la ciudad se encuentra radicada La Agrícola Regional Cooperativa (LAR), un actor que cuenta con un gran despliegue en el territorio y en la región pero que a su vez no tiene injerencia en el manejo de las operaciones portuarias ni capacidad de decisión, ya que no es propietaria de los muelles, dolphines y elevador de ninguna de las dos terminales portuarias. En cambio, si tiene capacidad de influir e incidir en el rubro comercial de la compra-venta de cereales siendo hoy en día un gran competidor que tiene la empresa Cargill en el mercado de acopio existente en la región.

Geográficamente la Cooperativa dispone de una planta de acopios (silos, galpones de almacenamiento) en el puerto ubicada a pocos metros de las instalaciones de la empresa multinacional estadounidense Cargill, lo que en algún momento facilitó la conexión con la empresa por intermedio de un tubo gigantesco depositando los cereales para ser posteriormente comercializados, siendo esta última la responsable de vender la mercadería vía transporte fluvial (buques o barcazas) como también por la vía de transporte carretero (camiones) teniendo como principal lugar de destino la ciudad de Rosario. Actualmente la

conexión entre la Cooperativa Agrícola y la empresa Cargill dejó de existir, producto del resquebrajamiento de ese nexo y lazo comercial común que tenían ambas, que supo ser muy importante por cierto en épocas de plena operatividad del puerto, cuando los grandes buques de ultramar demandaban de mucha mercadería.

Principalmente en los últimos años se ha intensificado esta competencia y disputa entre ambos actores por ver quién prepondera en el modelo de acopio de cereales dentro del territorio diamantino y la región. Esto sucedió más que nada, luego del declive de las actividades portuarias, dado que la empresa Cargill no está necesitando de los cereales y mercadería que le pueda proveer la Cooperativa por intermedio de sus afiliados (productores). Debido a esta circunstancia de no haber gran productividad en el puerto y reflejarse una escasa demanda de cereales ante la imposibilidad del ingreso de buques por el problema del dragado del río, la empresa Cargill decidió elaborar una estrategia comercial de provisión de fertilizantes, semillas y otros insumos del agro para los productores de la zona arreglando directamente con estos, de manera que la empresa les proporciona los insumos a cambio de que los productores le vendan a un menor costo lo producido en sus cosechas. Bajo esta práctica y modalidad se confirma definitivamente que los cereales que está recibiendo y recepcionando la empresa Cargill emanan de los productores particulares del departamento de Diamante y zona. Esta situación de poca productividad y demanda llevó definitivamente a que la empresa salga a competir en el mercado local, ello trajo aparejado un fuerte impacto negativo a las pequeñas y medianas empresas.

Ciertamente, el interés que se ha venido desarrollando durante todo este tiempo por parte del Ente Autárquico Puerto Diamante y La Agrícola Regional Cooperativa en relación a la reactivación y operaciones del puerto, no se ha correspondido con un incremento en la toma de decisiones, sino todo lo contrario. Los organismos mencionados tienen escasa (por no decir nula) incidencia en las operaciones y manejos que emplea Cargill en el puerto de Diamante. Con este esquema se confirma verdaderamente que la empresa se ve beneficiada con las políticas públicas y decisiones que impulsan la mayoría de las veces los gobiernos provinciales de turno haciéndose cargo de las inversiones sobre el dragado del río en el puerto de la ciudad. Sin duda alguna, es la empresa multinacional estadounidense Cargill la que lleva el mando y decide realmente qué hacer y hacia dónde comercializar o exportar la mercadería, mientras que los restantes actores prácticamente no inciden en los procesos de toma de decisiones, en este punto se verifica la preponderancia ejercida por la empresa sobre los demás actores que se encuentran ubicados en el perímetro portuario diamantino.

Hablar del impacto de la cadena global de valor agrícola en el puerto de la ciudad de Diamante, implica pensar automáticamente en la presencia de actores internacionales que han estado operando en el puerto, como lo viene haciendo particularmente la empresa multinacional estadounidense Cargill desde el año 1998 en el territorio. Una empresa de vasta trayectoria que impulsa el desplazamiento de su cadena agroindustrial a lo largo y ancho del mundo en más de 70 países, bajo un nuevo modelo de producción en forma de cadenas que resulta sumamente óptimo y beneficioso para la multinacional. Esta cadena tiene como objetivo la incorporación de valor agregado en cada etapa y eslabón de la actividad agroindustrial para obtener como resultado final un producto o servicio que resulte indispensable dentro del proceso productivo del sector.

Lo lamentable de esta situación es que la generación de valor agregado no recae sobre el territorio diamantino y la región, sino todo lo contrario, el derrame de externalidades de las actividades y decisiones son netamente negativas.

La multinacional Cargill ha adoptado en este caso una estrategia extractivista basada en la obtención de los insumos y mercaderías (soja, maíz, trigo) proporcionados por los productores regionales y locales del sector agrícola para ser posteriormente comercializados. Dentro del ciclo de la cadena global de valor agrícola se establece como premisa que la labor de la empresa se corresponde con una fase primaria o eslabón inicial, dado tampoco existe un procesamiento industrial de los insumos agropecuarios como tal.

La sumatoria de todos estos efectos y modificaciones hicieron que el puerto deje de tener una importancia productiva considerable para la provincia de Entre Ríos y las zonas aledañas al departamento Diamante y pase a convertirse en un medio estratégico para la empresa multinacional Cargill, no con el fin de explotarlo y sacar mayor provecho del mismo en función de la productividad que le puede proporcionar, sino como un recurso infraestructural necesario para evitar que se radiquen otras empresas que le puedan generar competencia a Cargill en la región.

Cabe aclarar que a futuro esta situación no es alentadora para los diamantinos, debido a la situación crítica y problemas externos que presenta hoy en día el puerto de la ciudad. En este sentido tienen un gran desafío por delante las autoridades provinciales y locales abocadas a la temática portuaria para revertir el escenario peyorativo, diseñando una estrategia conciliadora eficiente con la empresa multinacional Cargill, estableciendo lazos con otras entidades productivas de la zona y generando nuevas gestiones a fin de que se radiquen empresas en la costa portuaria para así poder generar valor agregado y productividad en el territorio.

BIBLIOGRAFÍA

-**Abramian, Jorge** (2015) Plan de Infraestructura Portuaria 2016-2025. Área de Pensamiento Estratégico.

-Arocena, José (1997) *"Globalización, integración y desarrollo local"*. Pp. 30-48 en Revista Persona y Sociedad, ILADES, Santiago, Chile, / Madoery, Oscar y Vázquez Barquero, Antonio (eds.), *Transformaciones globales, Instituciones y Políticas de desarrollo local*. Editorial Homo Sapiens, Rosario, 2001.

-Barquero Vázquez Antonio y Modoery (2001) *"Trasformaciones globales, instituciones y políticas de desarrollo local"*. Homo Sapiens Ediciones. Copyright. Rosario, Argentina.

-**Betiana Moschen** (2011) Titulo de tesis "*Valor estratégico de la exportación a granel en el puerto reconquista: estudio comparativo con el complejo portuario San Lorenzo – Puerto general san Martin durante el año"*. Facultad de ciencias empresariales. Universidad abierta Interamericana. Licenciatura en comercio internacional, sede regional rosario-campus Pellegrini.

-**Boisier, Sergio** (1990) *"Los tiempos verbales del desarrollo regional en América Latina"*. Área de Planificación y Política Regional. ILPES. Santiago de Chile

-**Boisier, Sergio** (1993) *"Las transformaciones en el pensamiento regionalista Latinoamericano: escenas, discursos, actores,"*. Dirección de políticas y planificación regional.

-**Boisier, Sergio** (1997) "Desarrollo (LOCAL): ¿De qué estamos hablando? Disponibleen:https://flacsoandes.edu.ec/web/imagesFTP/1245948918.Desarrollo_Local_De_que_estamos_hablando__2_.pdf

-**Brenner, Neil** (2003) *"La formación de la ciudad global y el re-escalamiento del espacio del Estado en la Europa occidental Post-Fordista"*. En: *EURE N° 86*, Instituto de Estudios Urbanos-Pontificia Univ. Católica de Chile.

-**Brenner, Neil** (2004) *"New State Spaces. Urban Governance and the Rescaling of Statehood"*. Oxford UniversityPress.

-**Brizuela Sofía Rojo, Tumini Lucía y Yoguel Gabriel** (2011) *"La evolución del empleo en las empresas multinacionales en la Argentina desarmando mitos a través de nuevas evidencias"*. En: coord. Novick Marta, Palomino Héctor, Gurrera María Silvana. *"Multinacionales en Argentina"*. Estrategias de empleo, relaciones laborales y cadenas globales de valor. 1a ed. - Buenos Aires: Programa Naciones Unidas para el Desarrollo - PNUD; Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.

-Brumatti, Ricardo (2012) *"Historia de Diamante y sus Instituciones-Período 1901/1930"*. Tomo I y II. Edición del Autor.

-**Bugna Fernández Cecilia y Porta Fernando** (2011).Cap1: *"impactos de la inversión extranjera directa en la economía argentina desde los años noventa. Consolidación y Cambios en la especialización productiva"*. En: coord. Novick Marta, Palomino Héctor, Gurrera María Silvana. *"Multinacionales en Argentina"*. Estrategias de empleo, relaciones laborales y cadenas globales de valor. 1a ed. - Buenos Aires: Programa Naciones Unidas para el Desarrollo - PNUD; Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.

-Conejero, Rafael (1993) ***"****Consejo Portuario argentino"*. Historia. Resolución S.S.P. y V.N. Nº 69 firmada por el Subsecretario de Puertos y Vías Navegables.

-Costa Ana María, Brieva Susana Silvia y Iriarte Liliana (2004) *"Proceso de Privatización, Organización y Competencia Interportuaria Argentina: el caso del Puerto Quequén".* Facultad de Ciencias Agrarias - Universidad Nacional de Mar del Plata CC276 – 7620 Balcarce, prov. De Buenos Aires Argentina.

-Echagüe, Fernando J. (1991) *"La Junta Reguladora de Granos: su creación"*. Revista Libertas 15 (Octubre 1991) Instituto Universitario ESEADE. www.eseade.edu.ar.

-Elgart Jorge (2008) Titulo de tesis "*Evaluación Socioeconómica del puerto de Concepción del Uruguay*". Facultad de Ciencias Económicas (Maestría en Finanzas Publicas Provinciales y Municipales. Universidad Nacional de la Plata.

-Ferrando, Alonso (2013) *"Las Cadenas Globales de Valor y la medición del comercio internacional en valor agregado".* Instituto de Estrategia internacional.

-Fernández, Víctor Ramiro (2001) *"Estrategia(s) de desarrollo regional bajo el nuevo escenario global-local. Revisión crítica sobre su(s) potencialidad(es) y límites"*. Revista EURE. Diciembre. Vol. XXVII, 82, pp. 43-63.

-Fernández Víctor Ramiro, Güemes María, Magnin Juan Pablo y Vigil José (2006) "*Capacidades estatales y desarrollo regional. Realidades y desafíos para América Latina"*. Universidad Nacional del Litoral (UNL) Santa Fe, Argentina.

-Filho, Alcides Goularti y Mateo, José Antonio (2018) "*Infraestructura en transporte, políticas públicas, y modelos portuarios. Los puertos de Santa Catarina (Brasil) y de Entre Ríos (Argentina)"*, *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, 12 de enero 2018, pp. 94-126.

-Gordillo, Agustín A. (1996) "*Después de la reforma del Estado".* Capítulo VIII Desregulación y privatización portuaria. Buenos Aires: Fundación de Derecho Administrativo.

-Hollingsworth, J.R. (1998) *"New perspectives on the spatial dimensions of economic coordination: tensions between globalization and social system of production"*. Review of International Political Economy, London: Routledge Journals, v.5, n.3, p.482-507. Review of International Political Economy, 5 (3), págs. 482-507.

- Jessop, Bob (2002) "*Liberalism, Neoliberalism, and Urban Governance: A State–Theoretical Perspective". Antipode*, Vol. 34, No. 3, p. 452-472.

-Novick Marta, Palomino Héctor, Gurrera María Silvana (2011) *"Multinacionales en Argentina"*. Estrategias de empleo, relaciones laborales y cadenas globales de valor. Buenos Aires: Programa Naciones Unidas para el Desarrollo - PNUD; Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.

-Novick Marta y Palomino Héctor (2011). Introducción: *"Filiales de empresas multinacionales en la argentina: sus estrategias, prácticas De empleo, relaciones laborales y modalidades de inserción internacional"*. En: coord. Novick Marta, Palomino Héctor, Gurrera María Silvana. *"Multinacionales en Argentina"*. Estrategias de empleo, relaciones laborales y cadenas globales de valor. 1a ed. - Buenos Aires: Programa Naciones Unidas para el Desarrollo - PNUD; Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.

-Patrouilleau, Rubén Darío (2008) "*Puertos Cerealeros de Argentina".* Secretaria de agricultura, ganadería, pesca y alimentos, Subsecretaria agroindustria y mercado, dirección nacional de mercados, dirección de mercados agroalimentarios.

-Peck, Jamie y Tickell, Adam (2002) "Neoliberalizing Space" .Editorial Board of Antipode. Published by Blackwell Publishers, 108 Cowley Road, Oxford OX4 1JF, UK and 350 Main Street, Malden, MA 02148, USA.

-Swyngedouw, E. (1997), "*Power, Nature and the City. The Conquest of Water and The Political Ecology of Urbanization in Guayaquil, Ecuador: 1880-1980, Environment and Planning".* A, vol. 29 (2).

-Swyngedouw, E, Fernández, V.R. y Brandão, C. (2010), *"¿Globalización o Glocalización? Redes, territorios y Reescalamiento"*. En Escalas y Políticas del Desarrollo. Desafíos para América Latina. Miño y Dávila, Buenos Aires.

Fuentes consultadas

-Ley 23.696 de Reforma del Estado, promulgada el 18 de agosto de 1989.Informacion Legislativa. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos Presidencia de la Nación. Decreto 906/91, Buenos Aires.

-Foco observatorio de las empresas trasnacionales (2008) *"Programa de vigilancia de las empresas trasnacionales-Informe de investigación sobre las operaciones de Cargill en Argentina"*. REPORTE Nº: 06, Buenos Aires, Argentina.

-Reporte Anual de actividades Fundación Cargill (2016)"*Ayudando a las comunidades donde estamos presentes a prosperar".* Buenos Aires, Argentina.

-Entre Ríos, Honorable Cámara de Senadores de Cambiemos (2015-2019). Informe. Rogelio Omar Schild – Senador Provincial por el Depto. Diamante.

-Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos. Resolución N° 1326, promulgada el 18 de septiembre de 1992. Información Legislativa Ministerio de Justicia y Derechos Humanos Presidencia de la Nación. http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/2500029999/28892/norma.htm

-Junta Nacional de Granos. Decreto 351/92. Marco regulatorio de aplicación para la transferencia de elevadores terminales. Información Legislativa Ministerio de Justicia y Derechos Humanos Presidencia de la Nación.

-Informe Ejecutivo (2015) "*Institucional, Económico y Fiscal"*. Ministerio de Economía, Hacienda y Finanzas de la Provincia de Entre Ríos.

- Entre Ríos, Instituto Portuario dependiente del Ministerio de Producción. Recuperado de https://www.entrerios.gov.ar/portuario/index.php

-**Administración General de Puertos Sociedad del Estado** (1991)."Acta Entrega Puertos Nación-Provincia de Entre Ríos". Instituto Portuario de la provincia de Entre Ríos.

Sitios web, notas y medios periodísticos

-http://www.nuestromar.org/servicios/legislacion/regimen_portuario.Consulta realizada: 15/01/2019

-http://www.nuestromar.org/servicios/puertos/puertos_fluviales/pto_diamante. Consulta realizada: 15/01/2019

-http://www.nuestromar.org/67548-06-2019/armadores-navieros-top-en-argentina. Consulta realizada: 20/01/2019

-http://www.nuestromar.org/66660-09-2018/transporte-fluvial-cabotaje-granos-aument-un-32-en-dos-os. Consulta realizada: 20/01/2019

-http://www.nuestromar.org/66057-03-2018/bolz-n-y-empresa-boliviana-proyectan-un-puerto-e-inversi-n-millonaria-en-entre-r-os. Consulta realizada: 20/01/2019

-http://www.nuestromar.org/65641-12-2017/interesa-naci-n-desarrollo-portuario-entre-r-os. Consulta realizada: 20/01/2019

-http://www.nuestromar.org/64835-05-2017/puerto-diamante-recupera-operatividad-despu-s-cuatro-os. Consulta realizada: 21/01/2019

-http://www.nuestromar.org/64760-05-2017/provincia-entre-r-os-transfiri-fondos-dragado-puerto-diamante. Consulta realizada: 23/01/2019

-https://www.infocampo.com.ar/el-gobernador-de-entre-rios-anuncio-el-acuerdo-con-cargill-por-el-puerto-diamante/. Consulta realizada: 03/02/2019

-https://www.lavoz901.com/noticias/diamante-preocupan-los-despidos-en-la-empresa-cargill.htm. Consulta realizada: 05/02/2019

https://www.lanacion.com.ar/economia/comercio-exterior/un-diamante-cada-vez-mas-brillante-nid218958. Consulta realizada: 05/02/2019

- https://www.hugedomains.com/domain_profile.cfm?d=diamanteradio&e=com. Consulta realizada: 10/02/2019

-https://www.infocampo.com.ar/entre-rios-presento-un-nuevo-plan-de-promocion-comercial-internacional/. Consulta realizada: 10/02/2019

-https://news.agrofy.com.ar/noticia/164076/cargill-invertira-puerto-diamante. Consulta realizada: 07/03/2019

-https://news.agrofy.com.ar/noticia/172610/rios-exportara-brasil-20-mil-toneladas-trigo. Consulta realizada: 07/03/2019

-https://news.agrofy.com.ar/noticia/167202/reactivacion-puertos-provinciales-cargan-trigo-diamante. Consulta realizada: 07/03/2019

-https://news.agrofy.com.ar/noticia/109120/cargill-celebro-el-dia-del-nino-en-75-comunidades-de-argentina. Consulta realizada: 07/03/2019

-https://news.agrofy.com.ar/noticia/91651/buscan-la-operatividad-total-del-puerto-de-diamante. Consulta realizada: 07/03/2019

-https://www.elonce.com/secciones/politicas/508008-bordet-recorrin-el-buque-que-llevarna-38-mil-toneladas-de-oleaginosas-a-china.htm. Consulta realizada: 13/03/2019

-http://www.sinmordazaentrerios.com/noticia/1516-puerto-de-diamante-negocio-para-quien.html. Consulta realizada: 08/04/2019

https://www.neonetmusic.com.ar/2017/05/16/luis-stello-hablo-de-los-trabajos-que-se-realizan-en-puerto-diamante/. Consulta realizada: 08/04/2019

-http://www.sinmordazaentrerios.com/noticia/24305-reclaman-55-millones-de-pesos-al-estado-provincial.html. Consulta realizada: 08/04/2019

-http://www.sinmordazaentrerios.com/noticia/12470-el-puerto-recibio-el-quinto-buque-ultramarino.html. Consulta realizada: 09/04/2019

-http://www.sinmordazaentrerios.com/noticia/12446-buque-ultramarino-carga-20000-toneladas-de-trigo.html. Consulta realizada: 16/04/2019

-http://www.sinmordazaentrerios.com/noticia/3957-llegada-del-primer-buque-a-diamante.html. Consulta realizada: 16/04/2019

-http://www.sinmordazaentrerios.com/noticia/3298-comenzara-el-calado-para-que-operen-buques-de-ultramar.html. Consulta realizada: 22/04/2019

-http://www.sinmordazaentrerios.com/noticia/8064-un-buque-arribo-al-puerto-para-cargar-30-mil-toneladas-de-soja.html. Consulta realizada: 22/04/2019

-https://www.neonetmusic.com.ar/2017/05/16/luis-stello-hablo-de-los-trabajos-que-se-realizan-en-puerto-diamante/. Consulta realizada: 17/05/2019

-http://www.blancaciudadnoticias.com.ar/2019/03/26/hablamos-con-el-dr-luis-stello-presidente-del-ente-autarquico-puerto-diamante/. Consulta realizada: 17/05/2019

-http://www.isa-agents.com.ar/diamante/?lang=es#tab-id-1. Consulta realizada: 26/05/2019

-http://www.momentodecampo.com.ar/detalle.php?id=10093. Consulta realizada: 02/06/2019

-http://bichosdecampo.com/en-materia-de-puertos-rosario-siempre-queda-lejos-del-resto/. Consulta realizada: 02/06/2019

-http://noticias.entrerios.gov.ar/notas/se-consolida-diamante-en-la-costa-del-paran-como-puerto-de-referencia.htm. Consulta realizada: 02/06/2019

-https://www.marinetraffic.com/es/ais/details/ports/18886. Consulta realizada: 19/06/2019

-http://www.agritotal.com/nota/24902-se-comprometen-a-tener-activo-puerto-de-diamante/. Consulta realizada: 04/07/2019

-http://www.agritotal.com/nota/27037-cargill-operara-el-puerto-entrerriano-de-diamante/. Consulta realizada: 04/07/2019

-http://www.treslineas.com.ar/concluyeron-tareas-refaccion-muelle-n-96187.html. Consulta realizada: 05/07/2019

-https://www.infocampo.com.ar/el-puerto-de-diamante-recupera-operatividad-despues-de-cuatro-anos/. Consulta realizada: 07/07/2019

-https://www.campoenaccion.com/actualidad/en-2018-se-embarcaron-desde-los-puertos-entrerrianos-ms-de-617000-toneladas.htm. Consulta realizada: 09/07/2019

-https://www.campoenaccion.com/actualidad/gustavo-bordet-8220hemos-tenido-el-dialogo-activo-con-todas-las-instituciones-y-las-cadenas-de-valor-de-la-provincia8221.htm. Consulta realizada: 04/07/2019

-https://www.cargill.com/page/worldwide. Consulta realizada: 10/07/2019

-http://diamante.gob.ar/prensa/fundacin-cargill-efectu-donacin-para-comedores-barriales-N2043. Consulta realizada: 15/07/2019

http://noticias.entrerios.gov.ar/notas/estudian-la-factibilidad-de-proyectos-parael-arroyo-la-ensenada-y-el-puerto-de-diamante-30015.htm.Consulta realizada: 15/07/2019

ANEXOS

-Estructura de la entrevista

-<u>Formato de Entrevistas realizadas a Centros y plantas de acopios de Diamante y zona</u> (Leonardo Moya por "*Agromoya",* Miguel Salim por *"La Rural"* y Ernesto Airaldi por *"La Cruz"*)

1) ¿Que hacen con los cereales? Hacia qué lugares lo destinan y comercializan?

2) ¿Tiene alguna importancia el puerto de la ciudad para Ud.?

3) ¿Les resulta más rentable que el puerto esté operativo, dragado e ingresen buques de ultramar?

4) ¿Desde su punto de vista considera que las actividades del puerto benefician a productores y centros de acopios de Diamante y zona? De qué manera?

5) ¿Conoce si el precio de referencia de los cereales (soja, trigo, etc.) se fijan en Rosario. O si el Puerto de Diamante y en especial Cargill establecen otro?

<u>-Entrevista a Luciano Herbes (representante encargado de la Cooperativa Agrícola Regional LAR)</u>

1) ¿Que hacen con los cereales? Hacia qué lugares lo destinan y comercializan?

2) ¿Tiene alguna importancia el puerto de la ciudad para Ud.?

3) ¿Les resulta más rentable que el puerto esté operativo, dragado e ingresen buques de ultramar?

4) ¿Desde su punto de vista considera que las actividades del puerto benefician a productores y centros de acopios de Diamante y zona? De qué manera?

5) ¿Conoce si el precio de referencia de los cereales (soja, trigo) se fija en Rosario. O si el Puerto de Diamante y en especial Cargill establecen otro? ¿Ustedes pueden fijar otro precio?

6) ¿Cuál es la relación que tiene LAR (cooperativa agrícola regional) con la empresa Cargill que opera en el puerto? ¿Trabajan actualmente con los negocios y precios de cereales de Cargill?

7) ¿Tienen margen de decisión sobre las operaciones y manejo del puerto actualmente? ¿Deciden donde comercializar la mercadería o habitualmente se lo entregan a Cargill?

8) ¿La cooperativa LAR compite con la empresa Cargill o es socia de sus negocios en lo que respecta a la provisión de insumos agropecuarios que vende a productores y en el acopio de cereales'

-Entrevista al Dr. Luis Stello (presidente del Ente Autárquico Puerto Diamante)

1) ¿Cómo definiría Ud. la función y rol del Ente Autárquico Puerto Diamante en la actualidad? ¿Cuándo se crea el organismo?

2) ¿Cuáles son las facultades que dispone hoy por hoy el Ente sobre el perímetro portuario? (regular la actividad de Cargill, cobrar impuesto ante el ingreso de buques y barcazas)

3) ¿De qué manera considera que el Ente Autárquico Puerto Diamante incide en el proceso de toma de decisión sobre las operaciones del puerto?

4) ¿Cómo está constituido el mapa de actores del proyecto o política portuaria que rige actualmente? ¿Quiénes participan?

5) ¿Considera que Cargill monopoliza prácticamente todo el negocio y manejo de las actividades? Muchos hablan de que concentra el 90% de las actividades? Es así? Y el porcentaje restante se lo reparten entre la autonomía que conserva el Ente para su muelle publico N°7 y los manejos comerciales de la Agrícola?

6) ¿Cual es para Ud. la política y estrategia portuaria que viene impulsando la empresa multinacional en la ciudad?

7) ¿Quiénes son los beneficiarios directos e indirectos de las operaciones del puerto, como impacta en los habitantes de la población en general? En qué medida y de qué manera se ven reflejados los beneficios de las actividades del puerto, especialmente en los productores y población diamantina en general?

8) ¿De la inversión millonaria que se necesita para el dragado, como participan y en qué proporción (cantidad) el Estado provincial y Cargill? Las demás empresas privadas generan algún aporte económico?

9) ¿Cuál es la normativa que contempla y ampara la regulación, y por ende facultad para que el Ente autárquico puerto de diamante perciba el ingreso del Impuesto (tarifa) por la llegada de un buque de ultramar y una barcaza? Cuanto es más o menos lo que obtiene de ese ingreso? Alcanza a cubrir las actividades del dragado?

10) ¿Cómo fue el último convenio de dragado del rio en 2017?

11) ¿Cuál es la contribución que se realiza con el despliegue de las actividades portuarias al territorio y región? ¿Actualmente se podría hablar de un derrame de externalidades positivas? Hay generación de valor agregado sobre el territorio?

12) ¿Cómo cree que impacta económicamente y socialmente la operatividad del puerto?

-Entrevista a Ariel Spretz (jefe operativo y Gerente de la empresa Cargill en Diamante) y Eduardo Comas (Supervisor de Mantenimiento y Movimiento-OPIP[20])

[20] Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP).

1) ¿Actualmente les conviene y les resulta rentable dragar el puerto de la ciudad? ¿Consideran que hoy por hoy no es óptimo debido a una escasa demanda y conviene que el productor pague el precio de referencia (flete en camión) que se fija en Rosario?

2) ¿Se justifica en lo económico el dragado del puerto, si se tiene en cuenta el total de mercaderías que se comercializan?

3) ¿En la actualidad, el flete que paga por barcaza el productor en el puerto de Diamante es el mismo que el precio del flete en camión? ¿Cuál es más barato? ¿Se sigue aplicando un 10 % menos en el precio del cereal para los productores diamantinos?

4) Discursivamente dirigentes políticos del gobierno provincial y autoridades del Ente Autárquico Puerto Diamante han confirmado que las actividades de dragado se tornan imprescindible para que los productores de Diamante y zona reduzcan sus costos en flete, ¿esto realmente es así?

5) ¿Para la empresa Cargill resulta determinante en lo económico que se efectúen dragados permanentes en el puerto? ¿Perciben mayores beneficios cuando el puerto se encuentra operativo (dragado) que cuando no lo está?

6) ¿Considera que son importantes las diferencias entre los periodos de operatividad de los de inoperatividad en relación al crecimiento lucrativo que genera la empresa?

7) ¿El problema del dragado río es una limitante para el funcionamiento de la empresa, implicando por ende de su paralización y estancamiento, o es que esta empresa continua desarrollándose a través de las operaciones de barcazas y por la vía terrestre mediante la circulación de camiones?

8) ¿Desde la privatización del puerto Diamante, quién se ha hecho cargo históricamente de la inversión para el dragado y balizamiento del río? ¿El gobierno de la provincia o las empresas?

9) ¿Ustedes compran la mercancía producida por los productores de la región para posteriormente comercializarla? ¿O vienen a ser solamente articuladores (mediadores) entre las productores y las empresas?

10) ¿La empresa provee los fertilizantes y las semillas para que otros productores se encarguen de producir? ¿Se encarga de recepcionar los productos derivados del sector agropecuario y depositarlos en los silos y galpones que utiliza para guardar la mercadería? ¿Se encarga directamente de comercializar los productos con empresas de otros países (compra-venta)?

11) ¿La playa de estacionamiento de camiones es propiedad de Cargill o la empresa se la alquila al municipio de la ciudad de Diamante? ¿Qué porcentaje de ganancias le quedan al municipio?

12) ¿Considera que la empresa Cargill administra en un 90% la actividad portuaria de Diamante?¿El otro 10 % que se estima le corresponde a la administración y funciones que

desempeña el Ente Autárquico Puerto Diamante, al tener algunas facultades mínimas en su poder de policía y al disponer de un muelle público?

13) ¿Por ley, le corresponde a la empresa multinacional Cargill hacerse cargo del dragado del rio?

14) ¿La comercialización de granos la manejan ustedes únicamente en el puerto o también la cooperativa Agrícola? ¿La Cooperativa trabaja conjuntamente con ustedes en la actualidad?

15) ¿Cree que el proyecto portuario y las actividades del puerto contribuyen y benefician a la población diamantina?

16) ¿Actualmente es más barato para Cargill sacar la mercadería por camiones o por barcazas? Entre las barcazas y los buques que conviene? ¿Qué escenario les conviene a los productores?

17) ¿Se puede decir que el puerto hoy está operativo pese a no registrarse llegada de buques?

18) Preguntas en relación a la contribución que realiza la empresa al territorio:

- ¿Qué cantidad de empleados tiene actualmente la empresa en Diamante? ¿Cuántas personas participan en total cuando se produce la llegada de un buque incluyendo toda la operatoria del servicio que se necesita?

- ¿Qué obras de caridad y solidarias realizan en Diamante (comedores, talleres, pintando escuelas)?

- ¿Realizaron algún tipo de mejora en el acceso al puerto (luminarias, calles, veredas) o hubo alguna inversión en infraestructura u obra?