

CONTROVERSIAS SOCIOTÉCNICAS EN TORNO AL CONFLICTO AMBIENTAL DEL CORREDOR COSTERO CANAL BEAGLE, PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR.

Mariano Melotto, Patricia Alejandra Ríos, Santiago Dentone
mmelotto@untdf.edu.ar

Fecha de recepción: 02/12/2024
Fecha de aceptación: 17/12/2024

RESUMEN

En 2018 la adjudicación de la obra vial de la ruta 30 en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, desencadenó el conflicto ambiental denominado “Corredor Costero Canal Beagle”. El presente estudio tiene el objetivo de identificar a los principales actores y analizar las acciones y argumentos, sentidos y valoraciones del territorio, con relación al conflicto en cuestión. Se utilizó un enfoque cualitativo y la recopilación de la información a partir de distintas fuentes como publicaciones de prensa, noticias de áreas gubernamentales y organizaciones ambientales, normativas, documentos oficiales e informes técnicos. Como resultados se destacan tres cuestiones principales, en primer lugar, el conflicto se caracteriza por los debates en torno a las controversias socio técnicas respecto a cómo debe realizarse la obra. En segundo lugar, a diferencia de otros conflictos ambientales con posicionamientos antagónicos, en este caso se identifican tres posturas, una a favor del proyecto y acorde con la propuesta del gobierno provincial; otra a favor del proyecto pero en contra de la forma en que se plantea ejecutar la obra, representada principalmente por el sector técnico, académico y científico y un tercer posicionamiento en contra de la ejecución de la obra, según los argumentos de las organizaciones ambientalistas y la Asociación de Profesionales del Turismo. Finalmente, en este trabajo se concluye que es posible pensar los conflictos ambientales como catalizadores de problemáticas no resueltas, previas o latentes.

Palabras clave: conflicto ambiental, controversias sociotécnicas, Tierra del Fuego Antártida e Islas del Atlántico Sur

RESUMO

Em 2018, a adjudicação da obra viária da rota 30 na província da Terra do Fogo, Antártida e Ilhas do Atlântico Sul, desencadeou o conflito ambiental denominado “Corredor Costeiro Canal Beagle”. O presente estudo tem como objetivo identificar os principais atores e analisar as ações e argumentos, sentidos e avaliações do território, em relação ao conflito em questão. Foi utilizado um enfoque qualitativo, e a coleta de informações a partir de diferentes fontes, como publicações da imprensa, notícias de áreas governamentais e organizações ambientais, normativas, documentos oficiais e relatórios técnicos. Como resultados, destacam-se três questões principais: em primeiro lugar, o conflito se caracteriza pelos debates em torno das controvérsias sociotécnicas sobre como a obra deve ser realizada. Em segundo lugar, ao contrário de outros conflitos ambientais com posicionamentos antagônicos, neste caso identificamos três posturas: uma a favor do

projeto e de acordo com a proposta do governo provincial; outra a favor do projeto, mas contra a forma como se propõe executar a obra, representada principalmente pelo setor técnico, acadêmico e científico; e uma terceira posição contra a execução da obra, segundo os argumentos das organizações ambientalistas e da Associação de Profissionais do Turismo. Finalmente, neste trabalho concluimos que é possível pensar os conflitos ambientais como catalisadores de problemáticas não resolvidas, anteriores ou latentes.

ABSTRACT

In 2018, the awarding of the Route 30 road works in the province of Tierra del Fuego, Antartida e Islas del Atlántico Sur, triggered the socio environmental conflict called “Beagle Channel Coastal Corridor”. The present study aims to identify the main actors, and to analyze the actions and arguments, meanings and valuations of the territory, in relation to the conflict in question. A qualitative approach was used, and information was gathered from different sources such as press publications, news from governmental areas and environmental organizations, regulations, official documents and technical reports. As results, three main issues stand out, firstly, the conflict is characterized by the debates around socio-technical controversies regarding how the route should be carried out. Secondly, unlike other environmental conflicts with antagonistic positions, in this case we identified three positions, one in favor of the project and in accordance with the proposal of the provincial government; another in favor of the project but against the way in which the work is proposed to be executed, represented mainly by the technical, academic and scientific sector; and a third position against the execution of the route, according to the arguments of environmental organizations and the Association of Tourism Professionals. Finally, we conclude that it is possible to think of environmental conflicts as catalysts of unresolved, previous or latent problems.

INTRODUCCIÓN

Se analiza un caso de conflicto ambiental en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur (en adelante TDF), Argentina¹. Más precisamente, las contiendas surgidas a principios del 2018, a partir de un proyecto vial en la margen norte del Canal Beagle. Para ello se abordan diferentes dimensiones de análisis propuestas por autoras como Wagner y Walter (2020) y Merlinsky (2013), junto con otras variables que surgieron del estudio del caso. Interesa describir este conflicto considerando aspectos tales como los actores identificados, las acciones desarrolladas a lo largo de la contienda y los sentidos y lenguajes de valoración (Martinez Alier, 2008) mediante los que se construye el territorio. Se muestra que en el caso del Corredor Costero Canal Beagle, cobran especial relevancia las controversias sociotécnicas (Merlinsky, 2013), al punto que el conflicto, al menos en un principio, giró en torno al modo correcto o incorrecto en que se debe realizar el proyecto vial que lo motivó, antes que a si debería realizarse o, al contrario, suspenderse (Dicenta y Gerrard, 2023).

¹ Este trabajo surge en el marco del Proyecto de Investigación y Desarrollo UNTDF, titulado *Conflictos ambientales en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur*. El Proyecto fue evaluado por pares y aprobado por Resolución (Rec.) N° 540/2023.

En Argentina, los conflictos ambientales comienzan a vislumbrarse a partir de la vuelta de la democracia, paralelamente a una serie de reivindicaciones como aquellas impulsadas por las diversidades de género, los pueblos originarios, las diversidades religiosas y otras minorías políticas. Y surgen de la mano de un cambio en las representaciones sociales sobre el ambiente y el territorio patagónico, que posibilitó, entre las poblaciones de dichas latitudes, la emergencia de nuevos actores sociales (Blanco y Mendes, 2006). Sin embargo, y siguiendo a autores como Svampa y Viale (2020), se puede afirmar que la proliferación de los conflictos ambientales en la región, acontece partir del año 2000, cuando en América Latina, resurge y se impone en los gobiernos de la región el imaginario desarrollista, de la mano del aumento del precio de las materias primas, lo que impulsó un modelo productivo extractivista o neo extractivista que los autores denominan como consenso de las *commodities*.

Desde entonces, el campo de estudios de conflictos ambientales no solo se ha consolidado, sino que además continúa creciendo. En concordancia con la literatura académica, la conflictividad ambiental da cuenta de posicionamientos antagónicos en torno a las representaciones de determinado territorio y a los usos que dichas representaciones habilitan o, al contrario, clausuran. Pero, además esta temática aborda las acciones acometidas por diferentes actores sociales y los efectos en la construcción social del territorio que éstas generan (Walter, 2009; Merlinsky, 2013; De la Vega, 2017). Estos actores sociales se pronuncian recurriendo a diferentes lenguajes de valoración disponibles en los repertorios simbólicos y valorativos de sus culturas (Marinez Alier, 2008). Es importante agregar que si bien los conflictos ambientales se originan cuando poblaciones enfrentan proyectos productivos extractivistas o por la contaminación de sus territorios, entre otras causas, en muchos casos estos reclamos forman parte de uno más general sobre la autodeterminación de poblaciones subalternas frente a las imposiciones del norte global. Por ello, se afirma que estos conflictos poseen una dimensión identitaria (Merlinsky, 2017).

La localización geográfica de la provincia, ubicada en Isla Grande de TDF separada del continente y alejada de los centros de poder económico político nacionales, su cercanía a la Antártida, su autonomía provincial relativamente reciente y la vigencia de un régimen de promoción industrial (Ley nacional N° 19640), presentan rasgos particulares que deben ser tenidos en cuenta al momento de analizar las estrategias de las gestiones del ambiente y sus repercusiones. La industria, el empleo público y el turismo, constituyen las actividades económicas más importantes de la provincia. De menor importancia en la economía local resultan actividades vinculadas a la explotación de recursos naturales, como el aprovechamiento forestal, la ganadería, la explotación de turberas y la pesca artesanal (Kataishi et al., 2022). La población, por su parte, experimenta un continuo crecimiento demográfico desde los años 70 (Hermida et al., 2013; Chiari, 2015) concentrado principalmente en Ushuaia y Río Grande. Asimismo, es importante mencionar dos hechos referidos a cuestiones de soberanía nacional que deben ser tenidos en cuenta al momento de analizar los conflictos ambientales en TDF. Por un lado, hay que subrayar que en la provincia se ha desarrollado el conflicto limítrofe con Chile, denominado conflicto del Beagle finalizado en el año 1984 y también, el conflicto bélico con el imperio británico por las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, en 1982, cuyo reclamo por parte de nuestro país sigue vigente. Por otra parte, ya en el campo de la política doméstica, existe una disputa entre provincia y nación sobre la Reserva

Provincial Isla de los Estados² a partir de un Decreto nacional del año 2016³, que crea un área protegida nacional sobre la misma, significando la intervención nacional en territorio provincial fueguino. Esta medida generó una fuerte oposición, reflejada en distintas acciones legislativas⁴, desde el ámbito provincial en defensa de su dominio y jurisdicción sobre este territorio.

En la provincia de TDF han ocurrido diferentes conflictos ambientales con distintos grados de repercusión, entre los cuales podemos enumerar, entre los más conocidos, en 1994, el caso de la empresa Lengua Patagonia para explotar los bosques de lengua lo que generó la resistencia de la población a través de la Cruzada Solidaria en Defensa del Bosque Nativo Ushuaiense (Giglo, 2002; Ríos, 2017); el caso de Bahía Encerrada en Ushuaia, donde intervino la justicia frente a la denuncia de una asociación ambiental para promover su saneamiento y restauración en el año 2014; también el conflicto sobre extracción de áridos en la reserva Costa Atlántica en Río Grande (Finck y Giomi, 2019); o el caso que impulsó la sanción de una ley para declarar área natural protegida de jurisdicción provincial al territorio denominado Península Mitre en 2022. Entre otros casos más recientes se menciona el que dio lugar al movimiento “No a las Salmoneras” que logró impedir la instalación de la mencionada industria en el Canal Beagle (García et al., 2020). Respecto del caso motivo de este artículo, se debe mencionar la existencia de un trabajo publicado (Dicenta y Gerrard, 2023), en el cual las autoras realizan un examen minucioso y muy relevante sobre la audiencia pública del proyecto realizada el 11 de diciembre del 2018. Plantean asimismo que el ejercicio de reflexividad pública que implicó la audiencia, transformó el conflicto vial en un drama soberano sobre un territorio construido simbólicamente como desierto y en el que todo estaría por hacerse, impidiendo de esta manera que se expresaran posicionamientos contrarios al proyecto de construcción de la carretera.

Cabe destacar, por un lado, que en un conflicto ambiental pueden existir más de dos posicionamientos, normalmente señalados como a favor y en contra. Por otra parte, que los conflictos ambientales son arenas de disputa en las que, más allá del motivo original que lo dispara, habilitan la confluencia de diferentes contiendas o problemáticas previas o latentes, no estrictamente de carácter ambiental o al menos no surgidas como tal en un principio o no directamente, pero que encuentran un canal de manifestación y revitalización al sumarse a este tipo de reclamos. Y esto sin que pierda fuerza la causa que diera inicio a la contienda ambiental a la que se suman, sino todo contrario, esta última también gana en su repercusión y capacidad de lograr los objetivos de los actores que la enarbolan. Por ello, en este trabajo se concluye que es posible pensar los conflictos ambientales como catalizadores de malestares comunes inconclusos.

MÉTODOS

² Artículo 54° de la Constitución Provincial de Tierra del Fuego, último párrafo.

³ Decreto Nacional N°929/16, que crea la Reserva Nacional Reserva Natural Silvestre Isla de los Estados y Archipiélago de Año Nuevo.

⁴ Declaración de Cámara 009/20, Resolución de Cámara 197/21 y Resolución de Cámara 323/23 - Poder Legislativo de Tierra del Fuego AeIAS.

Para cumplir con el objetivo, se optó por una metodología cualitativa, con sistematización de diversas fuentes tales como como: publicaciones de prensa, principalmente escrita, tanto provinciales⁵ como nacionales⁶; noticias publicadas en la página del gobierno de la provincia de Tierra del Fuego; sitios web y publicaciones de las organizaciones ambientales⁷; documentos oficiales e informes técnicos⁸. También se han consultado un conjunto de leyes y decretos tanto del orden provincial como nacional, que constituyen el marco legal relacionado al caso estudiado.⁹

Para la sistematización y organización de la información recogida se elaboró una matriz. Dicha herramienta define un conjunto de ejes y subejos de análisis, muchos de los cuales han sido tomados de los aportes de Merlinsky (2013) y de Wagner y Walter (2020), junto a otros ejes definidos por el propio equipo de investigación. Estos son: eje espaciotemporal (lugar donde acontece el conflicto, fecha estimada de inicio, escala); eje técnico ambiental (categoría de conflicto, tipo de ambiente afectado, impacto que se denuncia); eje actores y lenguajes de valoración (actores identificados, posicionamiento respecto al proyecto que origina el conflicto, argumentos y representaciones, expectativas sobre el uso del ambiente); eje acciones desplegadas durante el conflicto (tipo de resistencias según el estado del proyecto, estrategias desplegadas, juridificación); eje emergentes (principales hitos del conflicto, estado actual del proyecto, cierre del conflicto). Se concentra en los ejes pertinentes para los objetivos del trabajo, a saber, actores y sus posicionamientos, lenguajes de valoración, argumentos y representaciones esgrimidas y estrategias desplegadas.

Asimismo, para analizar la información se siguió el método narrativo, entendido como “una estrategia que permite organizar la estructura de un caso a partir de la selección y jerarquización de los diferentes eventos que lo componen, las relaciones entre ellos y su relevancia para generar y responder preguntas de investigación” (Abbot, 2001, en Merlinsky, 2013:72). Las distintas técnicas de recolección y análisis de datos, permitirán cumplir con las condiciones de convergencia y completitud, para una comprensión precisa del fenómeno indagado (Marradi, et al., 2007).

⁵ Entre los que podemos mencionar: El Sureño; EL Diario del Fin del Mundo; Crítica Sur; Sur54.com; Diario Provincia 23; Cronista Urbano; Diario Prensa; Minuto Fueguino; Actualidad TDF; Aire Libre 96.3 (página web); La 97 Radio Fueguina (página web); Radio Universidad 93.5 (sitio web).

⁶ Entre los que podemos mencionar Clarín; Sala de prensa ambiental; Todo Noticias (página web).

⁷ Entre las que vale la pena destacar “Una pequeña historiografía sobre el Proyecto Corredor Costero Canal Beagle desde la visión de APROTUR – ABE y Manekenk” (14/10/2019). Y por otro lado, una plataforma legal colaborativa denominada microjuris.com.

⁸ Aquí podemos enumerar las actas de la audiencia pública del 11/12/2018. Un informe de Zangrando, Vázquez y Tívoli, investigadores de CADIC, del 2018 titulado Informe de antecedentes relevantes, valoración y recomendaciones para la protección del patrimonio arqueológico en el marco del proyecto de formulación “Corredor Costero Canal Beagle”; el Plan de avance Estratégico Territorial PET 2015; Plan Estratégico Territorial PET 2018 Argentina, Tierra del Fuego.

⁹ Podemos mencionar la Ley nacional 26331, de Presupuestos Mínimos de Protección Ambiental de los bosques nativos, la Ley nacional 25.743, de Protección del patrimonio arqueológico y paleontológico, la Ley provincial 55 de Medio Ambiente, la Ley provincial 370 de Régimen del Patrimonio Cultural y Paleontológico Provincial, la Ley provincial 653 de Derecho a la Información, la Ley provincial 1217 que declara de utilidad pública los inmuebles para la apertura de un camino costero desde Ushuaia hasta Almanza.

DESARROLLO

Corredor Costero Canal Beagle: retrato del conflicto

A continuación se presenta la narración del caso. Para ello se recopilan diferentes eventos que han dado forma al conflicto. Si bien la selección u omisión de los diferentes hechos responde a los objetivos del trabajo, se ofrece una descripción que destaque los hitos más importantes con un panorama lo suficientemente completo y ordenado que permita situar al lector en la contienda.

El conflicto ambiental del Corredor Costero Canal Beagle surge en 2018, en la ciudad de Ushuaia, a partir del proyecto vial denominado “Apertura de traza, construcción de obras básicas, calzada enripiada y obras de arte”, para la construcción de una ruta costera de 132 kilómetros que se extendería, por la costa norte del Canal Beagle, desde Baliza Escarpado en su extremo Oeste hasta Cabo San Pío en el límite Este del trayecto. La obra tenía previstos tres tramos. En el Tramo I, sección 1 y en el Tramo III la obra requería la apertura de traza y en el Tramo I sección 2 y en el Tramo II, la mejora de la traza existente (Figura 1).

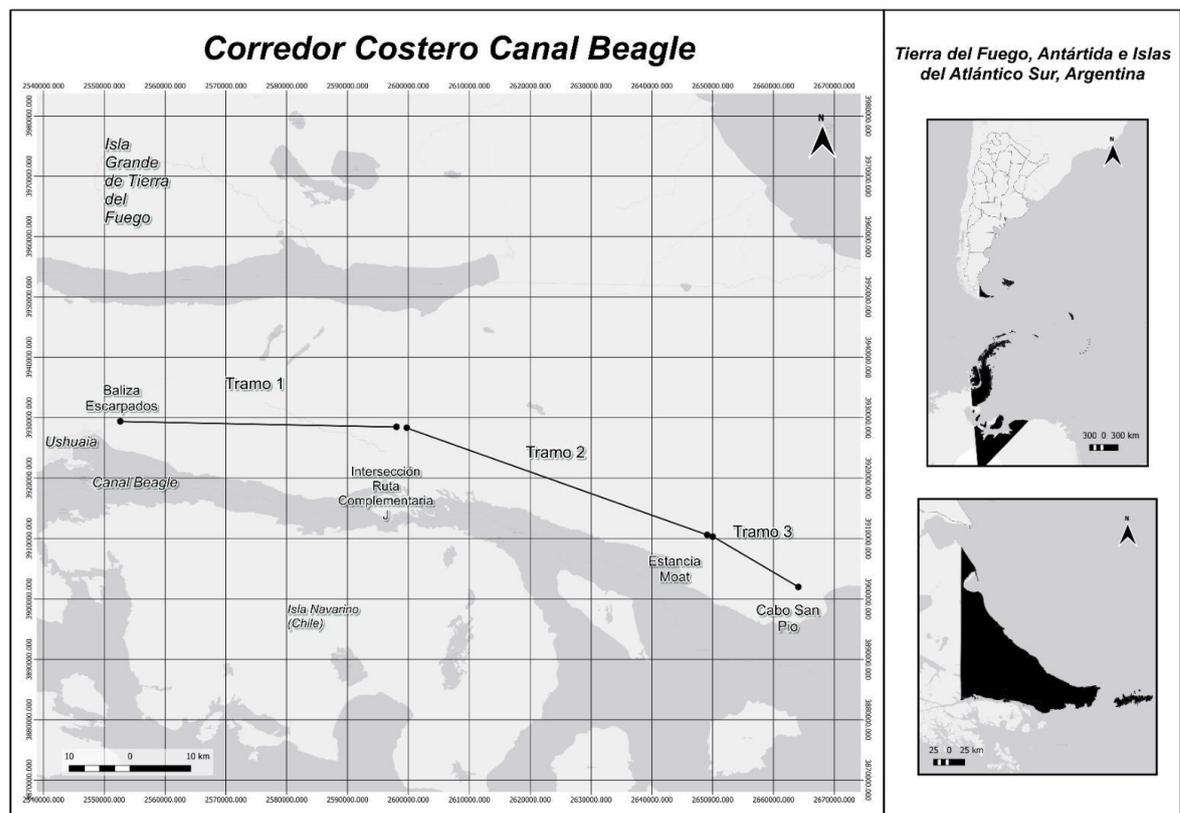


Figura 1. Localización del Corredor Costero Canal Beagle. Proyecto vial: Apertura de traza, construcción de obras básicas, calzada enripiada y obras de arte. Tramos I, II, y III.

La idea de realizar esta ruta cuenta con antecedentes: en los últimos 30 años surgieron diversos proyectos de rutas costeras, bordeando el Canal Beagle¹⁰, impulsados por el

¹⁰ En 1991 existió un proyecto denominado “Camino del Atlántico”, que realizó la apertura de un tramo de siete kilómetros. En 1995, la “Ruta del Fin del Mundo” proyectaba una traza de 30 kilómetros, desde Ushuaia hasta Puerto Almanza. Desde 2008, el proyecto de realización de la ruta, el desarrollo turístico y la acuicultura de alto valor agregado en Puerto Almanza, siempre estuvo presente en las planificaciones territoriales nacionales y provinciales desde el 2008 (Plan Estratégico Territorial PET) Argentina 2008, 2012, 2015 y 2018), pero 2018 se extiende a gran parte del Canal Beagle.

objetivo de diversificación productiva local, para promover el poblamiento y la oferta turística. En la casi totalidad de los casos no se avanzó en su ejecución.

Retomando la descripción del conflicto, en el año 2017 el Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la provincia realiza el llamado a las licitaciones públicas para realizar la obra y en abril de 2018, es adjudicada a la empresa Felipe Gancedo S.A., por una inversión de 1700 millones de pesos.

Desde el Gobierno provincial se promocionaba la obra aduciendo que generaría un “proceso auténtico y genuino desarrollo para toda la costa sur de la Provincia”. Entre los beneficios de la obra, se mencionaba que la generación de un nuevo circuito, permitiría potenciar el desarrollo del turismo, los servicios, la producción y el comercio, crear nuevos puestos de trabajo para los fueguinos y, finalmente, los vecinos de Ushuaia tendrían otra vía de salida de la ciudad, además de la Ruta Nacional N° 3¹¹.

Entre marzo y abril de 2018, el gobierno provincial convoca a las asociaciones locales. De las primeras reuniones con Manekenk, Ushuaia XXI y la Asociación de Profesionales del Turismo (APROTUR) surgen los pedidos de informes a diversas áreas gubernamentales para tener más información¹².

Un aspecto presente durante todo el conflicto fue la posible afectación de yacimientos arqueológicos sobre la costa del Canal Beagle. Al respecto, en junio de 2018, la Jefatura de Gabinete del gobierno provincial, solicitó información a un grupo de arqueólogos del Centro Austral de Investigaciones Científicas (CADIC). En respuesta, desde el CADIC reiteraron lo expresado en notas previas y reuniones anteriores con áreas del gobierno provincial y se especificaron los antecedentes arqueológicos más relevantes para los diferentes tramos de la obra vial proyectada. El grupo de arqueólogos del CADIC, además, advertían la necesidad de realizar un correcto estudio arqueológico previo, para dar cumplimiento a la legislación vigente (Ley nacional N° 25743 y la Ley provincial N° 370)¹³.

Sumado a lo anterior, diferentes actores de la sociedad civil denunciaron activamente los daños ambientales que sucederían si se llevaba adelante la ejecución de la obra, se destacó la preocupación por la tala de bosques nativos costeros, clasificados como de muy alto valor de conservación según el Ordenamiento Territorial de Bosques Nativos (OTBN). Y, por otra parte, la afectación de la biodiversidad de ambientes costeros, donde viven especies en peligro como el Huillin (*Lontra provocax*), o sobre ambientes tan sensibles como las turberas de *Astelia*. Asimismo, entre los argumentos en contra del proyecto, se señalaron la pérdida de espacios recreativos, con principal referencia al sendero de trekking Estancia Túnel, muy utilizado por la población local y turistas. Ya avanzado el conflicto, algunos actores asociaron la obra a los posibles proyectos de salmonicultura incluidos en el Plan Estratégico Territorial Argentina (2018) para el área del Canal

¹¹ Gobierno de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. 20 de abril de 2018. <https://www.tierradelfuego.gob.ar/blog/2018/04/20/el-corredor-del-beagle-5-verdades-sobre-la-obra-que-transformara-la-provincia/>

¹² Asociación de Profesionales de Turismo, Asociación Bahía Encerrada, Asociación Manekenk (14 de septiembre 2019) Una pequeña historiografía sobre el Proyecto Corredor Costero Canal Beagle desde la visión de APROTUR – ABE y Manekenk. *Terra Singularis* <https://tsingularis.blogspot.com/2019/09/una-pequena-historiografia-sobre-el.html>

¹³ Disponible en: https://es.scribd.com/document/392201541/Informe-Arqueologia-Respuesta-a-Jefatura-de-Gabinete-Agosto-2018#from_embed [última revisión 06/08/2024]

Beagle, actividad que se consideraba de gran impacto ambiental para el ambiente marino y que, para entonces, ya estaba produciendo otro conflicto ambiental en Ushuaia, bajo la consigna “No a las Salmoneras”.

Ante esta situación, las asociaciones civiles locales realizaron diversas acciones de visibilización en el espacio público en contra de la ejecución de la obra. A pesar de los reclamos, el gobierno provincial continuó con el proceso administrativo para llevar adelante la obra, y en octubre de 2018 se presenta el Estudio de Impacto Ambiental (en adelante EsIA), encargado por la empresa Gancedo SA, según lo establecido en la Ley Provincial N° 55. A partir de entonces, la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sostenible y Cambio Climático (SADyCC) de la provincia convocó a la audiencia pública del proyecto para el 11 de diciembre de 2018 en la ciudad de Ushuaia.

En noviembre de 2018 el gobierno convoca al Consejo Provincial de Medio Ambiente, en el que participan las ONGs locales y exponen que el Estudios de Impacto Ambiental presentado carece de precisiones, debido a lo cual solicitan a la SADSyCC la suspensión de la Audiencia Pública, que fue rechazada. Frente a esto, las tres asociaciones civiles locales: Manekenk, Asociación Bahía Encerrada y Asociación de Profesionales de Turismo presentan un amparo por intereses difusos ante el Juzgado Civil N° 1 de Ushuaia, cuestionando la obra proyectada por el gobierno provincial. El juez consideró sólo los cuestionamientos sobre yacimientos arqueológicos y monumentos históricos. En la misma causa, solicitan la suspensión de la audiencia pública, pero también fue rechazada la vía judicial¹⁴.

Al mismo tiempo, la entonces gobernadora de la provincia firmó el Decreto 3100/18 que establecía la declaración del proyecto del Corredor del Beagle de interés público y estratégico. Entre los argumentos, sostenía que “en el actual contexto económico, la creación de nuevas alternativas de desarrollo para los sectores primario, secundario y terciario, [...] constituyen alternativas necesarias y viables que contribuirán a contrarrestar los efectos de las políticas recesivas aplicadas a nivel nacional, las cuales, entre otras cuestiones, afectan negativamente la percepción de recursos por parte de la Provincia y las actividades industriales [...] con la consecuente merma de la actividad económica en su conjunto”.¹⁵

El 11 de diciembre de 2018 se lleva a cabo la Audiencia Pública del proyecto denominado "Apertura de Traza, Construcciones Básicas, Calzada enripiada y obras de arte, Corredor Costero Canal Beagle” con una significativa participación de la comunidad fueguina. Se registraron 391 participantes, incluyendo expositores, público en general y prensa. Las ONGs ambientalistas Manekenk, ABE y Asociación de Guías de Turismo, plantearon la impugnación de la audiencia pública por irregularidades tales como no haber presentado el EsIA completo con la anticipación suficiente (incumplimiento de la Ley Provincial N°

¹⁴ Asociación de Profesionales de Turismo, Asociación Bahía Encerrada, Asociación Manekenk (14 de septiembre 2019) Una pequeña historiografía sobre el Proyecto Corredor Costero Canal Beagle desde la visión de APROTUR – ABE y Manekenk. *Terra Singularis* <https://tsingularis.blogspot.com/2019/09/una-pequena-historiografia-sobre-el.html>

¹⁵ Diario del Fin del Mundo. Disponible en: <https://www.eldiariodelfindelmundo.com/noticias/2018/11/23/79751-proyecto-corredor-costero-del-canal-beagle-de-interes-publico-y-estrategico>

55), y no haber presentado los estudios de impacto arqueológico y minero antes de la audiencia¹⁶.

Retomando el curso de los acontecimientos, en el mes de diciembre del 2018, el gobierno provincial, aprueba de forma parcial la Evaluación de Impacto Ambiental. El 30 de enero de 2018 se aprobó el Tramo I, sección 1 y el 1 de febrero de 2019 se aprobó la Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante EIA) para el Tramo III. El Estudio de Impacto Arqueológico para los tres tramos de la obra fue aprobado por la Secretaría de Cultura de la provincia.

A partir del 9 de enero de 2019, luego del anuncio del inicio de la obra, las ONGs continúan las presentaciones de recursos por vías institucionales, como denuncias de irregularidades, amparos, pedidos de nulidad de la audiencia pública, solicitudes para que se reúna el Consejo Provincial de Turismo, entre otras. Además, realizan acciones para visibilizar la temática en la opinión pública, algo que no se ve con tanta claridad en 2018. En este sentido, las acciones de las ONGs captaron la atención de la sociedad en general a través de intervenciones en espacios públicos, la difusión de información a través de panfletos y otras iniciativas como la organización de campañas en redes sociales, la convocatoria a movilizaciones y la realización de actividades de concientización. Estas acciones se extendieron a lo largo del año, por ejemplo el 22 agosto de 2019, se realizó una movilización que concentró frente a la Secretaría de Ambiente para luego marchar a Casa de Gobierno con la consigna “Preservemos el Canal Beagle”, y concluir con la presentación de un escrito solicitando la suspensión de la obra. Pocos días después, se realizó una caminata por la costa del Canal Beagle y un “abrazo simbólico” al bosque. Durante la actividad, arqueólogos del CADIC se pronunciaron acerca de la afectación del patrimonio arqueológico. La actividad concluyó con la “Declaración de Escarpados”¹⁷, una carta abierta dirigida al gobierno de la provincia en la cual nuevamente reclamaron la interrupción de las obras.

En este punto, resulta central mencionar que, en el transcurso de los acontecimientos que se describen, más precisamente el 16 de junio de 2019, la provincia atravesó un proceso de elecciones provinciales con el objetivo de renovar los cargos de gobernador, vicegobernador, legisladores provinciales, intendentes y concejos deliberantes de los tres municipios de la provincia (Ushuaia, Río Grande y Tolhuin). La entonces gobernadora Rosana Bertone se presentaba para la reelección junto con el hasta entonces vicegobernador Juan Carlos Arcando. Los resultados de los comicios dieron como ganadora a la fórmula conformada por Gustavo Melella como gobernador, hasta entonces intendente de la ciudad de Río Grande y Mónica Urquiza, una legisladora provincial, como vice.

Vale la pena aclarar que, desde las elecciones hasta la asunción del nuevo gobernador, transcurrieron seis meses, en este período, en algún sentido liminar, sucedieron una serie de acontecimientos -algunos descriptos previamente- que responden, en parte al carácter ambiguo del mismo. Comienza a delinearse entonces un punto de inflexión en el conflicto, en septiembre de 2019, el gobernador electo Gustavo Melella, en conjunto con la vicegobernadora electa y dos legisladores provinciales, presentaron una medida

¹⁶ Para una descripción y análisis detallado de la audiencia pública ver Dicenta y Gerrard 2023.

¹⁷ Ushuaia Info. <https://www.ushuaia-info.com/articulos/declaracion-de-baliza-escarpado.php>

cautelar solicitando la paralización total de la obra del Corredor del Beagle, fundamentado en informes científicos sobre el daño ambiental y la afectación de los restos arqueológicos sobre la costa del Canal Beagle. El amparo fue rechazado¹⁸. Sin embargo, vale la pena mencionar el distanciamiento del gobernador electo respecto a la gestión anterior, más aún a la voluntad de los actores que llevaban adelante las acciones en contra del proyecto.

Meses más tarde sucedió un hecho central en el desarrollo del conflicto, en noviembre, la comunidad yagán fue notificada por el hallazgo de restos humanos en el Tramo I del Corredor, entre Ushuaia y Puerto Almanza. Tras el descubrimiento, Víctor Vargas Filgueira -integrante de la comunidad y primer Consejero de la Comunidad Yagán Paiakoala- comunica en una entrevista radial que la comunidad yagán había sido notificada por el gobierno provincial, pero que no existía mayor precisión acerca del trabajo arqueológico realizado. Los restos encontrados quedarían al resguardo del Museo del Fin del Mundo para su análisis, hasta ser restituidos a la comunidad. Por otro lado, Vargas manifestó su preocupación ante la posible violación de la ley de régimen del patrimonio cultural y paleontológico provincial, ante la probable existencia de otros hallazgos no informados, ya que arqueólogos consultados por la comunidad opinaban que “un solo hallazgo en ese sector era muy escaso para la densidad de yacimientos que tenían identificados bajo su marcación de GPS”. Además, expresó que habiendo recorrido el tramo, había observado “máquinas y camiones trabajando a exceso de velocidad” y que la traza del camino impacta yacimientos a la vera de un cementerio declarado de interés provincial.¹⁹

Una vez asumido el nuevo gobierno, la nueva ministra de Obras y Servicios Públicos, en declaraciones en un portal de noticias provincial, expresó que se respetarán los compromisos asumidos por la provincia, pero teniendo en cuenta las denuncias, controversias y sugerencias en torno a la obra, ratifica que se revisará lo ejecutado y realizarán los ajustes que sean necesarios²⁰. Semanas más tarde, ya en el año 2020, se confirmó la reducción de la traza del Tramo III en su totalidad, donde estaba previsto intervenir una zona de turberas de alto valor de conservación.

Si bien existieron iniciativas con el objetivo de revisar lo realizado para certificar de manera fehaciente las obras realizadas y evaluar su continuidad y las responsabilidades políticas y técnicas frente a las irregularidades denunciadas, estas no prosperaron.²¹

¹⁸<https://www.sur54.com/noticias/2019/11/21/82042-corredor-del-beagle-el-gobierno-electo-apelara-el-fallo-del-juez-osado-viruel>

¹⁹https://www.minutofueguino.com.ar/regionales/hallazgo-de-restos-humanos-en-el-corredor-del-beagle-36304.htm#google_vignette

²⁰ Portal Actualidad Fueguina 19 de diciembre de 2019 <https://www.actualidadtdf.com.ar/corredor-del-beagle-se-va-a-analizar-lo-ejecutado-y-se-haran-los-ajustes-que-correspondan/>

²¹ En agosto del 2020, en pleno contexto de pandemia COVID-19, el Ministerio de Obras y Servicios Públicos informó al Tribunal de Cuentas de la Provincia sobre irregularidades, que motivaron la decisión de contratar a un equipo de profesionales para certificar de manera fehaciente las obras realizadas y evaluar su continuidad. Por otra parte, durante el transcurso de la ejecución de la obra, un Legislador provincial del bloque Movimiento Popular Fueguino (fue además uno de los firmantes del amparo presentado por Melella en septiembre de 2019) presentó en dos oportunidades (2021 y 2023) un proyecto para crear una comisión

Finalmente, en diciembre de 2023, el gobierno de la provincia y la empresa Felipe Gancedo SA firmaron un acuerdo mediante el cual la Provincia reconoció a favor de la empresa una deuda de 1.000 millones de pesos de gastos improductivos por la paralización de trabajos en los tres tramos de la ruta y por lucro cesante correspondiente al Tramo II (Puerto Almanza hasta Moat) y Tramo III (Moat a Cabo San Pío). El acuerdo mantiene vigente la suspensión por un plazo de 6 meses, prorrogable por otros 6 meses más, los trabajos en el Tramo I, que actualmente no se encuentra definido.²²

En la descripción del conflicto, se identifican dos etapas bien diferenciadas. La primera, con una fuerte intervención de la población local, sectores ambientalistas, científicos y académicos cuestionando la obra propuesta; con un punto de inflexión en noviembre de 2019 con la intervención de la comunidad Yagán primero, y el cambio de gestión de gobierno provincial un mes más tarde, momento en el que se inicia una segunda etapa a partir de la paralización de las obras, denuncias y sobreesimio de funcionarios públicos y pago de la deuda provincial con la empresa Gancedo S.A., ya en el primer gobierno de Gustavo Melella.

DISCUSIÓN

Controversias sociotécnicas en torno a un proyecto vial

El análisis de los argumentos y representaciones indica que es en torno a estas cuestiones que gira la disputa que, muchas veces, tienen un peso determinante en el desenlace de la contienda (Blanco y Mendes, 2006; Merlinsky, 2017). Pueden incluirse aquí el conjunto heterogéneo de argumentos, definiciones, moralidades y valoraciones, de los que se sirven los diferentes actores para defender y darle sustento a sus posicionamientos. Estos argumentos y representaciones pueden ser tanto de carácter utilitario como expresivo y se refieren a fundamentos de diferente tipo tales como ambientales; histórico-cultural; económicos; identitarios, entre otros.

Al respecto es posible observar que, por un lado, se encuentran actores²³ que se manifiestan a favor de realizar la obra en los términos que se proponía desde el gobierno provincial y donde los argumentos esgrimidos se relacionan a las posibilidades de desarrollo socioeconómico e integración en un territorio definido como fronterizo, aislado, prístino y poco poblado en el que, además, estaría en riesgo la soberanía frente al vecino país de Chile (Dicenta y Gerrard, 2023). Por otro lado, y en contraposición al posicionamiento anterior, es posible identificar otro conjunto de actores²⁴ que a medida

especial investigadora para el análisis de responsabilidades de los funcionarios intervinientes en la ejecución de la obra.

²² Decreto provincial N° 2757/23 ratificando Acta Complementaria de los Acuerdos Registrados bajo los N° 20502 y 21982, ratificados a través de Decreto provincial N° 466/22, entre la provincia de TDF y Juan Felipe Gancedo S.A. “Corredor Costero Canal de Beagle” (Tramo I, II y III).

²³ Entre los que podemos mencionar actores de la política local como los funcionarios del poder ejecutivo y legislativo del gobierno de la provincia. También, el entonces presidente del Concejo Deliberante de la ciudad de Ushuaia del mismo signo político. También actores del sector privado como trabajadores particulares de la zona asociados a actividades turísticas y productivas. También, actores de la sociedad civil, que se presentan como “vecinos de Almanza”. Por último, en este grupo aparecen sindicatos locales (Unión Obrera de la Construcción de la República Argentina y Unión de Trabajadores del Turismo, Hoteleros y Gastronómicos de la República Argentina).

²⁴ Se destacan aquí diferentes ONGs locales como Manekenk, Asociación Bahía Encerrada (ABE) Ushuaia, Asoc. de Profesionales de Turismo (APROTUR), entre otras que se irían sumando a medida que escale el

que el conflicto fue avanzando se manifestaron en contra de la realización del proyecto. Aquí los argumentos versan sobre la importancia de la conservación del ambiente y el patrimonio arqueológico, el uso de espacios comunes -como los senderos de uso público- que se pondrían en riesgo, la asociación de la obra vial con la instalación de la salmonicultura y sus consecuencias ambientales, pero al mismo tiempo coinciden con el posicionamiento anterior respecto a las valoraciones y sentidos en torno al territorio. Por último, además de los dos anteriores, es posible diferenciar un tercer posicionamiento²⁵ que, si bien estaba a favor de la realización de la ruta, manifestaba su desacuerdo respecto a la forma en que se estaba llevando adelante. Este grupo denunció falencias en aspectos técnicos/legales que pondrían en riesgo el patrimonio arqueológico y la biodiversidad. Compartía así alguno de los argumentos con el grupo de actores presentado anteriormente, principalmente respecto al trazado de la ruta y a la falta o irregularidad de estudios sobre impacto ambiental, arqueológico y minero. Una vez más, dominan también aquí las coincidencias respecto a las representaciones y valoraciones en torno al territorio.

A partir de lo anterior es posible analizar la construcción del riesgo ambiental y del patrimonio cultural - arqueológico que implicaría la realización de la obra, y las respuestas políticas, alrededor de las controversias socio técnicas (Merlinsky, 2013). Mediante estas discrepancias se discute sobre tramas que, como afirman Dicenta y Gerrard (2023), contraponen argumentos científicos y no científicos recurriendo al cuestionamiento sobre el rol de la ciencia, los expertos y actores no expertos. En este marco, encontramos durante el conflicto en 2018 y 2019, cómo los diferentes actores con distintos intereses, que desde sus puntos de vista serían legítimos aunque parciales, utilizan las certidumbres e incertidumbres a favor de sus intereses y posicionamientos. Así, en las controversias socio técnicas surgen diferentes posturas que, adaptando la categorización de Merlinsky (2013) al presente caso, se puede ordenar en: por un lado, una postura pragmática – productivista, caracterizada por un discurso desarrollista, de generación de empleo, que desestima o minimiza los impactos ambientales. Este posicionamiento es enarbolado por parte de actores que están a favor del proyecto como el gobierno provincial, legisladores, sindicatos, vecinos y prestadores turísticos de Almanza y la empresa adjudicataria. Y, por otra parte, la postura precautoria que subraya los impactos negativos que puede acarrear la obra. Esta postura se divide en dos grupos: uno en contra de la ejecución de la obra, representada principalmente por las ONGs ambientalistas locales, vecinos de Ushuaia y la comunidad Yagán Paiakoala y otro a favor de la obra pero en contra de la forma en la que se estaría realizando tanto la obra como los estudios técnicos y científicos que deben avalar la misma. Aparecen aquí científicos, académicos, propietarios de la Estancia Harberton, APROTUR, el Colegio Provincial de Ingenieros de TDF y la Cámara de Turismo.

Desde su inicio hasta su paralización provisional, el debate por parte de quienes se oponían al proyecto ya sea parcial o completamente, se va a concentrar principalmente, aunque no exclusivamente, en torno a la controversias socio técnicas, y respecto a las objeciones sobre los estudios de impacto ambiental. Asimismo, las respuestas de quienes

conflicto. Además, se posicionaron en contra del proyecto un grupo de científicos del Centro Austral de Investigaciones Científicas (CADIC- CONICET), vecinos de Ushuaia y medios de comunicación locales.

²⁵ Se embanderan en esta postura representantes del Colegio de Ingenieros, integrantes de la Cámara de Turismo, científicos locales reconocidos, docentes/investigadores de la UNTDF e investigadores del CADIC.

están a favor del proyecto, principalmente funcionarios públicos del gobierno provincial, también se refieren a desacuerdos respecto a saberes -no necesariamente científicos y técnicos- presentes en la contienda. Por ejemplo, el por entonces Secretario de Ambiente, Desarrollo Sostenible y Cambio Climático, afirmaba que los estudios y controles ambientales referidos a la construcción del corredor eran correctos y que estaban realizados por profesionales calificados que comparten clases con los profesionales del CADIC y la Universidad. También negaba que se haya talado bosque rojo²⁶ ya que, argumentaba, al ser declarado de interés público deja de estar en esa categoría, posicionándose en un tecnicismo para defender por qué se avanzó sobre el bosque de alto valor de conservación²⁷.

Otro aspecto referido a los argumentos que resulta interesante destacar se refiere al concepto de desarrollo sustentable utilizado en todos los casos, incluso posturas contrapuestas hacen referencia a esta idea. Así, los actores que están en contra del proyecto, encontramos una expectativa conservacionista al tiempo que denuncian, en el gobierno y la empresa adjudicataria, un uso extractivo. Por otra parte, desde el gobierno provincial se proponía un uso relacionado al manejo de actividades tradicionales no extractivas, concretamente el turismo o ecoturismo a las que se adjetiva como sustentable. Esta elasticidad e indefinición del término “sustentable”, refuerza la afirmación de Svampa (2008) acerca de que el modelo extractivo-exportador se apoya en un conjunto de conceptos -como sustentabilidad- que forman parte del discurso global hegemónico, para imponer sentidos que sean convenientes a sus intereses.

Siguiendo con el análisis de los argumentos y representaciones que se ponen en juego, interesa rescatar aquí parte del minucioso análisis que realizan Dicenta y Gerard (2023) sobre las exposiciones de la audiencia pública del proyecto. Las autoras afirman que los argumentos de los participantes se fundamentan en nociones de pertenencia, identidad fueguina y arraigo, insularidad y fragmentación de un territorio fronterizo. La retórica de la “familia fueguina” y acceso al Canal Beagle a través de la ruta, para todos los fueguinos y no sólo para los turistas privilegiados, se empleó estratégicamente para respaldar la obra. Del mismo modo, la necesidad de enfrentar el avance chileno y el desarrollo de su corredor costero que se convirtió en una amenaza, y la obra, que simbólicamente defendería. Las autoras sostienen que “la condición de pertenencia liminar, de ser y no ser del lugar para quienes lo habitan, es parte constitutiva del drama social de la localidad” (Dicenta y Gerard, 2023,6), y que esta idea atravesó las narrativas de diversas maneras durante la audiencia. Interesa rescatar aquí la mención a las amenazas de la soberanía que realizan las autoras, ya que hemos encontrado ese mismo tipo de argumentos, en otro conflicto ambiental que actualmente se está desarrollando, el de la explotación *offshore* de hidrocarburos en la provincia de Tierra del Fuego, pero referido al reclamo por la soberanía de las Islas Malvinas. En la provincia de Tierra del Fuego, los reclamos ambientales adquieren, cuando las condiciones lo habilitan, una dimensión geopolítica.

Por último, en este apartado interesa rescatar que del análisis del estudio de caso se observa que la posible instalación de la industria acuícola en el Canal Beagle no apareció

²⁶ Categoría que se otorga para referirse al bosque de mayor valor de conservación.

²⁷<https://www.provincia23.com.ar/2019/09/06/para-mauro-perez-toscani-la-obra-cumple-con-todos-los-controles-ambientales/>

en las narrativas de quienes estaban a favor de la obra²⁸, cuando de manera simultánea, en mayo de 2018 el gobierno provincial ya había realizado los acuerdos para la instalación de las salmoneras²⁹. En 2019, las ONGs locales argumentaron que el verdadero motivo de la construcción del Corredor Costero Beagle estaba relacionado a la instalación de las salmoneras. Así lo afirmaba una integrante de la Asociación de Profesionales en Turismo de Tierra del Fuego (APROTUR). “Creemos que el proyecto de la apertura del Corredor Costero del Canal Beagle viene de la mano de la instalación de la industria salmonera y que ese es el verdadero objetivo de la nueva ruta, pero como el gobierno sabe de antemano que acá nadie les tiene simpatía a las salmoneras, lo vienen ocultando” (...) “El movimiento anti-salmoneras es muy fuerte en Tierra del Fuego. Descubrimos que el proyecto del Corredor del Beagle va de la mano de las salmoneras y lo quieren disfrazar de una ruta con objetivos turísticos.”³⁰

En 2019, en la ciudad de Ushuaia se instala un nuevo conflicto socio ambiental conocido como “No a las salmoneras” en el Canal Beagle que, influye con el del corredor costero aquí analizado. Influenciado por el impacto ambiental de la cría de salmónes en el vecino país de Chile, este conflicto también va a desencadenar una serie de controversias sociotécnicas respecto de la sustentabilidad de la salmonicultura³¹.

Para cerrar este apartado, se menciona que en algunos de los conflictos ambientales que suelen tener una importante repercusión, como es el caso del Corredor del Beagle y la instalación de la industria del salmón, aparece significativamente el vínculo con experiencias en Chile. Así, las actividades extractivistas que, atravesadas por la geopolítica, suceden en dicho país antes que en el sector argentino de la Isla Grande de Tierra del Fuego, anticipan y refuerzan las valoraciones de la población sobre la amenaza ambiental de esta clase de proyectos, favoreciendo la aparición de actores que se oponen a dichos proyectos.

CONSIDERACIONES FINALES

²⁸ Aunque sí aparece como desarrollo acuícola de alto valor agregado, en el mapa del “modelo deseado” de la Planificación territorial Provincial Tierra del Fuego, del Plan Estratégico Territorial Argentino, Avance 2018. Asimismo, también aparece como desarrollo acuícola pesquero de alto valor agregado en el Plan Avance III Estratégico Tradicional 2015.

²⁹ En mayo de 2018, se ratificó un convenio de cooperación entre el gobierno de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y la Fundación Argentina para la Promoción de Inversiones y Comercio Internacional. El objetivo del acuerdo era cooperar a fin de promover y concretar la radicación de inversiones locales y extranjeras en la Provincia y articular las acciones necesarias para promover el perfil exportador de las compañías radicadas en el territorio provincial.

³⁰ María Laura Borla, Guía Nacional de Turismo e integrante de la Asociación de Profesionales en Turismo de Tierra del Fuego (APROTUR). Sala de Prensa Ambiental. 30 de agosto de 2019. La sospechosa ruta del salmón en Tierra del Fuego. <https://www.periodismoambiental.com.ar/la-sospechosa-ruta-del-salmon-en-tierra-del-fuego/>

³¹ Ver García, Juan Ignacio y otros (2020). Disponible en: <https://www.redalyc.org/journal/5723/572364258006/>

Se destacan tres cuestiones a modo de puntos de partida para seguir profundizando a futuro tanto sobre este conflicto como sobre otros que se presentan en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

Sin negar que existen diferencias referidas a si el proyecto debe hacerse o no, este conflicto es uno que se caracteriza antes que por esas diferencias, por las controversias sociotécnicas respecto a cómo debe realizarse la obra. Asimismo, es de destacar la gran coincidencia en los lenguajes de valoración, de los diferentes actores, respecto al ambiente fueguino. Incluso con posicionamientos encontrados, lo definen como de una naturaleza prístina, de difícil acceso, desconectado, desierto y amenazado respecto de su soberanía debido a su lejanía con el poder político central. Al respecto coincidimos con Dicenta y Gerrard (2023) cuando afirman que estos sentidos deben analizarse en un contexto de expansión neoliberal, en el que corporaciones y actores globales de la conservación, de la mano de gobiernos locales o nacionales, capitalizan sentidos asociados al ambiente, para hegemonizar la gestión de la naturaleza mediante la expansión de la conservación y el ecoturismo en la Patagonia (2023). Al respecto, vale la pena mencionar un trabajo de Paula Pfoh (manuscrito inédito) en que, la autora realiza un análisis del conflicto prestando especial interés al proceso de turistificación que se produjo en el territorio y que, junto con la construcción de una geografía imaginaria asociada a una naturaleza salvaje y prístina, dieron el marco para nuevas formas de colonialismo como el green grabbing, por parte de ciertos movimientos ambientales.

Se destaca que, a diferencia de muchos conflictos en los que es posible identificar dos posicionamientos antagónicos, en este caso, el posicionamiento de los actores no resulta tan dicotómico. Se menciona previamente la existencia de tres posturas, una a favor del proyecto y de la forma en que lo planifica el gobierno provincial y la empresa adjudicataria; otra a favor del proyecto pero en contra de la forma en que se quiere realizar y un tercer posicionamiento en contra de la obra. Esta última postura, no aparece de manera clara al inicio del conflicto donde todos los actores parecieran estar de acuerdo con el proyecto del corredor costero sino que se va consolidando a medida que el conflicto avanza y donde la Comunidad Yagan Paiakoala interviene a partir del hallazgo de restos humanos, y por otro lado, diferentes ONGs locales inician acciones para frenar la obra, sobre todo a partir de la eclosión del conflicto de las salmoneras. Todo esto dimensiona la complejidad del caso en el que actores enfrentados en la contienda, comparten posicionamientos parciales, esgrimen los mismos argumentos como es el caso de la sustentabilidad o comparten valoraciones sobre el territorio.

Por último, este caso muestra que los conflictos ambientales ponen de relieve, en forma de argumentos por los diferentes actores en pugna, toda una serie de cuestiones latentes, muchas de las cuales son señaladas por parte de la población local como problemas concretos de diferente orden y otras que forman parte del imaginario colectivo local, pero que en muchos casos van más allá de la cuestión conservacionista. A partir de lo anterior, se plantea a modo de tema para futuras indagaciones y debates, la idea de que los conflictos ambientales funcionan como catalizadores de malestares colectivos irresueltos. Refieren por un lado a argumentos de la supuesta postergación de lugares como sería Puerto Almanza y a las posibilidades de desarrollo, conexión, modernización, entre otras del mismo estilo. Estos argumentos, si bien son esgrimidos por los actores que defienden el proyecto (funcionarios públicos afines al gobierno provincial, o sectores con intereses directos en que se realice la obra como sindicatos y empresas privadas) encuentran eco en diferentes sectores de la sociedad, principalmente pobladores de Almanza. Pero, por otro lado, hay cuestiones de soberanía territorial que también encuentran repercusión en gran parte de los actores relacionadas con la cercanía histórica del conflicto del Beagle con Chile en 1978, como así también por la ocupación ilegal de las Islas Malvinas,

Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los espacios marítimos circundantes, o incluso la reivindicación de la soberanía por el Sector Antártico Argentino, ambos territorios que forman parte de los reclamados por la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Por último, entre los problemas que se reavivan o encuentran un canal de manifestación a partir de este conflicto ambiental existen reclamos de las comunidades originarias o incluso otros ambientales como por ejemplo el rechazo a la instalación de la industria de los criaderos de salmón. A partir de lo anterior se concluye, que los conflictos ambientales, al menos algunos, tienen esta capacidad de estimular otros reclamos colectivos latentes e irresueltos. Surgen al menos dos preguntas al respecto, una referida a conocer cuáles son las condiciones que se deben dar para que este efecto sea posible, y la otra referida a qué características poseen los reclamos ambientales que permiten que a partir de ellos, confluyan y se alcen muchas otras voces señalando otras situaciones consideradas injustas.

BIBLIOGRAFÍA

- Blanco, D. N., Mendes, J. M. (2006). Aproximaciones al análisis de los conflictos ambientales en la Patagonia. Reflexiones de historia reciente 1980-2005. *Ambiente & Sociedad*, 9(2), 47-69.
- Chiari, M. E. (2014). *Problemática ecológico-política de la ciudad de Ushuaia en el período 1991-2011: Un análisis de las relaciones de poder en perspectiva a la viabilidad comunal*. Ushuaia Libros Editorial.
- De la Vega, C. (2017). Institucionalidad ambiental y procesos de conflictividad social: una mirada política en los casos de las provincias de Córdoba y La Rioja en Argentina. *Estado & Comunes, Revista de política y problemas públicos*, 2 (5), 63-92.
- Dicenta, M., & Gerrard, A. C. (2023). Ecotourism, infrastructures, and the drama of sovereignty on a border island. *AnthroSource*, 28(4), 298-309.
- Finck, N., & Giomi, K. S. (2019). Extractivismo, bienes comunes y disputas valorativas de actores urbanos en la Patagonia Sur: El conflicto por la extracción de áridos en la reserva Costa Atlántica, Tierra del Fuego, Antártida e islas del Atlántico Sur. *Revista del CESLA*, 23, 111-142.
- García, J.I., Hernández, C.; Romano, S. (2020) Análisis de la acuicultura de salmónidos intensiva de gran escala en el Canal Beagle como estrategia para el desarrollo de Tierra del Fuego. *Estudios económicos*, 37(74), 161-190.
- Giglo, N. (2002). *La Batalla por los Bosques de Tierra del Fuego*. Santiago de Chile: LOM Ediciones.
- Hermida, M.; Malizia, M.; Van Aert, P. (2013). Migración en Tierra del Fuego (o la historia de una ida y una vuelta). *Sociedad Fueguina*, 2(1), 5-13.
- Kataishi, R.; Roulier, C. (2022). Thinking Technological Hubs for Development Strategies: Assessing How Value Chains Converge on Tourism Activities. Available at SSRN https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4003297
- Marradi, A., Archenti, N., y Piovani, J.I. (2007). *Metodología de las ciencias sociales*. Buenos Aires: Emecé Editores.

Martínez Alier, J. (2008). Conflictos ecológicos y lenguajes de valoración. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*, 26, 24-34. Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12058104005>

Merlinsky, G. (2013). *Cartografías del conflicto ambiental en Argentina*. Buenos Aires: Editorial CICCUS.

Merlinsky, G. (2017). Los Movimientos de justicia ambiental. La defensa de lo común frente al avance del extractivismo. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas. *Voces en el Fénix*. 8(60), 6-15.

Pfoh, P. (2023). *Conflictos en torno al proyecto de carretera escénica Ruta 30 “Corredor del Beagle” en la Isla Grande de Tierra del Fuego, Argentina* [Trabajo final de Seminario de Doctorado Territorio y Conflictos en torno a Recursos Naturales. Puntos de arraigo, situación y relaciones], Universidad Nacional de La Plata.

Ríos, P. A. (2017). Marco normativo de los Planes de Manejo: análisis de su incidencia en la gestión sustentable de los bosques de lenga (*Nothofagus pumilio* (Poepp&Endl.) Krasser) de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Período 2004-2014. (Tesis de posgrado). Universidad Nacional de Quilmes, Bernal, Argentina. Disponible en RIDAA-UNQ Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto de la Universidad Nacional de Quilmes. <http://ridaa.unq.edu.ar/handle/20.500.11807/502>

Svampa, M. (2008). *Cambio de época. Movimientos sociales y poder político*, Buenos Aires: Editorial Siglo XXI.

Svampa, M. y Viale, E. (2020). *El colapso ecológico ya llegó. Una brújula para salir del (mal)desarrollo*. Buenos Aires: Editorial Siglo XXI.

Wagner, L., y Walter, M. (2020). Cartografía de la Conflictividad Minera en Argentina (2003–2018). Un Análisis desde el Atlas de Justicia Ambiental. En Merlinsky G. (ed) *Cartografías Del Conflicto Ambiental en Argentina 3* (pp. 247–278). Buenos Aires: CICCUS/CLACSO.

Walter, M. (2009). Conflictos ambientales, socioambientales, ecológico distributivos, de contenido ambiental... Reflexionando sobre enfoques y definiciones. *Boletín Ecos, CIP-ECOSOCIAL*, 6.