

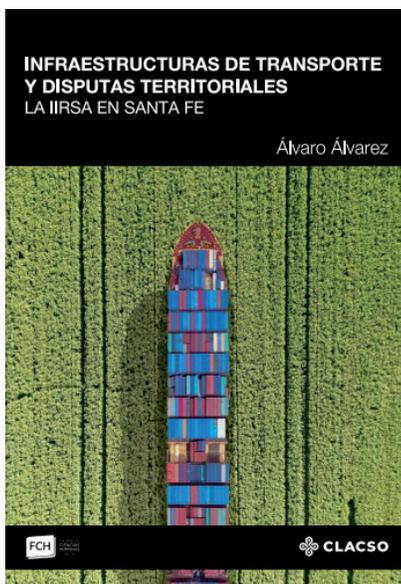
Infraestructuras de transporte y disputas territoriales. La IIRSA en Santa Fe

Álvaro Álvarez

Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO), 2021, 419 pág.

Libro digital, ISBN 978-987-722-985-1

DOI: <http://dx.doi.org/10.19137/huellas-2023-2724>



Nosotros defendemos nuestra tierra, lo que construimos desde nuestras raíces. Además, nuestro sustento está al lado del río [...]¹ .

El libro publicado por Álvaro Álvarez toma como base los resultados alcanzados en el marco de su tesis doctoral², donde analiza las disputas territoriales emergentes a partir del proyecto de

reconversión del puerto de Santa Fe y su infraestructura asociada, como parte de un conjunto de políticas impulsadas desde la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA).

El proceso de investigación se orienta a partir de una hipótesis general, desde la cual se considera que los proyectos de integración territorial desarrollados en las últimas dos décadas en América del Sur, constituyen un elemento indispensable para la consolidación de un modelo extractivista-transnacionalizado y responden a un proceso de integración regional impulsado desde una lógica de “regionalismo abierto” (Padula, 2022 en Álvarez, 2021, p. 21). Desde ese posicionamiento, las obras de infraestructura asociadas a la reforma y relocalización del Puerto de Santa Fe y la construcción del Puente Santa Fe Paraná, expresan dicho proceso de transnacionalización económica en la región. Esta problemática es estudiada por el autor, quien analiza las consecuencias generadas en el territorio local y los procesos de resistencia(s) y organización de las poblaciones afectadas por las obras de infraestructura mencionadas.

De acuerdo a su posicionamiento teórico metodológico, considera que la “producción del territorio” en el capitalismo periférico responde a las dinámicas y las lógicas globales hegemónicas en el “sistema mundo capitalista” (Wallerstein, 2010 en Álvarez, 2021), que entran en tensión con otras lógicas y “contra ra-

cionalidades” (Cataia, 2017; Santos, 2006 en Álvarez, 2021) que se expresan en el lugar. Retoma la propuesta de Milton Santos (2000) para asumir un “análisis multiescalar” en el abordaje de la problemática, desde el cual “lo global” y “lo local” se conciben como parte de una totalidad concreta. Esta perspectiva se complementa con la propuesta de una “teoría geopolítica crítica”, que apunta a comprender y visualizar nuevos actores de la geopolítica mundial (que trascienden el rol de los Estados Nacionales), nuevos mecanismos de control territorial y su impacto en la producción del territorio local. La metodología de trabajo combina técnicas cuantitativas y cualitativas en la producción de conocimiento. Se triangula el estudio de antecedentes bibliográficos, con el análisis de documentos oficiales y la realización de entrevistas semiestructuradas a integrantes de organizaciones y movimientos sociales.

Partiendo de las consideraciones explicitadas, el autor se pregunta:

¿Cuál es la importancia de la Hidrovía Paraguay-Paraná para el actual modelo de inserción de la economía regional en el sistema económico internacional? ¿Cuál es el rol estratégico del Paraná medio en general y del Puerto de Santa Fe en particular para los actuales patrones productivos y de intercambio? ¿Cómo se relaciona el proyecto de reconversión portuaria con otras obras de infraestructura en desarrollo en la región? ¿Existen resistencias socia-

les a estas obras de infraestructura? ¿Cuáles son estas resistencias y cómo se desarrollan? (Álvarez, A., 2021, p. 20-21).

Dichos interrogantes se hilvanan y dan cuerpo al desarrollo de una vasta producción que recorre siete capítulos.

En el capítulo inicial nos encontramos con una caracterización de la dinámica actual que asume la acumulación capitalista –caracterizada por Harvey (2005) como un modelo de “acumulación por desposesión”– y el modo en qué la misma incide en la producción del territorio como consecuencia del desarrollo de “macrosistemas técnicos” (Silveira, 2011; Santos, 1996a, 1997 en Álvarez, 2021) vinculados a la circulación de los flujos económicos. En un segundo capítulo se describe el territorio sudamericano, la importancia de las cuencas hidrográficas y las dinámicas de circulación e intercambio.

Siguiendo esta última premisa, se analiza, en un tercer momento, las características que presenta la inserción de la región en el sistema mundo capitalista, desde un paradigma hegemónico signado por la extranjerización y reprimarización de nuestras economías, la concentración económica y una dinámica de importación y exportación mediada por flujos de inversión extranjera directa. Desde estos parámetros es posible comprender la IIRSA como parte de una política de ordenamiento del territorio de

acuerdo a la racionalidad y los intereses del capital transnacional. Es en ese contexto que se explica la relevancia económica y geopolítica de la Hidrovía Paraguay Paraná, como uno de los principales ejes de circulación de flujos del subcontinente.

Los objetivos, prioridades y la cartera de proyectos contemplados en el IIRSA-COSIPLAN son materia del cuarto apartado. El quinto capítulo se destina a revisar las implicancias del Programa Hidrovía Paraguay y las obras de transformación en materia de transporte e infraestructura –planificadas y en ejecución– en torno a dicho corredor fluvial, analizando su impacto desde la dimensión ambiental. Finalmente, los últimos dos capítulos sitúan la problemática en la escala local. Estos últimos, haciendo síntesis –dialécticamente– de lo desarrollado con anterioridad, dan cuenta de la relación concreta que existe entre los proyectos estratégicos a escala global y las grandes obras de infraestructura y transporte incluidas como parte de la cartera de la IIRSA-COSIPLAN en el territorio santafesino, en particular en barrios aledaños al área portuaria. Se estudian, los proyectos en pugna en torno al proceso de relocalización portuaria, así como los procesos de resistencia protagonizados por los movimientos sociales en los principales barrios afectados: “La Vuelta del Paraguayo”, “Alto Verde” y “Colastiné Sur”, de la ciudad de Santa Fe.

De acuerdo al análisis realizado, se afirma la primacía de un modelo

extractivista agro-minero-exportador como modelo hegemónico de inserción de la región sudamericana a la economía global. En ese contexto, la hiperespecialización en la exportación de *commodities* –con núcleo en la Hidrovía Paraná-Paraguay y el polo agroexportador portuario Rosafé– ubica la ecorregión del Paraná medio e inferior como sitio estratégico para el avance de una estructura de circulación multimodal que conecta –no sólo de sur a norte– sino también de este a oeste las economías regionales con el mercado global.

Analizando la infraestructura a escala regional, se identifican siete espacios de tránsito y circulación en el continente sudamericano³, interconectados a partir de un complejo entramado de obras que integran la dinámica de producción y circulación del capital. Entre ellos, se destaca en este estudio la relevancia estratégica del espacio correspondiente a la Cuenca del Plata y, en particular, del corredor fluvial articulado por los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay.

La IIRSA es reflotada como herramienta de coordinación política y económica en 2000, en la reunión de presidentes de América del Sur⁴. Álvarez conceptualiza esta herramienta como un proyecto de integración regional donde convergen los intereses financieros de grandes capitales internacionales e instituciones como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF)

y el Fondo Financiero para el Desarrollo de los Países de la Cuenca del Plata (FONPLATA), con las políticas aperturistas de los Estados nacionales, bajo el paradigma neoliberal imperante en la región a comienzos del siglo XXI.

En esa dirección, este trabajo analiza la cartera de proyectos de IIRSA-COSIPLAN (Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento) para el eje Hidrovía Paraná Paraguay y lo conceptualiza como un plan de adecuación de la infraestructura portuaria de la región, que tiene por objetivo fortalecer un entramado de operaciones logísticas desde una lógica *intermodal*. Cabe destacar, que “la integración a través de puertos e Hidrovías, forma parte de las principales áreas de trabajo para promover la conectividad de América del Sur” (IIRSA-COSIPLAN, 2017 en Álvarez, 2021, p. 102).

En un período histórico donde la acumulación capitalista depende en gran medida de la hipermovilidad de los flujos comerciales y el abaratamiento de los costos de flete, las obras de infraestructura adquieren un sentido político fundamental. En ese sentido, uno de los valiosos aportes de esta investigación es demostrar la vinculación que existe entre los proyectos de reconversión y relocalización portuaria en la ciudad de Santa Fe –y otras obras asociadas⁵– y el fortalecimiento del Corredor Bioceánico Central Porto Alegre-Coquimbo, sobre el eje Mercosur-Chile. En función de esta di-

námica, los grandes capitales, para garantizar su reproducción ampliada, se ven “obligados” a “superar los obstáculos” que se le imponen a este propósito. Esto implica, por un lado, que avancen jurídicamente contra las regulaciones impuestas en el marco de los estados nacionales, y, por otro, que desarrollen complejos macrosistemas técnicos de transporte e infraestructura, para sortear las “barreras” geográficas y sociales que presenta cada territorio de interés (Álvarez, 2021).

Por otra parte, los argumentos esgrimidos a lo largo de la obra permiten poner en tensión el concepto de “integración regional”, postulando que “interconexión no siempre es integración”. Siguiendo al autor, es posible pensar que proyectos como los que forman parte de la cartera del IIRSA-COSIPLAN constituyen obras de interconexión regional y, sobre todo, de articulación de los recursos estratégicos de la región con el mercado internacional, posibilitando el aceleramiento de los tiempos de circulación de mercancías hasta los puertos de exportación, sin que eso signifique el avance en políticas de integración regional desde una perspectiva autónoma y soberana.

Respecto al proyecto de reconversión del puerto de Santa Fe, analiza la existencia de dos proyectos en pugna vinculados a las instalaciones portuarias: la revitalización del actual puerto con fines turísticos y de servicios, o la construcción de un nuevo puerto multipropósito para el transporte

de las cargas fluviales, ferroviarias y viales. Esta situación permite visibilizar las tensiones existentes entre las distintas fracciones de capital por la apropiación de ese territorio social, para el desarrollo de sus respectivos proyectos estratégicos. Asimismo, se evidencia un escenario de conflictividad generado por la deslocalización y reconversión de la zona portuaria, al avanzar sobre territorios costeros tradicionalmente ocupados por poblaciones ribereñas, que ejercen formas históricas del uso del territorio en cuestión.

En esa dirección, el trabajo de Álvaro permite reflexionar sobre las implicancias territoriales de una lógica capitalista que no sabe de fronteras y en su afán de acumulación-reproducción reconvierte el espacio –sobre todo en las regiones periféricas– en territorios atractivos para la inversión extranjera. Este proceso evidencia también un debilitamiento del Estado como agente regulador de los flujos intrafronterizos y como actor estratégico en la disputa geopolítica.

En relación a este aspecto Álvaro problematiza el uso jerárquico del territorio por parte de las empresas transnacionales, que, ejerciendo influencias sobre las estructuras del Estado que garantizan la ejecución de dichas políticas, desplaza a las relaciones de contigüidad necesarias y propias de los modos de vida de las comunidades, desplazando a las poblaciones locales e impactando fuertemente sobre el ecosistema natural.

Ante esta afrenta los movimientos sociales desarrollan estrategias de supervivencia y resistencias colectivas basadas en solidaridades sociales, económicas y culturales. Se trata de movimientos “territoriales” y “políticos” en tanto reivindican formas particulares de uso del espacio geográfico y “buscan incidir en las relaciones de fuerza para transformar las políticas públicas y evitar la imposición de las lógicas de los actores económicos concentrados” (Álvarez, 2021, p. 301)

Allí encuentra asilo la propuesta de pensar las resistencias como espacios de re-existencia, otorgando relevancia al “lugar” (De Souza, 2005), como aquel “(...) espacio de existencia y de coexistencia (...) en la que reside la única posibilidad de resistencia a los procesos de despojo” (en Álvarez, 2021, p. 296). Frente a la política hegemónica desplegada por el Municipio, que encubre la intención de erradicar los barrios emplazados sobre el espacio en disputa⁶, desde los movimientos sociales se aspira a construir “nuevas territorialidades” que incluyan formas diversas de convivencia social y desarrollo comunitario en el espacio geográfico, acordes a las necesidades y aspiraciones de sus habitantes.

La construcción de este último capítulo pone en juego la concepción epistemológica-metodológica explicitada al comienzo de la obra, asumiendo el quehacer de una geografía “con y desde la gente”, que posibilita una mirada del territorio

“desde abajo”. Este ejercicio permite “humanizar” el relato científico, ponerle “vida” al territorio, llenar de historias y vivencias los espacios, reconociendo *status* de saber en la voz de las familias que allí existen y resisten. Desde nuestra perspectiva, dicho aspecto batalla contra la pretensión de neutralidad del positivismo hegemónico y enriquece el trabajo investigativo, sin denostar su rigurosidad.

Compartiendo las aspiraciones explicitadas en el epílogo, creemos encontrarnos frente a un material que ayuda a comprender las implicancias de la crisis capitalista y el colapso de una visión productivista del mundo, ante el voraz aceleramiento del metabolismo del capital y que advierte sobre la necesidad de una transformación profunda del modelo económico y las políticas de integración a escala regional.

Quedan abiertos un conjunto de interrogantes acerca de los actores que debieran protagonizar ese proceso de transformación; las posibilidades concretas de pensar-habitar los territorios desde racionalidades no extractivistas, comulgando con la casa común; el rol que podría cumplir la región bajo otro ordenamiento de la territorialidad global y distribución de los bienes comunes, entre otros aspectos. En ese andar, ante el escenario de oportunidad que genera el resquebrajamiento de las viejas estructuras, producciones científicas como la que aquí presentamos no sólo enriquecen el campo de las ciencias sociales, sino que

ofician de herramientas teórico-políticas para la construcción de otros “mundos posibles”.

Julieta Peppino

Universidad Nacional de Quilmes

@ [julietapeppino2@gmail.com]

<https://orcid.org/0000-0002-1473-9194>

Notas

- 1 Entrevista a Maria Schutt, 25/6/2018 en Álvarez, A., 2021, p. 339.
- 2 Álvarez, Álvaro (2019). *La Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana. Estudio del eje Hidrovía Paraguay-Paraná a partir del proyecto de reconversión del Puerto de Santa Fe*. [Tesis de Doctorado], Universidad Nacional de La Plata, Argentina.
- 3 El litoral Atlántico, el litoral Pacífico, la cordillera andina, la cuenca del Orinoco, la cuenca del Amazonas, la cuenca del Plata y la meseta brasileña. (Darc Costa, 2015 en Álvarez, 2021).
- 4 Este impulso toma como base el documento elaborado por el Banco Interamericano de Desarrollo, denominado “Un nuevo impulso a la integración en infraestructura en América del Sur”. A partir de allí, se establece un ordenamiento del territorio sudamericano de acuerdo a diez ejes de integración y desarrollo.
- 5 Los puentes Santa Fe-Paraná y Santo Tomé-Santa Fe, el Plan de Circunvalación Ferroviario en la ciudad de Santa Fe, el Plan de circunvalación vial, la construcción del aeropuerto internacional Santa Fe-Paraná, la interconexión portuaria Santa Fe-Rosario y las obras de readecuación del Belgrano Cargas.
- 6 La obra de conexión vial que amplía la traza del Puente Santa Fe-Paraná atraviesa la Isla Sirgadero, dentro de donde se ubica la Vuelta del Paraguay, Alto Verde y Colastiné Sur.