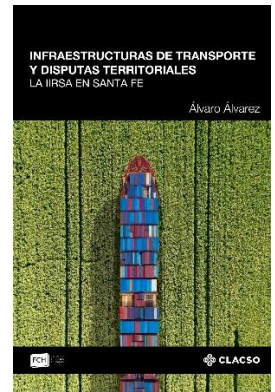


# Infraestructuras de transporte y disputas territoriales: La IIRSA en Santa Fe

Álvaro Álvarez. Ciudad Autónoma de Buenos Aires – Tandil:  
CLACSO – Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires. 2021. 1° Edición. 419 pp.



ISBN: 978-987-722-985-1

**ESTEFANÍA SZUPIANY.** Instituto de Humanidades y Ciencias Sociales del Litoral. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas - Universidad Nacional del Litoral, Argentina | [eszupiany@gmail.com](mailto:eszupiany@gmail.com) |  0000-0002-5571-7485

Fecha de entrega: 10 de febrero de 2023 / Fecha de aprobación: 20 de abril de 2023

¿Qué es el desarrollo? ¿Qué es el progreso? ¿Qué relación existe entre ambas nociones y el aporte de las mega obras de infraestructura? ¿Para qué y para quién están destinadas esas infraestructuras? ¿Quién se beneficia o quién usa la infraestructura que se emplaza en los territorios? ¿Es posible pensar el desarrollo regional cuando las obras se “llevan puesto” el territorio, la vida, la historia de un lugar, incluso, si generan fuertes daños ambientales? Estos son algunos de los interrogantes que más resuenan a lo largo de este libro y que, sin lugar a dudas, despiertan la inquietud de quien se sumerge en su lectura.

Y aquí radica el punto de partida de esta investigación, específicamente, en el nuevo impulso a la integración regional y su deriva en los debates sobre el desarrollo en América Latina. En especial, a partir de la promoción de inversiones en infraestructura de interconexión, en tanto condición para una óptima inserción de la región a las nuevas redes del comercio internacional. En otras palabras, se trata de una infraestructura de escala regional al servicio del modelo exportador, que supera la escala nacional tras el quiebre del modelo desarrollista. Con el objetivo de ampliar mercados, escalas de explotación de recursos y áreas de actuación de las transnacionales, la infraestructura se convierte en una artificiosidad extraña al lugar y a sus habitantes. Ante estos argumentos, Álvarez sostiene, a lo largo de todo su trabajo, que los proyectos de integración física en América del Sur consolidan modelos extractivos transnacionalizados, respondiendo a lógicas de regionalismo abierto.

El objetivo central del libro, el cual recupera el trabajo realizado en la tesis doctoral del propio autor, consiste en analizar la readaptación de la infraestructura regional y la reconfiguración territorial del subcontinente en el marco de la IIRSA, prestando especial atención a las infraestructuras desarrolladas acorde a los nuevos requerimientos del comercio internacional y vinculadas a la hiperespecialización de la región en la exportación de *commodities*. Para ello, Álvarez vincula dichas infraestructuras con las lógicas y dinámicas productivas y de acumulación dominantes, a partir del estudio del proyecto de reconversión del Puerto de Santa Fe y las resistencias territoriales originadas. En efecto, afirma que dicha reforma, como parte del eje de integración Hidrovía Paraguay–Paraná, responde a un proceso de transnacionalización

económica en la región y, al mismo tiempo, genera visiones contradictorias acerca de su aporte al desarrollo.

Entre las primeras aproximaciones a su objeto de estudio, y con el propósito de analizar el impacto de la infraestructura en la producción del territorio, Álvarez recupera, de manera considerable y precisa, una serie de discusiones centrales en torno a las ciencias sociales en general y a la geografía en particular. Retomando a Milton Santos (1988) y María Laura Silveira (1995), su primera precisión teórica refiere al concepto de lugar, entendido ya no como un fragmento sino como la propia totalidad que modela un subespacio del espacio global. Esto permite comprender el verdadero significado y racionalidad de las mega obras de infraestructura que, más allá de la propia materialidad en un lugar determinado, responden a lógicas y dinámicas globales. La segunda precisión teórica gira en torno al concepto de territorio en tanto herramienta de análisis, particularmente, para examinar el territorio regional en América del Sur, entendido aquí como objeto de disputa materializada entre actores con pretensiones antagónicas sobre el mismo y como espacio de resistencias a las dinámicas hegemónicas. Por lo tanto, más que el territorio en sí mismo, es el uso del territorio lo que aquí interesa, a partir de las acciones y los objetos que transforman el espacio; en este caso, a partir del desarrollo de macrosistemas técnicos vinculados a la circulación de flujos.

Ahora bien, como bien señala el autor, la infraestructura se convierte en un factor esencial en el proceso de expansión y ampliación geográfica del capitalismo al contribuir a la producción de un espacio receptivo y apto para nuevos nichos de acumulación. Siguiendo a David Harvey (2005), se trata de dinámicas de acumulación del capital por desposesión, en las que el mercado, en la presente fase de desarrollo del sistema mundo, asume una posición de privilegio frente a los demás actores y se desplaza no solo sobre la naturaleza, sino también sobre las formas culturales, las historias y la creatividad intelectual de los pueblos. Al respecto, y entre una de sus conclusiones, Álvarez afirma:

[...] en la medida en que el conjunto de reformas legales y de infraestructura crea un marco atractivo para las inversiones prevalecen los sectores más concentrados y los actores monopólicos con capacidad para competir con éxito en el mercado internacional, en desmedro del desarrollo de otras actividades y otros actores (Álvarez, 2021, p. 345).

Esclarecidas las precisiones teóricas de su investigación, nuestro autor avanza sobre el contexto territorial del caso de estudio: la subregión de América del Sur, que junto a América Central conforman el territorio de América Latina. Precisamente, es en dicha fragmentación territorial donde se despliegan los proyectos de integración en infraestructura regional, impulsados por las facilidades comerciales que, desde la conquista, han proporcionado ambos océanos junto a las extensas cuencas hidrográficas del Amazonas y del Río de la Plata. Luego de la primera etapa de ampliación de los circuitos espaciales de producción —de la mano de los ferrocarriles, los puertos y la hegemonía británica—, el autor sostiene una nueva etapa de reconfiguración territorial a partir de nuevas tecnologías extractivas y de transporte, en la que se vuelve fundamental reconocer los recursos ponderados en las dinámicas emergentes.

Siguiendo el esquema de siete espacios de circulación, propuesta por Darc Costa (2011), Álvarez caracteriza las grandes áreas del subcontinente en las que se planificaron y desarrollaron los programas, proyectos y ejes de reconfiguración territorial e integración de las últimas décadas. Entre dichos espacios, las cuencas de los ríos Orinoco, Amazonas y del Plata se consolidaron como las redes hidrográficas orientadas hacia el Atlántico más importantes del continente y del mundo. Precisamente, es la Cuenca del Plata el núcleo territorial del análisis aquí propuesto, conformada por los ríos Paraguay–Paraná y Uruguay, y compuesta por una extensa red de

puertos fluviales agrupados en las hidrovías Paraguay–Paraná, Paraná–Tieté y Uruguay. Al respecto, Álvarez sostiene la importancia que en términos culturales, económicos y políticos posee la cuenca hidrográfica del Paraguay–Paraná para la integración sudamericana, dada su ubicación geopolítica en la región.

Por otra parte, y dada la centralidad que asumen las infraestructuras en su estudio, el autor señala la importancia que ha asumido la misma en el desarrollo del capitalismo global, a partir de la proliferación de las cadenas globales de valor desde los años ochenta. Particularmente, destaca el rol que asumen determinados organismos internacionales y supranacionales, tales como el BID o la Cumbre del G20, en donde la infraestructura constituye una herramienta fundamental para el desarrollo y, al mismo tiempo, la principal restricción para el crecimiento económico regional. No obstante, el impulso de la infraestructura en Sudamérica mantiene su matriz primario–exportadora, orientada por intereses sectoriales y limitada por la falta de recursos y planeamiento. Por lo tanto, alineada inicialmente en torno a los puertos de exportación del litoral Atlántico, ha estado escasamente vinculada con las economías nacionales, condición que se profundiza aún más en las últimas décadas a partir del trazado de corredores bioceánicos entre el Atlántico y el Pacífico rumbo al mercado asiático. En este sentido, sostiene el autor, la infraestructura se convierte en un área de disputa geopolítica central, en el marco de un reposicionamiento de los principales actores del sistema mundo y de una reconfiguración de las relaciones de fuerza en América Latina.

Para comprender la inserción de los países suramericanos en la economía mundo capitalista, Álvarez analiza cuatro variables fundamentales, o patrones comunes, en la relación de la región con el sistema mundo. Un sistema–mundo, según Wallerstein (2004), dividido en un centro y una periferia en mutua dependencia, pero con una subordinación de la segunda sobre el primero. Dichas variables corresponden a: la reprimarización productiva y el extractivismo, la concentración económica y la extranjerización, la inversión extranjera, los flujos de importación y exportación vinculados a la hiper–especialización de los países de la región en la exportación de bienes primarios o *commodities*.

En su cuarto capítulo, Álvarez analiza los aspectos fundamentales de la infraestructura regional a partir del estudio de los nueve ejes que reconfiguran el territorio en el marco de la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) desde el año 2000. Para ello, describe el contexto y los antecedentes de la integración suramericana en función de “olas” en la integración de América Latina, marcadas por los debates y discusiones en torno a los modos de desarrollo capitalista en la periferia. En efecto, la primera ola conocida como “de la cooperación desarrollista” se inició a mediados del siglo XX en torno al pensamiento de la CEPAL, cuyo objetivo consistía en reducir la dependencia y vulnerabilidad extrema a partir de un proceso de sustitución de importaciones e industrialización conjunta de los países de la región. Por el contrario, la segunda ola emerge en los años 70 con tendencias claras a la destrucción del Estado Benefactor en la región y de los modelos sustitutos de importaciones. Este nuevo modelo de integración, conocido como “regionalismo abierto” se caracteriza por la liberalización financiera, económica y comercial, el cual evolucionó, entre fines de los 90 y comienzos del siglo XXI, hacia el denominado “nuevo regionalismo” con un fuerte impulso del BID. En este marco, sostiene Álvarez, la infraestructura comienza a tener un peso significativo como nunca antes en la historia de la integración regional del subcontinente, sobre todo, a base de un plan de acción elaborado por el BID a 10 años en las áreas de energía, transporte y telecomunicaciones, con el propósito de fortalecer la apertura comercial y de inversiones y la convergencia regulatoria regional. Posteriormente, y a pesar de los esfuerzos por fortalecer los bloques de países a través de la generación de plataformas colaborativas y de articulación —principalmente a partir de la creación de la UNASUR y el ALBA—, las mayores economías de la región siguieron el camino hacia una mayor apertura, acercamiento a los gobiernos más liberales de la región y hacia un mayor protagonismo en los

foros y organizaciones internacionales de comercio e inversión, consolidando la fragmentación política del proceso de integración iniciado la década pasada.

En este contexto surge la IIRSA, como un proyecto común para integrar a los doce países de América del Sur, con el objetivo de adaptar la infraestructura y logística suramericana a las necesidades de los nuevos patrones de transporte internacional. De manera detallada y precisa, Álvarez describe la estructura institucional de la iniciativa, los documentos y diagnósticos previos elaborados por el BID y la posterior identificación y trazado de ejes de integración y desarrollo, los principios orientadores junto a sus fundamentos, la cartera de proyectos dividida en diez subsectores (aéreo, carretero, ferroviario, fluvial, marítimo, multimodal, paso de frontera, generación energética, interconexión energética, interconexión de comunicaciones) y la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración. Posteriormente, se concentra en los Ejes de Integración y Desarrollo, cuyo trazado responde a los intereses del gran capital y sus centros hegemónicos y a determinadas lógicas regionales, donde Brasil juega un rol central. Los mismos consisten en ocho ejes transversales y dos longitudinales que recorren el territorio suramericano, priorizando la interconexión de las regiones densamente pobladas de recursos estratégicos que se encuentran atravesadas por dos o tres ejes. No obstante, como sostiene Álvarez en otra de sus conclusiones:

IIRSA interconecta pero no integra, articula zonas consideradas muy importantes para los actuales patrones productivos con los puertos de exportación sobre ambos océanos, pero no integra los diferentes territorios del subcontinente entre sí con el fin de potenciar su desarrollo (económico, productivo, social, ambiental, político) de una manera equilibrada (Álvarez, 2021, p. 343).

Por todo lo dicho, y en palabras del autor, la IIRSA es el resultado de la convergencia de intereses financieros de instituciones como el BID, la CAF y el FONPLATA, de las políticas aperturistas de los Estados bajo el paradigma neoliberal imperante a comienzos del siglo XXI en la región, del rol activo de Brasil en la promoción de una infraestructura suramericana y de la dinámica de las empresas transnacionales que necesitan construir los marcos de posibilidad para la ampliación de su escala de acumulación, eliminando los “cuellos de botella” a la circulación. Entre los instrumentos para llevar a cabo esto último, se mencionan los denominados Procesos Sectoriales de Integración, establecidos por IIRSA-COSIPLAN paralelamente a los Ejes de Integración y Desarrollo. Su objetivo consiste en identificar los obstáculos de tipo normativo e institucional que impiden el desarrollo de la infraestructura básica en la región y proponer acciones que permitan superarlos. En otras palabras, comenta el autor, mientras los ejes de integración y desarrollo remueven barreras físicas, los procesos sectoriales intentan eliminar las barreras normativas, sustituyendo la planificación nacional por una regional.

En su quinto capítulo, Álvarez focaliza en la Hidrovía Paraguay-Paraná. En primer lugar, analiza sus antecedentes y características, desde su utilización como canal de comercialización, transporte y comunicación entre los territorios, hasta constituirse en una plataforma para la inserción de la región en el contexto internacional y regional. Asimismo, profundiza en su importancia comercial y en su revalorización, en las últimas décadas, no solo como medio de transporte sino también como fuente de producción de energía. En efecto, los planes y programas de infraestructura y logística previstos para los ríos Paraná y Paraguay se orientan a la optimización de las condiciones de navegación y, al mismo tiempo, a la adecuación de la infraestructura portuaria. Todo ello, a partir del crecimiento de la producción regional de *commodities* y la consecuente expansión de la rentabilidad de las grandes empresas. En tercer lugar, profundiza en la relevancia que el Paraná medio e inferior tienen en la inserción de la

economía regional en la economía internacional, en el valor de las instalaciones portuarias y la logística multimodal, y en las articulaciones de la Hidrovía en este trayecto con los ejes interoceánicos. Particularmente, es en esta región donde IIRSA-COSIPLAN proyecta la mayor inversión y la mayor cantidad de obras del Eje Hidrovía Paraguay-Paraná y del Eje MERCOSUR-Chile y, casualmente, el tramo donde se concentran las empresas mayoritariamente de origen extranjero. Si bien es en el área del Gran Rosario —en el denominado complejo ROSAFE— donde convergen la mayor cantidad de operaciones de la agroindustria, Álvarez destaca el avance en la proyección de mejoras logísticas en los puertos del Paraná Medio como el de Santa Fe.

Al respecto, y ya en su sexto capítulo, examina el proyecto de reubicación y reconversión del Puerto de Santa Fe junto a la infraestructura asociada al mismo, tanto viales como ferroviarias. En el marco de un conjunto de políticas de reordenamiento de ambientes costeros, dicho proyecto se corresponde con una tendencia global de transformar y refuncionalizar los puertos, reorientando los accesos a fin de mejorar la operativa portuaria y la relación puerto-ciudad. Desde una perspectiva histórica, el autor describe el funcionamiento del puerto santafesino, desde su relocalización en 1911, su récord histórico de movimientos en 1929, su proceso de estancamiento entre las décadas de 1930 y 1970, y hasta la paralización casi total de las actividades, desde mediados de los años 80 y principios del nuevo siglo. No obstante, a pesar de esta declinación, Álvarez confirma la importancia geopolítica de la ciudad de Santa Fe, dada su ubicación en la margen de la Hidrovía Paraguay-Paraná, en el tramo medio del Río Paraná, y por sus posibilidades de navegación ultramarina. Esta coyuntura impulsó a determinados actores económicos locales, entre ellos y uno de los más relevantes es la Bolsa de Comercio de Santa Fe, en la promoción de inversiones en infraestructura de transporte, sobre todo, a partir de la implementación de proyectos regionales del IIRSA. Al mismo tiempo, los actores hegemónicos en el modelo productivo sostienen que dicha posición estratégica solo será plenamente aprovechada, en la actual dinámica de circulación, si las condiciones de infraestructura y logística son las adecuadas al comercio internacional vigente y posibilitan la reducción del tiempo de circulación de las mercancías. Toda esta aspiración por convertirse en una zona de actividad logística privilegiada es compartida por actores gubernamentales-municipales, provinciales y nacionales, quienes sostienen la importancia de reposicionar a Santa Fe como un nodo articulador de corredores multimodales Este-Oeste y Norte-Sur. En otra de sus conclusiones, Álvarez afirma:

[...] la posición estratégica de la ciudad de Santa Fe no está dada únicamente por estar emplazada a la vera del Paraná, con capacidad de navegación de buques de gran porte, sino también, y sobre todo, por estar ubicada en la intersección de la Hidrovía Paraguay-Paraná y el Corredor Bioceánico Central (Porto Alegre-Santa Fe-Coquimbo) lo cual revaloriza el territorio como un centro de distribución de flujos Norte-Sur y sobre todo Este-Oeste con miras fundamentalmente al mercado asiático (Álvarez, 2021, p. 347).

En función de esto último, el autor describe y analiza la funcionalidad de esos ejes verticales y horizontales en la circulación de los flujos actuales en Suramérica, particularmente, el Corredor Bioceánico Central —uno de los ejes logísticos en la zona de Santa Fe—; la Hidrovía Paraná-Tietê —que se extiende en el sur brasilero a continuación de la Hidrovía Paraná-Paraguay—; y el Ferrocarril Belgrano Cargas —en tanto complemento multimodal para el desarrollo de los corredores bioceánicos Norte y Central—.

Finalmente, Álvarez analiza la reconversión del puerto de Santa Fe junto a su infraestructura asociada. Esta reactivación consiste en dos proyectos vinculados a las instalaciones

portuarias, con el objetivo de captar nuevos flujos y consolidar los existentes: por un lado, la revitalización del actual puerto, el cual consiste en su puesta en valor como atractivo turístico y de servicios—en consonancia a la zona comercial y residencial de Puerto Madero en la Capital Federal—, y en la mejora de algunas prestaciones para almacenamiento y transporte de cargas. Por otro lado, en la construcción de un nuevo puerto multipropósito, que vuelva a posicionar a la ciudad como un destino para las cargas fluviales, ferroviarias y viales. Ahora bien, esta reubicación, en la zona denominada Paso Tragadero sobre la margen derecha de la red troncal navegable del río Paraná, implica una fuerte presión para la reubicación de los habitantes de los históricos barrios de pescadores de la ciudad contiguos al área del actual puerto y por donde se proyecta la infraestructura necesaria para la relocalización portuaria. A este conflicto territorial se suma la controvertida elección del sitio de implantación por parte del Ente Administrativo del Puerto de Santa Fe junto a la Bolsa de Comercio, en tierras desaconsejadas por especialistas y adquiridas a precios irrisorios por empresarios vinculados a ambas entidades. Este conflicto de intereses, entre actores económicos y habitantes, mantiene paralizada la licitación; sin embargo, las obras de infraestructura vinculadas al puerto han logrado un significativo avance. Entre ellas, el autor hace referencia a los proyectos para el puente Santa Fe–Paraná y al proyecto de circunvalación ferroviaria. Al respecto, concluye:

[...] no es posible estudiar la reconversión portuaria de la ciudad de Santa Fe, objetivo primigenio de la investigación, sin abordar los proyectos de desarrollo complementarios de infraestructura de transporte, vial y ferroviaria, que tienen un impacto profundo sobre el ordenamiento del territorio y la revalorización inmobiliaria de la tierra. En Santa Fe el proyecto de reconversión portuaria, aún en su etapa de licitación, trae aparejadas infraestructuras complementarias como la circunvalación ferroviaria y vial, el Puente Santa Fe–Santo Tomé y el Puente Santa Fe–Paraná. Este último es hoy una de las fuentes principales de conflicto porque la traza proyectada sobre la Isla del Sirgadero –desaconsejada por la Consultora ATEC que fue la encargada de hacer los estudios de factibilidad– afecta directamente a tres barrios de la ciudad: La Vuelta del Paraguay, Alto Verde y Colastiné Sur y otros de localidades aledañas (Álvarez, 2021, p. 348).

En su último capítulo, el autor aborda este conflicto social desencadenado a partir de la proyección de grandes obras de infraestructura en la ribera santafesina, obras que responden a una lógica de circulación transnacional e impiden el desarrollo de las formas históricas de uso del territorio. En esta conflictividad por el uso del espacio, los movimientos sociales ocupan un rol central en la nueva geografía de América Latina, donde el despojo de grandes obras de infraestructura ha generado fuertes resistencias sociales. Tal es el caso de las obras que integran la Cartera de IIRSA, específicamente, y en relación con las obras que interesan al autor, al emplazamiento de un complejo entramado de infraestructura de transporte vinculada a la reconversión y reubicación portuaria en la ciudad de Santa Fe. A fin de analizar la experiencia colectiva en la ribera santafesina, Álvarez desarrolla una breve caracterización social y territorial de los barrios afectados por dicho emplazamiento. Se refiere, particularmente, a los barrios de La Vuelta del Paraguay, Alto Verde y Colastiné Sur, donde el conflicto territorial se hace más evidente ante el avance de mega proyectos de infraestructura y logística vinculados a la relocalización portuaria, sobre todo, por la traza proyectada del puente Santa Fe–Paraná. Los tres barrios señalados comparten su origen vinculado a la actividad portuaria, como así también una forma de habitar condicionada por la crecida del río. Entre los constantes reclamos al municipio santafesino, los habitantes insisten en la ejecución de obras

necesarias para la mejora en las condiciones de vida, sobre todo, el acceso a servicios esenciales como el agua potable, y la mejora de los ingresos viales a los barrios. No obstante, señala el autor, las obras de infraestructura proyectadas responden a demandas de otros actores, vinculados a actividades más dinámicas en la acumulación capitalista, como el agronegocio y demás actividades extractivas, y el negocio inmobiliario.

Tal es el caso del mencionado proyecto para el puente Santa Fe–Paraná, cuya traza seleccionada atraviesa la Isla Sirgadero, dentro de donde habitan los vecinos de la Vuelta del Paraguayo, Alto Verde y Colastiné Sur. La disputa por la propiedad de dichas tierras, sostiene el autor, se encuentra estrechamente relacionada con la construcción de la necesidad de relocalizar una “zona de riesgo”. Concretamente, en el año 2015 una crecida extraordinaria del Río Paraná afectó a gran parte de la población que habita el territorio ribereño, al mismo tiempo que se definía la traza del puente. En dicha oportunidad, los discursos por parte del municipio de la ciudad de Santa Fe se construyeron en torno a la idea de que las inundaciones son el resultado de un “evento natural que no puede evitarse”, responsabilizando a quienes deciden “vivir en un lugar en donde saben que se inundan” y, por lo tanto, la única solución posible es la reubicación. En este contexto, en el año 2016 comenzó a funcionar la Coordinadora de la Costa, como un espacio de articulación de instituciones y organizaciones sociales que trabajan en vinculación con la ribera de Santa Fe y que intentan generar acciones conjuntas para la resolución de diversas problemáticas, sobre todo, a partir de dos grandes ejes: las inundaciones y las obras de infraestructuras, particularmente la conexión vial entre Santa Fe y Paraná. Por otra parte, entre las asociaciones que conforman la Coordinadora, Álvarez destaca las acciones del Proyecto Revuelta en la Vuelta del Paraguayo, integrado por vecinas, vecinos y estudiantes universitarios, cuyos objetivos apuntan a enfrentar los inconvenientes de cada crecida, a resistir ante las presiones de relocalización, y a reclamar las obras pendientes ante la inacción del Estado. En este sentido, nuestro autor concluye:

[...] los movimientos sociales desarrollan por medio de una construcción colectiva basada en solidaridades sociales, económicas y culturales, estrategias de resistencia y sobrevivencia en conjunto, formas diversas de convivencia social en el espacio geográfico que asumen características particulares (Álvarez, 2021, p. 349).

A partir de diversas entrevistas realizadas a integrantes de dichas organizaciones, el autor describe la indiferencia gubernamental a los reclamos de los y las vecinas, como así también el énfasis puesto en la realización de grandes obras de infraestructura que benefician a determinados grupos económicos relacionados con capitales transnacionales y con el empresariado local. Al mismo tiempo, las entrevistas dan cuenta de dos lógicas contrapuestas de utilización del territorio: la de los habitantes que defienden el territorio por ser parte de su vida, de su identidad cultural, y de su autosubsistencia; y la lógica de un proyecto articulado entre el Estado y las empresas dirigido a generar las mejores condiciones para el lucro, encarnado en este caso en un proyecto inmobiliario y turístico vinculado a la reforma portuaria. Al respecto, Álvarez también concluye que:

[...] si bien en la esfera de la planeación y ejecución de la infraestructura el papel del Estado es sustituido por una planificación supranacional, donde asumen un rol prioritario instituciones financieras como el BID y los foros y reuniones regionales, los Estados siguen siendo centrales en la legitimación y el financiamiento de las obras (Álvarez, 2021, p. 345).

A lo largo de este extenso recorrido, podemos observar cómo el autor, a partir de un análisis crítico, desentramas las lógicas y los intereses presentes en las megaobras, a partir del estudio de la Hidrovía Paraguay-Paraná y las transformaciones territoriales promovidas en la ciudad de Santa Fe. Y tal como lo expresa Anahí Acebal en el anexo hacia el final de este libro, la investigación de nuestro autor nos permite complejizar la lectura de los conflictos más allá de una mirada local, entrelazando con otras escalas en el proceso de disputas por y en el territorio.

## Referencias bibliográficas

- **Costa, D. (2011).** La estrategia de la Integración. En D. Costa (Comp.), *América del Sur. Integración e Infraestructura* (pp. 7-28). Capax Dei.
- **Harvey, D. (2005).** El “nuevo” imperialismo: acumulación por desposesión. En L. Panitch y C. Leys (Eds.). *Socialist Register 2004: El nuevo desafío imperial* (pp. 99-129). CLACSO.
- **Santos, M. (1988).** *Espaço e Método*. Editora da Universidade de São Paulo.
- **Silveira, M.L. (1995).** Totalidad y Fragmentación: el espacio global, el lugar y la cuestión metodológica, un ejemplo argentino. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 14, 53-61.
- **Wallerstein, I. (2004).** Impensar las ciencias sociales. Límites de los paradigmas decimonónicos. Siglo XXI.