

Infraestructura portuaria, urbanización y extractivismo: un estudio de la producción social del espacio en la región Rosario, Argentina (1995-2021)

MARTÍN SCARPACCI. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil | martinescarpacci@gmail.com |  0000-0001-5955-2377

HIPÓLITA SIQUEIRA. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil | hipolitaufrij@gmail.com |  0000-0003-0716-9004

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

RESUMEN

En un sistema global marcado por intercambios económicos y ecológicos crecientemente desiguales, América Latina se configura como una plataforma de valorización financiera especializada en la extracción de commodities. El extractivismo, traccionado por el superciclo de las materias primas, ha provocado grandes y variadas transformaciones materiales e inmateriales en el subcontinente. El cual, mediante una imperecedera relación desigual y amarrado por extensas y blindadas cadenas globales de valor, continúa sometido a alimentar el crecimiento de la urbanización planetaria que comanda un reducido grupo de oligopolios transnacionales (Brenner, 2019). El objetivo del artículo es explorar la continuidad del proceso extractivo transversal al espacio urbano–regional y analizar las interacciones entre la urbanización y la infraestructura portuaria de la región Rosario a lo largo del último cuarto de siglo (1995–2022). Nos guiamos por las propuestas teórico–metodológicas de Martin Arboleda (2020) y Carlos Brandão (2017, 2022). A partir de esos aportes, analizamos el proceso de producción extractivista y observamos las interdependencias, interrelaciones e intersecciones entre actores en el espacio urbano–regional producido por el proceso extractivo dominante.

Palabras clave: infraestructura portuaria, urbanización, extractivismo, producción social del espacio, transversalidad espacial extractiva.

Port infrastructure, urbanization and extractivism: a study of the social production of space in the Rosario region, Argentina (1995–2021)

ABSTRACT

In a global system marked by increasingly unequal economic and ecological exchanges, Latin America is becoming a financial valuation platform specialized in the extraction of commodities. Extractivism, driven by the super-cycle of raw materials, has led to numerous and varied material and immaterial transformations on the subcontinent. This, through an enduring unequal relationship and tied up by extensive and armored global value chains, continues to feed the growth of planetary urbanization led by a small group of transnational oligopolies (Brenner, 2019). This paper explores the continuity of the extractive process transversal to the urban–regional space and to analyze the interactions between urbanization and the port infrastructure of the Rosario region over the last quarter of a century (1995–2022). We have followed the theoretical–methodological proposals of Martin Arboleda (2020) and Carlos Brandão (2017, 2022). Based on these contributions, we have analyzed the extractivist production process and observed the interdependencies, interrelationships and intersections among actors in the urban–regional space produced by the dominant extractive process.

Keywords: port infrastructure, urbanization, extractivism, social production of space, extractive spatial transversality.

Infraestrutura portuária, urbanização e extrativismo: um estudo da produção social do espaço na região de Rosario, Argentina (1995–2021)

RESUMO

Em um sistema global marcado por trocas econômicas e ecológicas cada vez mais desiguais, a América Latina se configura como uma plataforma de valorização financeira especializada na extração de commodities. O extrativismo, impulsionado pelo superciclo das matérias-primas, tem causado grandes e variadas transformações materiais e imateriais no subcontinente. Por meio de uma relação desigual duradoura e vinculado a extensas cadeias globais de valor, o extrativismo segue alimentando o crescimento da urbanização planetária comandada por um pequeno grupo de oligopólios transnacionais (Brenner, 2019). O objetivo do artigo é explorar a continuidade do processo extrativo transversal ao espaço urbano–regional e analisar as interações entre a urbanização e a infraestrutura portuária da região de Rosario ao longo do último quarto de século (1995–2022). Orientamo-nos pelas propostas teórico–metodológicas de Martin Arboleda (2020) e Carlos Brandão (2017, 2022). Com base nessas contribuições, analisamos o processo de produção extrativista e observamos as interdependências, inter-relações e intersecções entre os atores do espaço urbano–regional produzidas pelo processo extrativista dominante.

Palavras-chave: infraestrutura portuária, urbanização, extrativismo, produção social do espaço, transversalidade espacial extrativista.

1. Introducción

Atravesamos una crisis civilizatoria múltiple–transescalar y duradera que se yuxtaponen al caos sistémico (Arrighi, 1994) que produce la transición de la hegemonía global, que de manera traumática traslada su centro de Estados Unidos a China. En esa estructura cambiante, los procesos de globalización y del capitalismo financierizado radicalizan los desequilibrios, al tiempo que acrecientan la instrumentalización de los territorios, perpetuando la imperecedera división socioespacial del trabajo entre centros y periferias globales (multiescalares). En ese esquema cada vez más acelerado de intercambios económicos y ecológicos desiguales, América Latina deviene en una mera plataforma de valorización financiera especializada en la extracción de commodities.

La perseverancia de la heterogeneidad estructural latinoamericana da cuenta de ese proceso de producción altamente selectivo e instrumental, que claro está, a medida que avanza, desigual. En un mismo tiempo–espacio, la desigualdad congénita del subcontinente expresa, por un lado, altos índices de informalidad y baja productividad, mientras que, por el otro, eficientes y tecnológicas cadenas globales de valor conforman extensos tentáculos planetarios comandados por relaciones desiguales de poder (Scarpacci, 2022). Igualmente, lo que ocurre en la producción–extracción, se replica a nivel del consumo.

Los centros globales de producción y acumulación demandan materias primas en cantidades sin precedentes, traccionando a las periferias globales a reprimarizar sus economías, lo cual ocurre con una tendencia a producir configuraciones productivas de enclave cerrados sobre sí mismos y de espaldas a los procesos locales (Siqueira, 2022). De este modo, el subcontinente con sus recursos primarios permanece sometido a alimentar el crecimiento de la urbanización planetaria (Brenner, 2019), mediante extensas y blindadas cadenas globales de valor que comanda un reducido grupo de oligopolios transnacionales (Scarpacci, 2022).

La especialización productiva extractiva avivada por el capitalismo financierizado acrecienta las divisiones entre campo y ciudad, entre norte y sur global, entre centros y periferias (locales, regionales, nacionales y globales). Igualmente, a pesar del antagonismo entre polos opuestos, los contrastes permanecen invariablemente integrados al interior del sistema mundo capitalista (Wallerstein, 2005). En el marco de esa intensa dinámica multiescalar, la financierización de la economía desmaterializa la logística de comando del proceso de acumulación, mientras que, al mismo tiempo, radicaliza las consecuencias materiales en los territorios de extracción. Los ciclos de acumulación se repiten más rápidamente, a mayor distancia y volumen, de modo que los centros de consumo y las periferias de extracción interrumpen ciclos biológicos y desequilibran la reproducción orgánica del sistema tierra, amplificando la fractura metabólica entre la humanidad y el resto de la naturaleza; es decir, los procesos humanos van más allá de la biocapacidad del planeta.

De acuerdo con ese marco general, y con el objetivo de explorar la continuidad del proceso extractivo transversal al espacio urbano–regional producido, analizamos las características estructurales que adopta el espacio de la región Rosario a lo largo del último cuarto de siglo (1995–2022). Con esa intención, recorreremos el proceso histórico observando sus ciclos y sus repeticiones. Conjuntamente, caracterizamos la forma específica en que se desarrolla el trabajo en el sector productivo–extractivo dominante, y observamos las interacciones entre la urbanización y la infraestructura portuaria de la región Rosario –nodo logístico de la cadena de valor global agroindustrial argentina.

A nivel teórico–metodológico nos guiamos por las propuestas de Martín Arboleda (2020) y Carlos Brandão (2017, 2022). Tanto Arboleda como Brandão, desde una concepción relacional del espacio, brindan pistas teórico–metodológicas para analizar el proceso de producción extractivista, observando las interdependencias, interrelaciones y las intersecciones de los actores en el espacio urbano–regional. Arboleda (2020) plantea la necesidad de elaborar una

concepción ampliada del extractivismo, para hacerlo analiza la circulación del capital. De acuerdo con Marx, Arboleda nos recuerda que la producción capitalista opera en una unidad diferenciada compuesta por tres circuitos interrelacionados: capital dinero, capital productivo y capital mercancía. Por su parte, Brandão (2017, 2022) define a la división social del trabajo como la referencia más importante y estructuradora del espacio producido, de modo que, para comprender esa dinámica compleja, es necesario seguir las interrelaciones económicas inherentes a la producción. El análisis relacional que propone Brandão nos permite desvendar la estructura espacial socioeconómica, urbana y regional como también sus ciclos y sus repeticiones.

El carácter del proceso de acumulación y del trabajo, junto al nivel de técnica que la producción utiliza, imprimen características y especificidades, especializaciones o diversificaciones productivas, provocando, en esos movimientos conjuntos, un tipo de orden social que coproduce su correspondiente división social del espacio.

Este artículo además de la introducción consta de cuatro apartados. En el segundo de ellos, de carácter teórico, presentamos el concepto de transversalidad espacial extractivista. En el tercero, se describen las tres fases del proceso histórico del puerto de Rosario, para luego, en el cuarto, analizar el sistema portuario contemporáneo. Por último, en el quinto, reflexionamos sobre el modo en que el espacio urbano-rural construido perpetúa la reproducción del proyecto de acumulación dominante. Cerramos con una breve reflexión final donde recuperamos los aportes más importantes.

2. Integración financiera y transversalidad espacial extractivista en el proceso de acumulación

En este apartado, desplegamos el modo en que se desarrolla la acumulación extractiva, analizamos la continuidad del proceso de acumulación a lo largo de los diferentes circuitos del capital y como ello se expresa en el territorio. Observamos las interrelaciones de los procesos sociales y las relaciones de los actores con la intención de acompañar la transversalidad territorial transescalar del proceso de acumulación. Buscamos exponer el entramado complejo que emerge del proceso productivo, como también, analizar sus ciclos y sus repeticiones. En ese sentido, entendemos a la producción social del espacio como una larga secuencia de encadenamientos diferenciales ocurridas a lo largo del proceso histórico.

Martin Arboleda (2020) en su artículo “Circuitos de extracción” repasa los aportes de Gago y Mezzadra (2015, 2017) y Mezzadra y Neilson (2017) quienes plantean la necesidad de elaborar una concepción ampliada del extractivismo. Tal concepción nos ayuda a pensar la continuidad totalizante del proceso extractivo de valorización del valor en el espacio periférico latinoamericano. Un proceso transversal que no se limita al espacio urbano, o rural específico, sino que, por el contrario, los atraviesa y los integra.

Para los autores mencionados no se trata solamente de un proceso expansivo que incluye más suelo y más recursos naturales contenidos únicamente en el circuito primario de la fórmula global del capitalismo. Sino que, además, el proceso extractivo también atraviesa los distintos circuitos del capital y se mixtura (más o menos) entre diferentes sectores y ramos de la economía capitalista. Esto es, con las finanzas, el transporte y la logística pertenecientes al sector terciario, y también, con la urbanización a través del sector secundario, particularmente con el ramo inmobiliario y de la construcción. De este modo, la continuidad interligada del proceso extractivo, o del extractivismo, por decirlo de un modo simple, es total o totalizante y desborda ampliamente el proceso primario de extracción. De igual modo, el proceso interligado de extracción totalizante no es para todos, sino que se mantiene cerrado a un reducido grupo de jugadores.

El extractivismo, y el excedente de capital resultante de tal extracción, traccionados por el superciclo de los commodities, han provocado grandes transformaciones materiales e inmateriales en América Latina y en la región Rosario. Estos cambios van desde reordenamientos y reajustes jurídico-legales que operan especulativamente sobre el territorio, hasta la privatización del espacio público urbano, la degradación del espacio rural marcando una tendencia hacia la monopolización y la pérdida de diversidades (biológica, de propietarios, de culturas, de espacios diferenciales, etc.). Llegando a un cambio sustancial en el que la complejidad ontológica del territorio —inclusiva la del subcontinente latinoamericano— es reducida a una mera plataforma de valorización financiera (Paulani, 2013, 2016). De acuerdo con esta idea, podemos decir que la región Rosario emerge como un arquetipo socioespacial de ese modelo de acumulación.

Este mecanismo totalizante, dinámico y muy eficiente acaba por conformar una fluida circulación estructural que se extiende a lo largo de las diferentes fases de circulación del capital. Para Marx (2014), la producción capitalista opera en una unidad diferenciada con tres circuitos interrelacionados los cuales define como capital dinero, capital productivo y capital mercancía. Para Arboleda (2020), desde una “concepción ampliada del extractivismo” y analizando la circulación estructural del capital, se revelan interdependencias reales entre las tendencias a la crisis y los puntos de intersección entre economía espacial de extracción y la producción de espacio capitalista en la sociedad contemporánea.

La producción-extracción primaria se articula al circuito secundario, precisamente, al sector inmobiliario y de la construcción. Una articulación que resulta en el enclaustramiento de bienes comunes naturales, como ocurre en el Delta del Paraná. Pero también, de espacios urbanos —generalmente los más favorecidos— como, por ejemplo, Puerto Norte en Rosario, a lo que se suma la apropiación de tierras marginales urbanas, periurbanas y rurales que una vez apropiadas, serán retenidas hasta que aumenten su valor. Este proceso de privatización que expulsa y expropia a los antiguos habitantes (incluyendo a los humanos y a las otras especies), se orienta detrás del objetivo unívoco de crear rentas, que luego serán apropiadas por los nuevos dueños. Esta vieja práctica capitalista, que no por antigua deja de ser eficiente, se agudiza en el marco de la producción extractivista y del capitalismo financierizado.

Entre las variadas formas de creación-apropiación de rentas destacan las que involucran al circuito terciario. Ello ocurre por medio de la creación de patentes, licencias, rentas de tecnociencia, derechos autorales entre muchos otros. Un proceso que monopoliza y expropia prácticas y conocimiento ajeno, muchas veces ancestral, que acaba por articular de manera integrada a los diferentes circuitos extractivos. Según Arboleda “la expansión de los monopolios de propiedad intelectual en las últimas décadas —a través del mecanismo del arrendamiento— crea nuevas formas de interdependencia entre productores de conocimiento, sistema financiero [terciarios] y las economías de recursos [primario]” (2020, p. 234).

La economía de flujos destaca al sector servicios por sobre el productivo, sin embargo, para Arboleda, la producción industrial no está subordinada por completo al sistema financiero, sino que “la financiarización de estrategias de inversión han actuado, de hecho, como una palanca para expandir las operaciones materiales a través de los locales de extracción” (Arboleda, 2020, p. 230). De este modo, siguiendo a Arboleda, los “circuitos de extracción” integran: i) al circuito primario de extracción, ii) al circuito de mercaderías a través de las redes de infraestructuras, y iii) al circuito de extracción monetaria integrando así múltiples escalas espaciales, instrumentos y sistemas institucionales al proceso extractivo de acumulación de capital.

La concepción ampliada de extractivismo se expresa en la región Rosario cuando la producción y la exportación de commodities se articulan deliberadamente a través de la planificación urbana municipal a la especulación inmobiliaria y a toda una serie amplia de servicios financieros, técnicos y logísticos al agro y la construcción. Esas interdependencias cuidadosamente atendidas por la arquitectura financiera que inyecta capital, crean mecanismos equivalentes

entre el agronegocio, la construcción inmobiliaria y las infraestructuras de circulación; formando una especie de circuito cerrado de acumulación que se alimenta a sí mismo.

De acuerdo con lo anterior, la narrativa de la economía de flujos de capitales financieros que destaca la fluidez y la inmaterialidad es, por el contrario, una pesada realidad que opera en los territorios de extracción. En otras palabras, flujos de inversión globales anónimos del capitalismo financiarizado comandan a distancia el mercado de valores que se alimenta de rentas generadas por la producción extractiva de materia, real, tangible y local proveniente de la “zona de sacrificio” de algún confín global.

Conjuntamente, la articulación financiera con el extractivismo aumentó la composición orgánica del capital. La mayor intensidad tecnológica aplicada a la producción-extracción induce continuamente a liberar operarios del proceso productivo, resultando en una menor cantidad de trabajadores e intensificando el antagonismo entre capital y trabajo vivo (Arboleda, 2020, p. 230). Situación que pudimos comprobar en el estudio de la cadena de valor global de la soja de la región Rosario a lo largo del corte temporal analizado, en la que se combina un proceso de expulsión de población de los campos con el aumento de la tecnificación del proceso productivo.

En el marco de la valorización financiera (Basualdo, 2002) y del nuevo patrón de especialización productiva (Osorio, 2012) no existe tal desmaterialización del proceso de acumulación, sino todo lo contrario. Los flujos inmateriales-financieros se vuelcan en los territorios para conducir a distancia de manera sofisticada, anónima y masiva el proceso de extracción material, y a partir de ahí, absorber valor de la materia prima y del trabajo periférico. El dominio financiero, la desindustrialización relativa, la importancia del sector servicios si bien vuelven mucho más ágil a la economía, no la desmaterializan. El espacio de los flujos en términos de Castells (1996) no es solamente inmaterial, es, por el contrario, un proceso inédito de colosales volúmenes de materia. Territorios enteros con infraestructuras de alcance global ofician de “cantera de extracción”¹ para abastecer el consumo de los sectores pudientes de la urbanización planetaria, pero, sobre todo, para crear valor por el valor en sí mismo.

Ahora bien, ese feroz proceso de despojo no puede ocurrir sin violencia, ya que allí se articula una débil acumulación por reproducción ampliada (valor trabajo) con una fuerte acumulación por desposesión, la cual ocurre bajo un tipo de apropiación más o menos violenta según el caso. Ello significa que este mecanismo desposee poblaciones enteras de tierras (urbanas o rurales), de bienes y recursos naturales, conocimientos, prácticas cotidianas y ancestrales con el objetivo final de repetir ciclos expansivos de expropiación, privatización y apropiación de la renta.

Como vimos, el mecanismo no es nuevo, es simplemente la evolución mejorada del proceso original descrito por Marx, en el que la tierra y los medios de producción fueron separados de sus antiguos dueños. La renta primero y el excedente después, se sustentan en el poder privado que tiene uno o varios propietarios sobre cierta porción de tierra, recurso o servicio que les pertenecen, porque de un modo u otro, se lo han apropiado. La privatización de lo común, de acuerdo con Harvey (2007), es el principal instrumento de la acumulación por desposesión; una tendencia secular, que con el proyecto neoliberal en la fase del capitalismo financiarizado se ha radicalizado.

Observando las mismas dinámicas, pero, desde otro vértice del prisma, Brandão (2017, 2022) recuerda que el estudio de las intersectorialidades y de las interramificaciones del proceso económico son categorías fundantes del estudio de las configuraciones espaciales urbano-regionales, lo

¹ Una metáfora muy poderosa que utilizó Gisela Ariana Rausch en el Simposio: Infraestructura de transporte en perspectiva multiescalar realizado en la Universidad del Litoral, el jueves 26 de mayo de 2022 en la ciudad de Paraná, Argentina.

cual justifica la necesidad de su seguimiento. La propuesta metodológica de Brandão expone el tipo de diversificación que desarrolla el proceso de producción en el espacio construido.

Por último, recordar que los tres circuitos de la fórmula de circulación del capital Dinero–Mercancía–Dinero´ (DMD´) asumen formas extractivas de valor a lo largo de los diferentes eslabonamientos espaciales de la cadena de producción. De esta manera, el “extractivismo”, que anhela, vive y muere por el excedente de capital, está presente en los diferentes circuitos de acumulación a lo largo del espacio producido; de modo que existiría lo que aquí definimos como transversalidad espacial extractiva.

Siguiendo esta idea, entendemos que, por las características naturales como por las socialmente producidas (extractivismo integrado con intersectorialidad reducida a un exclusivo grupo de actores), el espacio urbano–rural producido deviene en arquetipo de ese modelo financierizado de extracción. El encadenamiento del proceso productivo a lo largo de los diferentes circuitos de extracción (Arboleda, 2020), junto con el estudio de las intersectorialidades y de las interramificaciones (Brandão, 2022) exponen el modo en que se ha producido el espacio a nivel multiescalar, exhibiendo la transversalidad espacial y la poca diversificación productiva que resulta de la generalización extractivista. Con el objetivo de observar estas reflexiones teóricas en el espacio concreto, a la luz de su proceso histórico, describimos las características centrales del sistema portuario de la región Rosario.

3. Las tres fases del proceso histórico del puerto de Rosario

En este apartado damos un paso atrás y brevemente recorremos el proceso histórico y la transformación conjunta de la ciudad y del puerto de Rosario que, en su última fase, se transforma en un extenso sistema portuario que desborda los límites jurisdiccionales, inclusive, provinciales. En la primera de ellas, el rudimentario puerto colonial es sometido a un proceso de descentralización con destaque del sector privado en el marco del patrón de acumulación agroexportador (1850–1930). En la segunda, impulsado por el patrón de industrialización por sustitución de importaciones, el puerto es centralizado en el sector público (1943 y 1970/1990). En la tercera y última, el puerto vuelve a estar marcado por la descentralización, otra vez con destaque del sector privado, junto con un retorno al modelo exportador de especialización productiva con dominancia financiera (1970/1990 al presente).

Más en detalle, la primera etapa del puerto de Rosario corresponde al modelo agroexportador que se extiende desde la segunda mitad del siglo XIX, hasta la década del treinta del siglo XX (1850–1930). En ese periodo, la Argentina experimenta una primera globalización (Lanciotti y Baramboim, 2016) y se inserta definitivamente en el mercado mundial, proveyendo de materias primas principalmente a Gran Bretaña. Estos cambios son parte de un proceso conjunto de movimientos que estructuran y definen el sistema mundo capitalista a escala planetaria. La Argentina y demás países periféricos se acoplan condicionados y subordinados a un tipo específico de división internacional del trabajo. Sin embargo, si bien el sistema capitalista es extremadamente dinámico, las jerarquías y funciones definidas en ese momento germinal se mantienen invariables hasta nuestros días.

En esta primera etapa, las distintas unidades portuarias de provincias o municipios fueron concesionadas a empresas privadas, siendo el Estado nacional el organismo que por medio de inversiones mantenía en funcionamiento la infraestructura del sector (Raposo, et al., 2014). Los datos de aquel periodo son reveladores: “sobre la base de la producción agrícola y ganadera latifundista, Argentina se posicionó internacionalmente como el granero del mundo, llegando a proveer hacia la década de 1920 el 66% de la exportación mundial de maíz, el 72% del lino, el 32% de la avena, y el 20% del trigo y harina de trigo; además del 50% de la carne” (Vázquez y Abramovich, 2019, p.47). De Marco agrega que por aquellos años “mucho se decía en las revistas

institucionales, acerca del destino de progreso de Rosario, la Chicago argentina, término acuñado ya en 1870. Bajo la fuerte influencia del pensamiento positivista se auguraba un futuro próspero que se respaldaba en el aumento demográfico, económico y el cosmopolitismo de la ciudad puerto” (2013, p. 106). El modelo agroexportador jalona el primer gran ciclo económico y la ciudad de Rosario y la Argentina experimentan tempranamente sus años dorados.

La segunda etapa del puerto se ubica entre el año 1943 y finaliza en dos tiempos, en 1976 aparece un punto de ruptura y a inicios de 1990 se consolidan las bases de la etapa siguiente, acabando definitivamente con la anterior. Entre 1943–76, el patrón de acumulación será el de industrialización por sustitución de importaciones, bajo la influencia del pensamiento histórico-estructural latinoamericano. En la década del cuarenta se crea la Dirección Nacional de Puertos y Construcciones de Vías Navegables de la Nación (DNPCYVN), centralizando el sistema portuario bajo la fiscalización y dependencia del Estado. De este modo, “la propiedad de todos los puertos, su administración, control y operación estaban centralizados como monopolio del Estado, bajo la tutela de la Administración General de Puertos (AGP) y la Capitanía General de Puertos, quien —a través de las delegaciones locales— cubría todo el país” (Raposo, et al., 2014).

En esta fase centralista y con fuerte presencia del Estado destaca el peronismo clásico que va de 1943 a 1955. Inicialmente, se desarrolla una industria liviana destinada a abastecer el mercado interno, pero, además, se consolida una industria metal mecánica y siderúrgica, que con los años conforma un poderoso polo industrial metalúrgico. En tal proceso destaca el cordón San Lorenzo–Rosario–San Nicolás. Inicialmente “el censo de 1946 mostraba que una abrumadora mayoría de establecimientos pequeños predominaba sobre el total, aunque unos pocos concentraban algo así como el 30% del total de los trabajadores. Las ramas características del período eran las destinadas al consumo interno, particularmente alimenticias, metalúrgica, textil, maderera y vidrio” (Simonassi, 2006, p.4). Pero, además, sobre el final de este periodo se vive el apogeo de la industria naval y el transporte por agua, sea fluvial o marítimo, que transportaba el 50% del comercio exterior argentino, todo lo cual da cuenta del tipo de estructura productiva diversificada de Rosario y la región.

Si bien el declive había comenzado unos años antes, de manera abrupta, en 1976 se cierra ese ciclo virtuoso de crecimiento e industrialización, y comienza una nueva etapa que todavía no acaba. En una de las conversaciones mantenidas con la historiadora económica Norma Lanciotti, exponía que “entre 1930 y 1970 Rosario desarrolla una industria extraordinaria” y señala que, sin embargo, “lo que se retoma después de 1970 es lo mismo, básicamente un retorno a lo anterior, al viejo modelo agroexportador, es decir, Rosario es una ciudad cuyos ciclos están vinculados a los ciclos exportadores” (Lanciotti, 2020). La nueva fase que inicia en 1976 será marcada por el patrón de valorización financiera (Basualdo, 2002) junto con un sostenido proceso de desindustrialización y una traumática reformulación de las relaciones de clase, además del genocidio criminal a manos de la dictadura cívico-militar.

La tercera etapa del puerto de Rosario que se había abierto en 1976, se consolida con la Reforma del Estado, Ley Nacional 23.696 de 1989, marco general que engendra los objetivos de liberalización del mercado y refuncionalización del Estado. Esta ley transfiere el dominio de los puertos a las provincias y permite la concesión o privatización de todos los puertos que anteriormente pertenecían al Estado nacional. De modo que “el decreto 817/92 define la desregulación marítima y portuaria, disuelve la Capitanía General de Puertos y declara en liquidación la Administración General de Puertos” (Raposo, et al., 2014). El Estado se desprende de su patrimonio y adopta nuevas funciones de control, por su parte, el sector privado se expande y asume el protagonismo que en la fase anterior ostentaba el Estado. La Ley 24.093 de Actividades Portuarias de 1992 es el marco jurídico legal que se encarga de (re)regular el sector.

El parteaguas que significó esa nueva regulación de las actividades portuarias reestructuró al Estado, que en esta nueva fase se encarga de facilitar las funciones del sector privado, es decir, crearle al capital “ambientes apropiados” para que el sector privado realice una fértil y segura

acumulación de capital. En este nuevo enfoque, el Estado se retira de las actividades empresariales y pasa a ser un ente coordinador y normativo, mientras que las funciones operativas son transferidas al sector privado. El Estado nacional limita sus funciones, y asume las responsabilidades de i) mantener la seguridad y el control, ii) proteger el medio ambiente y iii) habilitar el desarrollo empresarial en condiciones de libre competencia. Tres responsabilidades centrales que el Estado no va a cumplir, o siendo muy generosos, cumplirá a medias.

En ese nuevo marco, el Estado se transforma adoptando nuevas funciones junto con una nueva relación interestatal. Brandão (2017) lo plantea como refuncionalización, reestructuración y reescalonamiento del Estado, que, a su vez, produce nuevas relaciones entre el Estado, el capital y el trabajo. De las entrañas de tales transformaciones surge la necesidad de crear para el puerto de Rosario un nuevo organismo, un nuevo tipo de estatalidad, y en 1994 se crea el Ente de Administración del Puerto de Rosario (ENAPRO). El nuevo organismo, fiel a los mandatos de su tiempo, concesiona a empresas privadas las actividades portuarias y supervisa sus funciones desde el gobierno de la provincia de Santa Fe.

Las nuevas regulaciones, pero sobre todo las nuevas desregulaciones, que se habilitan en el marco de la Ley de Actividades Portuarias de 1992, explican el modo en que el sistema portuario rosarino llega a desarrollar la dimensión extendida, atomizada, y carente de planificación que hoy posee. Ya no tan solo como puerto de la ciudad, sino como sistema portuario metropolitano dominado por el sector privado transnacional. La Ley de 1992 autoriza la construcción de nuevas terminales portuarias privadas, habilitando conjuntamente como puerto, a terminales privadas ya existentes, pero que funcionaban irregularmente desde lo legal-jurídico y lo ambiental.

Cuando conversamos con la investigadora especializada, Isabel Raposo, y le preguntamos por las terminales portuarias nos decía que:

las primeras radicaciones de la zona son de 1985. La aceitera de General Deheza que era una de las dueñas de terminal VI se instala en 1985. Ya para los años 82 y 83 empezaron a instalarse en la zona previendo lo que estaba pasando con la revolución verde de la soja. Se venía el boom, nosotros no lo sabíamos, pero ellos tenían información privilegiada (Raposo, 2020).

4. Especialización de la estructura productiva de la región Rosario y su sistema portuario contemporáneo

Presentadas las tres fases del sistema portuario argentino y con la intención de completar el análisis de la estructura productiva, nos preguntarnos por la forma contemporánea que adquiere el sistema portuario de la región Rosario.

Para comenzar a responder, lo primero que deberíamos decir es que el sistema portuario Rosario está conformado por dos subsistemas claramente diferenciados. El expresidente del ENAPRO y exdirector ejecutivo del Consejo Portuario Argentino (CPA), Ángel Elías², explica que existe “por un lado, un subsistema privado, conformado por una treintena de terminales dedicadas a graneles sólidos o líquidos con una formidable capacidad de procesamiento de subproductos y transferencia de mercaderías; y, por otro lado, el subsistema público, que cuenta con tres terminales estratégicas administradas por el ENAPRO” (Elías, 2015).

El subsistema privado se compone por veintinueve terminales portuarias que operan con muy distintos tipos de cargas, desde minerales provenientes de la provincia de Catamarca de

² El presidente del ENAPRO es designado por el Gobernador de la provincia de Santa fe. Ángel Elías acompañó las gestiones socialistas de Hermes Binner (2007–2011), Antonio Bonfatti (2011–2015) y Miguel Lifschitz (2015–2019). El nuevo Gobernador, Omar Perotti (2019–2023) fue electo por el Partido Justicialista, colocando en el cargo al abogado Guillermo Miguel.

Minera la Alumbreira³ hasta aceros de Acindar – Industria Argentina. De todas estas terminales privadas, destaca por su tamaño y por su especialización el complejo desarrollado por el mundo del agronegocio. De las veintinueve terminales portuarias del subsistema privado, diecinueve despachan granos, aceites y subproductos y los distribuyen a escala planetaria; adicionalmente “doce de estos diecinueve puertos tienen fábricas aceiteras anexas, algunas de ellas, las más grandes del mundo” (Calzada y Di Yenno, 2017).

El complejo industrial y portuario cerealero es denominado como “zona Rosafé”, un subsistema exclusivamente agroexportador dentro del subsistema privado de cargas generales, y abarca la “zona que produce y tritura granos que son exportados por unidades de embarque ubicadas en la margen derecha del río Paraná en una franja que va desde Puerto San Martín (40 km al norte de Rosario), hasta Villa Constitución (40 km al sur)” (IDR, 2009). Para nosotros, esa delimitación no se ajusta a la materialidad concreta que definen las terminales portuarias en la región Rosario, ya que el sistema portuario se extiende más allá del límite provincial sur santafesino. En la figura 1, aunque de manera menos continuada, puede verse como las terminales portuarias se prolongan hacia el sur avanzando hasta los Partidos bonaerenses de San Nicolás y Ramallo. Hacia el norte, por el contrario, en la ribera del Departamento San Lorenzo, aparece el epicentro del sistema portuario, totalmente interpenetrado con la urbanización y conformando el denso corredor norte de la región metropolitana de Rosario.

Figura 1. Sistema portuario de Rosario.



Fuente: Elaboración propia con base en el Instituto Geográfico Nacional.

El subsistema público, por su parte, se compone por una terminal de graneles sólidos que opera con oleaginosas; una terminal multipropósito, concesionada a Terminal Puerto de Rosario (TPR); y una terminal de pasajeros que opera La Fluvial S.A.

La terminal pública que procesa oleaginosas lo hace de igual modo que las terminales privadas, con la importante diferencia de permitirles a los pequeños y medianos productores negociar sus productos con el mercado mundial sin intermediarios, asumiendo el riesgo que implica la comercialización. Esta terminal, por tanto, es el único componente público del complejo agroexportador Rosafé.

³ En 2017 la producción fue de 133.951 toneladas de concentrado de cobre y oro, 28.292 onzas oro y 1.301 toneladas de concentrado de molibdeno.

La segunda terminal pública posee funciones multipropósitos, misma que fue concesionada a la Terminal Puerto de Rosario Sociedad Anónima (TPR), preparada para manipular diferentes tipos de carga, “gráneles, carga contenedorizada, paletizada, cargas rodantes, de proyecto, etc. que cuenta con una extensión de más de 60 hectáreas y un potencial muy relevante, lo que permite vislumbrar un camino de expansión en el escenario portuario regional para convertirse en el puerto *feeder*⁴ más importante ubicado en la Hidrovía Paraná-Paraguay” (Elías, 2015).

Finalmente, el tercer componente público, es la terminal de pasajeros que opera La Fluvial S.A. No obstante, por el momento, el transporte de pasajeros fluvial permanece subutilizado, siendo que podría ser un muy eficiente y necesario medio de transporte urbano regional. La tabla 1 presenta la ubicación por localidades de las terminales del sistema portuario.

Tabla 1. Sistema portuario de Rosario terminales y puertos.

	Puertos por localidad y terminal de sur a norte		Puertos y Terminales de la región Rosario	KM. Río Paraná
Buenos Aires	Ramallo	35	Xstorage – Glencore	329,4
		36	Terminal Ramallo (Bunge Argentina S.A)	330
		37	Siderar	347
	San Nicolás	38	Central Térmica San Nicolás	348
		39	Terminal Puerto San Nicolás	352
Santa Fe	Villa Constitución	1	Terminal I PVConstitución	368
		2	Terminal II PVConstitución	367
		3	Acindar – Industria Argentina de aceros	364
		4	Term.III Puerto V.Constitución SRL.	368
	Arroyo Seco	5	Terminal de combustibles livianos – Shell.	394,5
		6	Terminal Alfred C.Toepfer Intern.SA.– ex Tradigrain	395
	General Lagos	7	Terminal SACEIF Louis Dreyfus y Cia Ltda– Gral Lagos	396,5
	Pueblo Esther	8	Base de operaciones de Remolcadores y barcasas – ACBL	402
	Alvear	9	Tnal Productos Sudamericanos SA – Pta Alvear Cargill Saci	406,5
	V. Gdor. Gálvez	10	Terminal Cargill – Villa Gdor Gálvez	408
	Rosario	11	Terminal Multipropósito – 1 y 2	417
		12	Terminal Granelera SEPOR	416

⁴ Un puerto ‘feeder’ es un puerto al que llegan barcos oceánicos, para desde allí, abastecer a puertos más pequeños mediante buques adecuados a un calado menor. Los puertos ‘feeder’ prestan servicios a los mercados de su propio hinterland recibiendo buques alimentadores procedentes de otros puertos.

Santa Fe	C. Bermúdez	13	Muelle Celulosa	436
	Fray L. Beltrán	14	Muelle Sulfacid (sin uso)	440
	San Lorenzo	15	Molinos Rio de la Plata SA – Puerto San Benito	441,8
		16	Vicentín SAIC.	442
		17	Akzo–Nobel – ICI EX–Duperial	443
		18	ACA Asoc. Cooperativas Argentinas	446,5
		19	YPF – Ex Refisan Muelles 1,2 y 3	446,8
		20	ESSO	447,3
		21	Gas Litoral Privado – Muelle Chacabuco	447,8
	San Martín	22	Bunge (Muelles DEMPA) Ex La Plata Cereal	448,5
		23	Bunge (Muelles Pampa)	449
		24	Alfred c.Toepfer Intern. SA. (El transito)	449,5
		25	Nidera sa. (ex. I.M.SA)	450,8
		26	Pasa petroquímica Argentina	451,5
		27	Cargill saci .	452
		28	Louis Dreyfus (Metanol Resinfor)	454
		29	Cargill saci (Pta. Quebracho) Muelle 1 y 2	454,5
		30	Terminal 6 (AGD–Bunge)	455
		31	Puerto Alumbreira	457
	Timbúes	32	Noble	462
		33	Dreyfuss. (2 muelles)	464
		34	Renova	464,7

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Ministerio de Transporte. Disponible en:
<https://www.argentina.gob.ar/puertos-vias-navegables-y-marina-mercante/Mapa-de-Puertos-Argentinos>.

A modo de recapitulación y síntesis, la tabla 2 (sin los puertos de la Provincia de Buenos Aires) explica que el sistema portuario está integrado por 32 terminales portuarias activas, las cuales se dividen en dos grupos diferenciados: 3 terminales son públicas y 29 son privadas. Adicionalmente, existe una subdivisión que gira en torno a las funciones. Del subgrupo de las terminales públicas, 1 de ellas se especializa en el agronegocio, mientras que, en el subgrupo de las terminales privadas, 19 se suman a esta función. Por tanto, suman 20 terminales

especializadas exclusivamente en el agronegocio, de las cuales 12 también poseen industria de *crushing*⁵ o molienda.

Asimismo, para nosotros, como ya hemos argumentado, el sistema portuario por razones de *coherencia estructurada*, es decir, por procesos históricos, como por los flujos de intercambios, influencias, proximidad y continuidad, también debería incluir a las terminales portuarias del norte de la provincia de Buenos Aires, particularmente la terminal Bunge Ramallo.

Tabla 2. Sistema portuario público y privado en la región Rosario por terminales.

(32) Sistema portuario del Gran Rosario Técnicamente terminales de la zona Up-River	(29) Subsistema Privado	(10) terminales distintas funciones	
	(3) Subsistema del Puerto Público “concesionado” Administrado por ENAPRO	(19) terminales granos, aceites y subproductos, de las cuales 12 poseen fábricas de molienda	(20) “Zona Rosafé” Nodo portuario agroexportador más importante del mundo
		(1) de graneles sólidos que opera con oleaginosas	
		(1) terminal multipropósito, concesionada a Terminal Puerto de Rosario TPR	
		(1) terminal de pasajeros que opera La Fluvial S.A	

Fuente: elaboración propia con base en datos del Ministerio de Transporte y Bolsa de Comercio Rosario. Disponible en: <https://www.bcr.com.ar/es/mercados/mercado-de-granos/noticias/mapa-terminales-portuarias-del-gran-rosario>

El conjunto de esas veinte terminales portuarias que conforma la Zona Rosafé, aún sin considerar Bunge Ramallo, con doce mega plantas de *crushing*, conforma el complejo que desde la Bolsa de Comercio Rosario definen como el nodo portuario exportador sojero más grande del mundo (Calzada y Di Yenno, 2017). Tal afirmación se sostiene en las siguientes características: i) gran concentración geográfica del nodo; ii) especialización productiva con neto perfil exportador y alto contenido tecnológico, elevada capacidad teórica de procesamiento diaria; y iii) elevada capacidad teórica de procesamiento diaria por nodo portuario total: 158.750 t/día de *crushing* (Calzada y Di Yenno, 2017), valor muy cercano a la capacidad de molienda total nacional de Brasil, primer productor mundial de soja.

No obstante, la hegemonía nacional exportadora del sistema portuario Rosario, el comercio importador de productos industrializados está reservado a Buenos Aires. Más en detalle, la exportación de productos primarios, en un 80% del total nacional, se concentra en el sistema portuario de la región Rosario. Mientras que, el restante 20% se remite al sur marítimo de la provincia de Buenos Aires, donde los buques concluyen la carga que por cuestiones de profundidad de la Hidrovía Paraguay-Paraná no pudieron completar en los puertos fluviales rosarinos.

Ahora bien, el sistema portuario de la región Rosario se limita a tan solo diez empresas que concentran el 80% de las exportaciones nacionales. Siendo cuatro de ellas, las transnacionales

⁵ *Crushing*: en términos coloquiales es la capacidad instalada (industrial y tecnológica) para procesar oleaginosas, es decir, a través del aplastamiento, o molienda transformar el grano en harina o aceite de soja. En el caso argentino esto se realiza con una importante concentración de estas infraestructuras orientadas principalmente para el mercado mundial.

ABCD⁶, a las que en la última década se suman dos internacionales, además de las cuatro históricas de origen nacional. Redundamos, diez megaempresas que exportan el 80% del total de las exportaciones argentinas.

Detalladamente, las transnacionales son: Archer Daniels Midland (ADM), Bunge, Cargill y Louis Dreyfus Company. En los últimos años se suman: COFCO, una empresa del Estado Chino que se transforma rápidamente en la mayor exportadora de granos de la Argentina y, Glencore, de origen anglosuizo, que compra Renova una de las mayores plantas de aceites del país. Las cuatro de origen nacional son: la Asociación de Cooperativas Argentina (A.C.A.), Molinos Agro, AGD (que comparte Terminal 6 con Bunge) y Vicentin (asociada a Glencore con Renova).

Antes de cerrar el apartado, desagregamos la composición de las exportaciones de las diez empresas arriba mencionadas. Comparando los meses comprendidos entre enero–septiembre de 2020, con el mismo periodo del año 2021, se comprueba que, en este último, las ventas agroindustriales se recuperaron de la merma del 2020 producto de la pandemia. Pero además las exportaciones agroindustriales aumentaron al 72% del total, siendo que en 2019 habían sido del 65%. Ahora bien, de ese total nacional (72%), el complejo sojero representó el 42%, mientras que por su parte el complejo cerealero, básicamente maíz y trigo, sumó un 24% más. El complejo sojero desagregado se divide en un 23% de harina y pellets, un 13% de aceite, un 6% de poroto y un 3% de biodiésel (INDEC, 2021). Por último, con el fin de resaltar el peso abrumador del sector, apuntamos la tendencia creciente del mercado nacional agroexportador (INDEC, 2021).

El análisis revela concentración, centralización y extranjerización de la estructura productiva, todas ellas, características que definen los rasgos centrales del sector que, además, dada su incidencia en el total nacional, aplican al conjunto de la economía argentina. El entramado del proceso de producción dominado por la especialización productiva agroindustrial condiciona a la región Rosario a un intercambio económico–ecológico desigual, así como a la formación de un sistema social que no regula su estructura financiera en favor de las mayorías.

Ese tipo de organización productiva habilita a que la mayor porción de los excedentes del modelo productivo concentrado en pocos, pero grandes jugadores, se acumule en el exterior. Lo cual ocurre más allá de lo que puedan capitalizar en bienes inmuebles construidos los productores agroindustriales locales, medianos y grandes en la región Rosario. Es decir, el boom inmobiliario ocurrido entre 2003 y 2011, considerando inclusive a Puerto Norte, no es representativo del volumen total del proceso de acumulación, la parcialidad mayor producida por el boom de los commodities se fuga al exterior. Pero, además, las infraestructuras de la cadena de valor global agroindustrial, junto con las intersectorialidades y las interramificaciones que se desprenden del proceso extractivo, entendidas como categorías centrales de las configuraciones espaciales urbano–regionales, acaban por ordenar el espacio de acuerdo a los intereses que éstas representan.

5. El proyecto de acumulación extractivista se perpetúa en el tiempo a través del espacio urbano–rural construido

Lefebvre (2013) acusa a los tecnócratas por la perpetuidad de las injusticias espaciales a quienes responsabiliza de asegurar y eternizar la reproducción desigual del espacio social. Recordemos que si bien existe un proyecto de acumulación global transnacional con conciencia de clase (Harvey, 2007), el cambio de regulaciones de los usos de suelos o de factores ocupacionales se acuerdan únicamente en el nivel municipal.

De modo que, de manera excluyente, los ediles locales son los únicos autorizados a definir indicadores y cambios en el uso de los suelos. Asimismo, de acuerdo a lo relevado, los cambios

⁶ Archer Daniels Midland (ADM), Bunge, Cargill y Louis Dreyfus Company.

en los usos del suelo, muchas veces ocurren sin siquiera tener un plan urbano o realizar consultas a técnicos del campo, ni mucho menos a la ciudadanía. La regulación del suelo está lejos de ser solamente una cuestión técnica siendo más bien una variable política.

En el caso de Rosario, por ejemplo, la instrumentalización del espacio emerge de la “inención” deliberada de metros cuadrados que el Estado local rosarino habilita y asegura en su nuevo Plan Urbano aprobado mediante Ordenanzas Parciales entre 2008 y 2013. El diseño del Plan desata un espectacular proceso sustitutivo de lo viejo por lo nuevo, proyectando hacia el futuro la reproducción desigual del espacio.

En aquellos años, cuando se desarrolló con plenitud el boom especulativo-inmobiliario (2003-2011), se vivieron intensas luchas que pugnaban por (re)regular indicadores, alturas, factores de ocupación y usos de suelos. Todo ello acabó en un nuevo Plan Urbano orientado a captar la mayor parte posible del excedente generado por las exportaciones agroindustriales. Esa articulación planificada al dinamismo de las agroexportaciones desató intensos procesos de destrucción creativa⁷ que acabaron por aniquilar espacios y lógicas diferenciales. La homogenización especulativa avanzó al mismo tiempo sobre el centro y sobre la periferia de la ciudad, imprimiendo transversalmente en el espacio nuevas lógicas mercantilizadas de habitar y de vivir.

Como consecuencia, el espacio creado por las nuevas regulaciones pierde complejidad social tornándose cuantitativo y geométrico, es decir, deviene en producto abstracto y, por tanto, en mercancía intercambiable. Para Lefebvre (2013), esta consecuencia surge de la planificación. De modo que, la reproducción de las relaciones sociales de producción queda así “asegurada por el espacio en el espacio”, requiriendo, a pesar de todo, el uso perpetuo de la violencia (Lefebvre, 2013). En este proceso mixto se funden la acumulación ampliada con acumulación por desposesión. Ninguna puede sobrevivir sin la otra, lo que Leite-Gonçalves y Costa (2020) definen como acumulación entrelazada.

A lo largo del superciclo de los commodities acontecido entre 2003 y 2014, la fisionomía de la región Rosario se transformó, emergiendo un variopinto de proyectos inmobiliarios:

en Rosario, este auge fue aún más notorio debido a los más de 5.000.000 de m² que se han creado en los últimos tiempos. *Countries*, edificios inteligentes, barrios cerrados, o *amenities*; son ahora palabras de uso corriente en el lenguaje del rosarino, que antes estaban en boca de pocos (Tessmer, et al., 2016, p. 2).

Más allá del espacio urbano, el proceso de metamorfosis e instrumentalización espacial continúa indistintamente a través de la ruralidad. De ese proceso emerge un espacio abstracto que cambia los campos de agricultura trabajados por campesinos, por polígonos financierizados conducidos a distancia guiados exclusiva y excluyentemente por la maximización del excedente. Asimismo, al privatizar las ganancias y no considerar una variada gama de externalidades que sí son socializadas, los inversores nacionales y extranjeros interpenetrados y agrupados en fondos anónimos de inversión, encuentran en el *agribusiness* de la región Rosario un negocio inigualable.

Analizando la región metropolitana de Rosario y su sistema portuario Schweitzer, Petrocelli y Scardino (2020) exponen el contrapunto entre decisores vinculados al modelo productivo dominante y los habitantes locales:

⁷ Remite al proceso de reemplazar lo viejo por lo nuevo, con el objetivo de movilizar las fuerzas del mercado.

diversos actores, públicos y privados, nacionales y supranacionales, despliegan estrategias para apropiarse de espacios y recursos naturales, constituyéndose las redes de transporte y logística en un elemento fundamental para tal objetivo. Paralelamente, los intereses y necesidades de las comunidades locales quedan muchas veces relegados de ese entramado decisional asociado a la distribución y utilización de los recursos, *agudizando situaciones de injusticia espacial* que se ven reflejadas en los fenómenos de fragmentación urbana, privatización del espacio público costero y aumento de la contaminación del aire y del agua (Schweitzer, Petrocelli y Scardino 2020, p.109).

Tal despliegue desigual de estrategias de impacto multiescalar sobre el suelo alcanza inclusive la escala global. Lefebvre, de hecho, afirma que “en el espacio planetario se enfrentan las estrategias y en lo concerniente a la estrategia todo es un asunto de espacio” (Lefebvre, 2013, p. 221). El suelo posee la característica de ser un soporte material único e insustituible, y en él está impresa y solapada la memoria material del desarrollo desigual que impulsa el capital. Arraigada en el suelo se perpetúan las desigualdades y las configuraciones que fueron materializando los distintos patrones de acumulación a lo largo del tiempo, hasta llegar a la forma socioespacial desigual e inviable pero naturalizada que hoy conocemos.

El excedente que genera el proceso de acumulación de capital debe fluir, desatando un movimiento que inevitablemente provoca consecuencias, en algunos momentos esto se produce por sí mismo y en otros, menos dinámicos, agentes especializados como desarrolladores inmobiliarios o funcionarios locales con nuevas y laxas ordenanzas lo estimulan. El suelo es el denominador común de todas las disputas, recurso finito insustituible, que al mismo tiempo es naturaleza y producto socialmente producido. Consecuentemente, el patrón de acumulación extractivo orientado hacia la exportación construye un espacio urbano-rural transescalar ajustado a las necesidades de producción y circulación de mercancías, buscando proyectarse en el tiempo, organizarse y reproducirse con la menor cantidad de fricciones posibles.

El espacio producido, por tanto, no es ni una configuración neutra ni tampoco es políticamente neutral, no es inerte ni un soporte vacío, sino que, por el contrario, fuerzas vivas lo modelan, lo producen o lo resisten. El espacio social condiciona comportamientos y los comportamientos definen al espacio, tal relación dialéctica produce un espacio y una sociedad con características propias. En ese sentido, Raúl Zibechi (2016) señala: “el modelo extractivo tiende a generar una sociedad sin sujetos, porque no hay sujetos vinculados al modelo extractivo, es un modelo de tierra arrasada”. Asimismo, frente a la hegemonía del proceso extensivo de acumulación, permanentemente emergen intersticios de resistencias.

6. Conclusiones

En este trabajo expusimos los encadenamientos productivos del sistema agroexportador rosarino compuesto por veinte terminales portuarias con doce mega plantas de molienda. Destacamos su gran concentración geográfica, su alta especialización productiva, su perfil agroexportador y su elevada capacidad teórica de procesamiento diario (Calzada y Di Yenno, 2017).

También afirmamos que el entramado del proceso de producción dominado por la especialización productiva agroindustrial condiciona a la región Rosario a un intercambio económico-ecológico desigual, así como a la formación de un sistema social que no regula su estructura financiera en favor de las mayorías. Lo cual permite que la mayor porción del excedente que produce el modelo productivo-extractivo concentrado en pocos grandes jugadores

se acumule en el exterior, más allá del dinamismo del mercado interno y de lo que puedan capitalizar en bienes inmuebles los eslabones primarios-productivos de la cadena.

También argumentamos que el esquema integrado, multiescalar y transversal al espacio urbano-rural del proceso extractivo posee funciones diferenciadas. En la región Rosario la producción y la exportación de commodities se articula a la especulación inmobiliaria registrada entre 2003 y 2014, pero que no se detiene hasta 2019, articulando a toda una serie diversificada de servicios financieros, técnicos y logísticos al agro y la construcción.

El resultado material del proceso analizado expresa un extractivismo integrado entre los diferentes circuitos de acumulación y una intersectorialidad productiva limitada a un exclusivo grupo de actores. Desarrollando así, de manera conjunta, una verticalidad espacial a lo largo de la cadena, con una reducida diversificación productiva. De modo que, sus encadenamientos concentrados producen un espacio urbano-regional, al mismo tiempo homogéneo y fragmentado, subordinado a un proceso con características totalizantes. Asimismo, la configuración de extensos enclaves productivos cerrados blindados a los procesos locales, amenaza los espacios diferenciales que no se encuentran, por el momento, bajo la órbita totalizante del agronegocio.

Referencias bibliográficas

- **Arboleda, M. (2020).** Circuitos de extração: valor em processo e o nexa mineração / cidade. p. 219-244. En: *As metrópoles e o capitalismo financeirizado*. (Org.) Ribeiro, Luiz Cesar de Queiroz. Editorial Letra Capital, Observatório das Metrópoles - IPPUR/UFRJ.
- **Arrighi, G. (1994).** *O longo Século XX. Dinheiro, poder e as origens de nosso tempo*. São Paulo: Editora UNESP.
- **Basualdo, E. (2002).** Sistema político y modelo de acumulación en la Argentina: Notas sobre el transformismo argentino durante la valorización financiera (1976-2001). Ediciones: Universidad Nacional de Quilmes.
- **Brandão, C. (2017).** Dinámica regional na América Latina: borrador para uma proposta teórico-metodológica para tratar da produção social do espaço. p. 49-67. En: *Territorio y políticas públicas en el Sur: dinámicas socioeconómicas en la Argentina y Brasil a principios del siglo XXI*. (Org.) Ariel García coordinador. Buenos Aires, Editorial Biblos.
- **Brandão, C. (2022).** El campo de los estudios urbanos y regionales desde el Sur: anotaciones acerca de los desafíos teóricos y las posibilidades de una reconstrucción teórico-metodológica crítica en la periferia del capitalismo. *Revista EURE*. Santiago de Chile vol. 48, n° 144, mayo, p. 1-22.
- **Brenner, N. (2019).** *New urban spaces: urban theory and the scale question*. Oxford University Press. USA.
- **Calzada, J., Di Yenno, F. (2017).** Gran Rosario es el nodo portuario exportador sojero más importante del mundo. *Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio Rosario*. AÑO XXXV - N° Edición 1833 - 10 de Noviembre de 2017. <https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/gran-rosario-0>
- **Castells, M. (1996).** *La era de la información*. Vol.1: La sociedad red. Madrid: Alianza.
- **De Marco, M.A. (2013).** *Ciudad Puerto: Universidad y desarrollo regional*, Rosario, 1919-1968. Rosario - 1a ed. - Centro de Estudios Históricos del Desarrollo Regional - CEHDRE.
- **Elías, Á. (30 de septiembre de 2015).** *Transportando la producción regional al mundo*. ENAPRO: <http://www.enapro.com.ar/transportando-la-produccion-regional-al-mundo/>
- **Gago, V., Mezzadra, S. (2015).** Para una crítica de las operaciones extractivas del capital: Patrón de acumulación y luchas sociales en el tiempo de la financiarización. *Nueva Sociedad*, 255, p. 38-52.

- **Gago, V., Mezzadra, S. (2017).** A Critique of the Extractive Operations of Capital: Toward an Expanded Conception of Extractivism. *Rethinking Marxism*, 29 (4), p. 574–591.
- **Harvey, D. (2007).** *Breve historia del neoliberalismo*. Madrid: Editorial Akal.
- **IDR (25 de diciembre de 2009).** *La Zona Rosafé, la Producción Granaria y la Hidrovía*. Encuentro Argentino de Transporte Fluvial. https://www.transportefluvial.com/index.php?option=com_content&view=article&id=19:la-zona-rosafe-la-produccion-granaria-y-la-hidrovia&catid=15:informes&Itemid=11
- **INDEC (2021).** Complejos exportadores. Primer semestre de 2021 ISSN 2545-6636 Comercio exterior Vol. 5, n° 14 Informes técnicos / Vol. 5, n° 159.
- **Lanciotti, N., Barenboim, C. A. (2016).** Mercado inmobiliario en primera y segunda globalización. *CIUDADES RNIU*, Puebla, México III, julio-septiembre, pp 35-41.
- **Lefebvre, H. (2013).** *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- **Leite-Gonçalves y Costa (2020).** Um porto no capitalismo global: desvendando a acumulação entrelaçada no Rio de Janeiro. São Paulo. *Boitempo*.
- **Marx, K. (2014).** *El Capital: crítica de la economía política*. Ciudad de México: Fondo de cultura económica.
- **Mezzadra, S., Neilson, B. (2017).** *On the Multiple Frontiers of Extraction: Excavating Contemporary Capitalism*. *Cultural Studies* 31, (2–3), p. 185–204.
- **Osorio, J. (2012).** América Latina: o novo padrão exportador de especialização produtiva – estudo de cinco economias da região. En: *Padrão de reprodução do capital: contribuições da teoria marxista da dependência*. (Org.). Ferreira, Carla, Osorio, Jaime, Luce, Mathias. São Paulo: Boitempo.
- **Paulani, L. (2013).** Acumulação sistêmica, poupança externa e rentismo: observações sobre o caso brasileiro. *Estudos Avançados*, v. 27, n. 77, p. 237-261.
- **Paulani, L. (2016).** Acumulação e rentismo: resgatando a teoria da renda de Marx para pensar o capitalismo contemporâneo. *Revista de Economia Política*. São Paulo, 36(3): 514-535.
- **Raposo, I., Cafarell, S., Liendo, M., Martínez, A. (2014).** *Expectativas en torno a cambios en el modelo de explotación portuario. Promesas o realidades en el caso de puerto Rosario*. En: *Decimonovenas Jornadas “Investigaciones en la Facultad” de Ciencias Económicas y Estadística*. Rosario, Instituto de Investigaciones Económicas - Escuela de Economía – UNR, p.1-22.
- **Simonassi, S. (2006).** Industria, trabajadores y empresarios en un espacio en transformación: el Gran Rosario, Argentina (1958-1976): problemas y procesos. In: *XIV International Economic History Congress Helsinki, Finland, 21 to 25 August*, p. 1-28.
- **Scarpacci, M. (2022).** Un proyecto instrumental para las periferias: dimensiones de poder, geometrías variables y agronegocio en la región Rosario, Argentina (1995-2021). Tesis doctoral. IPPUR – UFRJ.
- **Schweitzer, M., Petrocelli, S. P., Scardino, M. (2020).** La producción del territorio en ciudades portuarias de la economía globalizada: tensiones e injusticias espaciales en el Área Metropolitana de Rosario, Argentina. *Cuadernos de Geografía*, 29 (1): p. 102-117. doi: 10.15446/rcg.v29n1.74203.
- **Siqueira, H. (2022).** Reprimarización territorial: preguntas sobre el desarrollo regional y la urbanización en Brasil. *Regional Studies Association*. <https://www.regionalstudies.org/news/blog-reprimarizacion-territorial-preguntas-sobre-el-desarrollo-regional-y-la-urbanizacion-en-brasil/>
- **Tessmer G. A., Jara Musuruana L. A., Almeida Gentile P. H. (2016).** Lo que el boom inmobiliario nos dejó. *Informes del Observatorio UNR N° 23. Informes Especiales N° 7 – abril*, p. 1-4.

- **Vázquez, G., Abramovich, A. L. (2019).** Es solo un rocanrol del país. Una introducción a los modelos de desarrollo en la Argentina. En: *Problemas socioeconómicos de la Argentina contemporánea: Desde 1976 hasta la actualidad*. LUZZI, Mariana (Org.). Ediciones Universidad Nacional de General Sarmiento, p. 43-86.
- **Wallerstein, I. (2005).** *Análisis de sistemas-mundo: una introducción*. Ciudad de México: Siglo XXI.
- **Zibechi, R. (30 de abril de 2016).** La crisis de los gobiernos progresistas se debe a su incapacidad para salir del modelo extractivo. *Rebelión*. <https://rebelion.org/la-crisis-de-los-gobiernos-progresistas-se-debe-a-su-incapacidad-para-salir-del-modelo-extractivo/>

Entrevistas

- **Lanciotti, Norma.** Encuentros los días 16 de enero de 2020 y 25 de noviembre de 2021 en Rosario, Argentina.
- **Raposo, Isabel.** Encuentro el día 6 de febrero del 2020 en Rosario, Argentina.