

## Espacios extractivistas y financiarizados. Un análisis material y simbólico de la ribera del Área Metropolitana de Rosario (Santa Fe, Argentina)

*Extractivist and financialized spaces. Material and symbolic appropriations of the coastal strip of the Metropolitan Area of Rosario (Santa Fe, Argentina)*

Goñi, Morena

 Morena Goñi \*

morenagoni@gmail.com

Centro de Investigaciones Sociales y Políticas (CISPO) / Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) - Universidad Nacional de Entre Ríos (UNER), Argentina

### Pampa. Revista Interuniversitaria de Estudios Territoriales

Universidad Nacional del Litoral, Argentina

ISSN: 1669-3299

ISSN-e: 2314-0208

Periodicidad: Semestral

núm. 26, 2022

revistapampa@gmail.com

Recepción: 23 Marzo 2022

Aprobación: 05 Agosto 2022

URL: <http://portal.amelica.org/ameli/journal/583/5833474001/>

DOI: <https://doi.org/10.14409/pampa.2022.26.e0052>



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional.

**Resumen:** El presente trabajo propone analizar espacialmente los efectos del extractivismo y la financiarización en la ribera del río Paraná. Tomando dos tramos costeros del Área Metropolitana de Rosario (Santa Fe) -parte de la costa central y la costa norte- el artículo despliega un análisis etnográfico, sociológico y espacial que da cuenta de las apropiaciones materiales y simbólicas de ambos segmentos. Se apunta a analizar la resemantización de estas interfaces portuarias-riberenas a partir de la llegada de los grandes capitales financieros, el rol que el Estado tuvo en ese arribo y las consecuencias socioespaciales que suponen. Desmontando los binarios rural-urbano, reprimarización-tercerización, territorio-flujo, se analizan las articulaciones y especificidades de ambos fragmentos.

**Palabras clave:** Extractivismos , Financiarización , Espacialidades , Boom sojero, Boom inmobiliario.

**Abstract:** *This paper proposes to spatially analyze the effects of extractivism and financialization on the banks of the Paraná river. Taking two coastal sections of the Metropolitan Area of Rosario (Santa Fe) -Puerto Norte in the central coast and the north coast- the article displays an ethnographic, sociological and spatial analysis that accounts for material and symbolic appropriations of both segments. It aims to analyze the resemantization of these port-coastal interfaces with the arrival of big financial capitals, the State's role in that landing and the socio-spatial consequences they dragged. Dismantling the rural-urban, reprimarization-outsourcing, territory-flow binaries, the article analyzes articulations and specificities of both fragments.*

**Keywords:** *Extractivism , Financialization , Spacialities, Soy Boom, Real State Boom.*

### NOTAS DE AUTOR

- \* Licenciada en Historia (Universidad Nacional de Rosario - Argentina) – Doctoranda en Ciencias Sociales (Universidad Nacional de Entre Ríos - Argentina).  
Miembro del Centro de Investigaciones Sociales y Políticas (CISPO) – Facultad de Ciencias de la Educación (UNER).

## INTRODUCCIÓN

Suele pensarse que los flujos globales y financieros son intangibles. Su aparente abstracción los ha catalogado como fenómenos deslocalizados. Sin embargo, estas modulaciones no son inmateriales y no pasan inadvertidas a las escalas locales. Llegado el momento, los flujos aterrizan en tierra firme, impactan sobre materialidades concretas, arman y desarman territorios. En ese arribo, los escenarios espaciales los asimilan, intervienen, reflejan y localizan. En cada una de estas operaciones acontece una reterritorialización y una forma específica de apropiación.

En los últimos años, los cuerpos de agua se convirtieron en espacios estratégicos para localizar inversiones. En su perfil productivo, el agua funciona como la vía hídrica de circulación de mercancías; en su perfil inmobiliario, como un paisaje generador de plusvalía urbana y ventajas competitivas. Desde la apertura económica en los años setenta y con la cristalización del neoliberalismo, la interfaz portuaria-riberena de las urbes latinoamericanas fueron resemantizada para atraer capitales. En un primer caso lo hicieron reordenando sus espacios de cara a la producción y exportación de *commodities*. Las antiguas estructuras portuarias, fabriles y ferroviarias, fueron modernizadas y complementadas con nuevas instalaciones. En un segundo caso, las mismas estructuras fueron desmanteladas o reutilizadas en función de las necesidades del sector terciario. La transformación de estos segmentos se orientó a actividades de consumo recreativo, cultural, turístico e inmobiliario.

Con continuidades y rupturas, este proceso coincide con las segmentaciones metropolitanas, que localiza en sus costas centrales las espacialidades destinadas a apropiaciones de servicio, y empuja hacia sus márgenes las actividades fabriles y portuarias. Mientras unas producen espacios escenográficos sobre el río, las otras sedimentan los desperdicios industriales. A pesar de este aparente antagonismo, ambas son efecto de un mismo proceso: la gestión empresarial del territorio, el extractivismo y la financiarización generalizada de las relaciones.

La ciudad de servicios, de perfil global, minada actualmente por el *boom* inmobiliario y los megaproyectos urbanos, está estrechamente relacionada con la localidad agroindustrial de los márgenes, signada por el *boom* sojero y la radicación de la megaempresa rural. En ambos casos se levantan muros -materiales o inmateriales- con el resto de la ciudad, y se pone de relieve un proceso de desplazamiento. Ladrillo y soja funcionan como metáforas de un mismo proceso donde el capital privado, asistido por el Estado, determina las formas de pensar y materializar la ciudad.

En esta línea, el presente trabajo tiene como objetivo analizar territorialmente un fenómeno específico: el extractivismo rural y urbano de la ribera metropolitana de Rosario. Aspiramos a visibilizar una arista poco trabajada, que atañe a las apropiaciones espaciales, materiales y simbólicas moduladas por este fenómeno en la Argentina. Nos enfocaremos en un nodo específico de la costa central de la ciudad de Rosario (Puerto Norte) y en los tramos ribereños del Gran Rosario (con énfasis en la segmentación Baigorria-Timbúes), buscando dar cuenta de la complejidad espacial de estas localizaciones a partir del arribo de las relaciones financieras y extractivistas. Para ello, el artículo se estructura, en primer lugar, desarrollando conceptualmente la noción ampliada de extractivismo, analizando su pertinencia, alcance y límites, y situando este problema en el ámbito rural y urbano argentino. Seguidamente, el trabajo introduce el caso específico del Área Metropolitana de Rosario, en una descripción espacial de los dos tramos ribereños seleccionados. Finalmente, se despliega un cuerpo donde se mixturán las escalas analíticas de los dos primeros apartados -macro y micro-, señalando la llegada del capital financiero en las costas rosarinas y el rol estratégico que el Estado, en sus múltiples niveles, tuvo en ese proceso. A pesar de las especificidades de los tramos seleccionados, el trabajo apunta a entablar articulaciones, nexos y diálogos, manifestando cómo ambos forman parte de un mismo proceso y cómo arrastran consecuencias similares.

---

Becaria doctoral CONICET.

Auxiliar de Primera categoría en la cátedra "Espacio y Sociedad" (Carreras de Antropología e Historia – Universidad Nacional de Rosario).

La metodología utilizada será de doble factura. A través de un recorrido etnográfico -relevamiento por agua y por tierra- se describirán las especificidades de ambos tramos. La inmersión en el campo permitirá dar cuenta de las texturas y la dimensión vivencial de aquellos fenómenos frecuentemente teorizados a escala macro. El *ras* del piso se articulará, a su vez, con una mirada cenital, propia de la sociología, los procesos socioeconómicos y proyectuales. Se relevarán los testimonios de los principales actores involucrados -públicos y privados- a través del análisis de normativas municipales, planes urbanos, archivos hemerográficos y publicitarios, tanto audiovisuales como escritos. En este derrotero se busca suturar un relato orgánico de los procesos globales-macro y también de los intersticios de sentido donde se enmarca lo local, las materialidades y los cuerpos. Se pretende arribar a una proximidad doble: una propia de los flujos desterritorializados, y otra relativa al lugar y sus apropiaciones.

## I)

Atendiendo las dinámicas urbanas de los últimos años, numerosos autores proponen complejizar el concepto de extractivismo (Svampa, Viale, 2014; Gago, Mezzadra, 2015; Vásquez Duplat, 2017; García Jerez, 2019). En su formulación clásica, la noción se circunscribe a aquellas actividades basadas en la expropiación a gran escala de recursos naturales -derivados del sector agroalimentario, hidrocarburos, minería, etc-, con vistas a su commodificación y exportación. No obstante, algunas miradas sugieren que el término se amplíe, que trascienda su exclusividad rural y sea utilizado para describir las dinámicas del suelo urbano, ya que se evidencian tendencias similares en ambos territorios. En principio, el extractivismo no sería sólo una actividad, sino una relación fundada en la financiarización y la mercantilización, que persigue la máxima rentabilidad en el menor plazo posible y es susceptible de ser extrapolada a otros ámbitos. Por esto mismo, Svampa y Viale (2014) afirman que en las últimas dos décadas el extractivismo ha llegado a las ciudades.

Para esclarecer, seguiremos la hipótesis de Gago y Mezzadra (2015) que sugieren las claves de una analogía entre la gestión del capital en el espacio rural y urbano. En la pampa húmeda, el avance del monocultivo sobre nuevos territorios ha sido posible gracias a un complejo andamiaje que incluye adelantos tecnológicos, instrumentos financieros, patentes, apropiación de conocimiento, connivencia del Estado. Todos estos factores permitieron que una oleaginosa como la soja colonizara tierras poco fértiles, donde no se practicaba la agricultura, generando márgenes extraordinarios de rentabilidad. Visto de esta forma, el extractivismo supone una dinámica que antecede y supera la misma expropiación de los recursos naturales. A su vez, en la ciudad, los capitales inmobiliarios se han expandido sobre segmentos urbanos que se encuentran depreciados económicamente -antiguos nichos portuarios y fabriles, barrios obreros-, lo que les permite invertir a un bajo costo. Luego de una renovación cualitativa del área, generan una plusvalía urbana o una renta diferencial que es reabsorbida por los mismos inversores y desarrolladores (Smith, 2013). En ambos casos, el capital se instala en espacios marginales para convertirlos en núcleos de sus operaciones, y lo hace gracias a una serie de mecanismos que lo asisten, principalmente la aplicación de algún tipo de “violencia política”, que flexibiliza el suelo y lo vuelve disponible para las inversiones (Gago, Mezzadra, 2015:41).

Como señalan los autores, lo extractivo supone una gimnasia de valorización que puede replicarse en múltiples espacios y arrastra en ellos consecuencias similares. Siguiendo a Viale (2017), no son los terratenientes sojeros o la megaminería, sino la especulación inmobiliaria la que en las ciudades desplaza a la población, concentra riquezas, provoca daños ambientales, se apropia de las espacialidades públicas, privatiza la gestión y genera una reconfiguración negativa de los territorios. No sólo se trata de grandes capitales gerenciando ambos espacios, sino de un mismo fenómeno de desplazamiento de aquellos actores tradicionalmente ligados a cada uno.

En efecto, en la reformulación extractivista del campo, existe una tendencia hacia una agricultura sin agricultores, haciéndose presente, como veremos más adelante, un actor empresarial que es ajeno al ámbito rural (Gras, Hernández, 2016). Asimismo, en la reformulación extractivista de la ciudad se advierte un

fenómeno doble. Por un lado, se trata de un porcentaje de inmuebles sin habitantes, ya que se presenta una tendencia a construir viviendas que no son adquiridas para ser habitadas sino para resguardar las inversiones. De allí la compulsión con la que diariamente se edifican cientos de unidades que no dan solución al problema de la vivienda, y la naturalidad con la que se impone un sistema donde “el éxito de la ciudad se presenta a través de indicadores como la construcción de metros cuadrados” (Viale, 2017:18), indicadores que, a su vez, no cesan de crecer en las ciudades globales y latinoamericanas. Por otro lado, se trata del desplazamiento de los grupos sociales que habitaban históricamente esos espacios estratégicos. Es por eso que, tanto Svampa y Viale (2014) como Massush (2014), adicionan a la definición de extractivismo las nociones clásicas trabajadas por David Harvey (2013). La destrucción creativa, inherente al arribo de capitales inmobiliarios en barrios estratégicos, supone el desplazamiento de sus residentes, ya sea por mecanismos directos o indirectos - operaciones de venta, encarecimiento del suelo y del nivel de vida- (Harvey, 2013; Janoschka, 2016).

El extractivismo urbano se despliega, entonces, de la mano de recualificaciones signadas por un “carácter cortoplacista, que moviliza espacios de la ciudad para el provecho inmediato del crecimiento económico y de las prácticas de consumo de las elites” (Wertheimer, 2021:89). Los barrios populares se vuelven objeto de resemantizaciones que apuntan a usos de servicio, que se dirigen a otro tipo de contingentes sociales, a otras prácticas y otros habitares. Obreros, trabajadores ferroviarios, pescadores y todo tipo de actores ligados a las franjas ribereñas y a las zonas portuarias, son desplazados, al tiempo que arriban actores ligados a las clases medias-altas, al turismo y al sector empresarial. No se trata únicamente de la creación de espacios residenciales reservados a un segmento social específico, sino de espacialidades destinadas al consumo recreativo, con una gestión privada, mercantilista y securitaria de los espacios públicos. En este sentido podríamos afirmar que el extractivismo urbano se relaciona también con la pérdida de democratización del espacio y del derecho a la ciudad (Svampa, Viale, 2014). Si no son los ciudadanos los que participan de las decisiones en materia de política urbana, entonces: ¿Quién decide lo que se construye? ¿Para quién se construye? ¿Qué calidad de espacios se materializan?

Hablar de extractivismo en términos amplios, tal como hemos optado hacer en este trabajo, nos permite sortear binarios como primarización-tercerización, rural-urbano, y entablar una relación orgánica entre ambos territorios. Ello puede resultar útil para retratar la morfología de las nuevas geografías urbanas-metropolitanas que no responden fácilmente a la alteridad centro -periferia o campo-ciudad (Brenner, 2013). No obstante, cabe mencionar que al término le resta camino por recorrer y es posible que aún deba singularizarse en relación a otros conceptos más difundidos. Al respecto, algunas críticas señalan que, tal y como es descripto, el extractivismo no parece diferenciarse del concepto de financiarización del mercado del suelo y de las relaciones que, en su definición, persigue la máxima rentabilidad en el menor plazo posible, y tiene la facultad de transformar capitales fijos y pocos transables -como la propiedad de la tierra en el campo y la de inmuebles en la ciudad- en capital móvil y con liquidez (García Jerez, 2019).

Frente a ello, algunos autores remarcan que el término supone el fenómeno financiero, pero también lo excede. El extractivismo también incluye en su definición aquellos problemas relativos al territorio y los mecanismos que vehiculizan la expansión del capital hacia espacios periféricos. La novedad radicaría en el rol del Estado para “direccionar cierta parte de la renta extraordinaria de los recursos naturales” (Gago, Mezzadra, 2015:40). En este sentido, el extractivismo supone una “profundización y consolidación de procesos de financiarización del suelo, por sobre los derechos sociales del espacio urbano y el respeto a los bienes comunes” (Wertheimer, 2021:88).

A su vez, no se debe soslayar el alcance de la categoría para entablar diálogos al interior de un fenómeno que aún es analizado de forma fragmentaria. El ámbito urbano carece de un análisis integral como el que goza el ámbito rural. Es por eso que “una ampliación del concepto de extracción puede ayudarnos a definir de una manera más sistémica rasgos fundamentales de la lógica de funcionamiento del capitalismo actual, más allá de la recurrente definición negativa (lo que ya no es), pero también de su inacabada transición (un infinito

*post*)” (Gago, Mezzadra, 2015: 40). Desde esta perspectiva se asume que lo rural y lo urbano integran una misma red social, económica y simbólica; y que los nuevos problemas requieren nuevas conceptualizaciones.

Para darle materialidad y coordenadas a este fenómeno, trazaremos un breve recorrido, desde sus inicios hasta la actualidad. En Argentina podemos localizar su germen a finales de los años ochenta, momento en que el Estado implementó la estrategia aperturista. Desde entonces esta relación no cesó de fortalecerse, incluso en la época de la posconvertibilidad, caracterizada por la aplicación de políticas progresistas y redistributivas.

En el año 1989, con la finalidad de restaurar el equilibrio en su tasa de beneficio, los países del primer mundo adoptaron medidas de ajuste sobre los países del tercer mundo. El paquete de reformas, conocidas como el Consenso de Washington, consistió en reducir la injerencia del Estado en la economía a través de una estrategia de apertura comercial, liberalización de los mercados, reprimarización de la economía, disciplina fiscal, flexibilización laboral, reforma tributaria, descentralización administrativa, suba en las tasas de interés (Vargas, 2010). En este reordenamiento geopolítico, América latina se posicionó como una plataforma global de producción y exportación de recursos básicos. Con el correr de los años, la demanda por parte de los países centrales generó un *boom* en los precios internacionales de materias primas y bienes de consumo. Este nuevo orden fue denominado por Maristella Svampa (2013) como el “Consenso de los commodities”.

A partir de entonces, el agro se perfiló como un negocio asociado al “carácter global de las formas de acumulación capitalistas” (Gras, Hernández, 2016:19). La megaempresa fue el recorrido final de una transformación iniciada con la adopción de los preceptos de la Revolución Verde<sup>[1]</sup>, en la que el campo viró desde una lógica patrimonial hacia una lógica de negocios, en aras de adquirir máxima productividad. Como esgrimen Gras y Hernández (2016), este modelo no depende tanto de la propiedad de la tierra, como de su gestión y su articulación con otros sectores de la economía, como el financiero y los servicios orientados tecnológicamente. En efecto, fue la bio-industria el que convirtió al agro en un espacio profesionalizado, con maquinarias informatizadas e insumos innovadores, como los paquetes biotecnológicos y la técnica de Siembra Directa<sup>[2]</sup> aplicada sobre la soja (Lattuada, Neiman, 2005).

Para formar parte del sector no era condición *sine qua non* ser propietario de la tierra, más sí disponer de capital, saber gestionar los recursos, y contar con flexibilidad para colocar o retirar la inversión según los márgenes de beneficio. La imagen del estanciero rural que trabajaba tranqueras adentro, portador de los valores tradicionales de ruralismo familiar, fue sustituida por la de un empresario transectorial ajeno al mundo rural, que en momentos de crisis puede replegar y deslocalizar sus inversiones. En este sentido, el territorio de superficie continua, característica del agro anteriormente, se transformó en una disposición en red, que articula arrendamientos, *pool* de siembra, contratistas, aseguradoras, etc. En lugar de agrupar diferentes elementos para ensamblar un producto final, la gestión financiera desmonta, atomiza y diversifica para amortiguar el riesgo. Esta dinámica dio lugar a la llegada de grandes jugadores e importantes concentraciones en el agro. Las corporaciones controladoras de grandes extensiones de tierras como el grupo IRSA, Benneton y Los Grobo se fortalecieron aún más, generando la expulsión de los pequeños y medianos productores agrarios (Lattuada, Neiman, 2005; Azpiazzu, et. al., 2011).

El viraje hacia el extractivismo y la financiarización tuvo su correlato en los núcleos urbanos. Con el repliegue del Estado Nación y la descentralización administrativa, las ciudades se vieron forzosamente autonomizadas y empujadas a asumir un protagonismo que no había ostentado hasta entonces. Los aparatos administrativos quedaron desbordados por nuevas responsabilidades que no podían afrontar con sus acotados presupuestos. Sumado a ello, la debacle del sector industrial, ocasionada por el abandono de las medidas de fomento, generó que las ciudades se quedaran sin su principal motor de acumulación. La salida a esta crisis fue acudir al sector privado e ingresar en el circuito de capitales.

La ciudad se ofreció como una mercancía, un producto de consumo para los flujos globales y debió competir frente a otras ciudades por la inversión de capitales. Para ello adoptó nuevas herramientas y estrategias. Los servicios urbanos se flexibilizaron para ajustarse a las exigencias funcionales y estéticas del capital, facilitando su circulación y reproducción (Harvey, 2013; Hall, 1996; Vainer, 2000). La planificación

se alejó del hecho estatal, centralizado y vertical. El Estado comenzó a trabajar de forma atomizada, en connivencia con nuevos actores y escalas, en un modo de gestión que viró desde la burocracia nacional hacia las administraciones locales y los agentes privados (De Mattos, 2004). Se utilizó el marketing para construir una marca urbana atractiva dirigida a usuarios solventes, ligados al sector terciario. A través del turismo, el comercio, el mercado inmobiliario, el consumo, las comunicaciones, el sector de la construcción, el suelo urbano lideró la reactivación económica. Ello supuso, no obstante, un escenario crítico. Los empresarios con mayor cintura fácilmente drenaron sus inversiones hacia los sectores en auge, los de menor envergadura, en cambio, quedaron por fuera del circuito económico (Schvarzer, 2001).

Como mencionábamos anteriormente, las inversiones arribaron en áreas estratégicas, principalmente los segmentos ferroporuarios. Las estructuras fabriles, los galpones ferroviarios, los silos de conservación, las grúas de embarque, los muelles, fueron catalogados como “espacios vacíos o degradados”, etiqueta que legitimó las resemantizaciones en clave empresarial (Marcús, Vásquez, 2017). Siguiendo la afirmación de Daher (2013), según la cual el capital deslocalizado tiende a concentrarse geográficamente en los conglomerados metropolitanos, los flujos se concentraron en dos espacios. En sus márgenes, las inversiones reciclaron y ampliaron las estructuras productivas para radicar las instalaciones del agronegocio. En sus centros, las inversiones resemantizaron esas mismas estructuras en clave terciaria, motorizaron el cambio ontológico de la ciudad, su pasaje de ciudad industrial a ciudad de servicios.

En este derrotero vale la pena destacar algunos matices. Al contrario de lo que tiende a pensarse, el fenómeno de urbanización posfordista no está asociado a una concepción de “suma-cero” respecto del Estado Nación (Brenner, 2003). Los grandes capitales no avanzan en detrimento del rol del Estado, sino que hacen emerger nuevas formas de gubernamentalidad, reconfiguraciones multiescalares y ensamblajes público-privados. En este sentido, no se trata de la retirada o la ausencia del Estado en materia de producción espacial. Por contrario, se debe enfatizar su activo rol en la reproducción privada del espacio (Ríos, 2005). En otras palabras, la llegada de las inversiones no se hizo a pesar del Estado, sino asistido por él, a través de una amplia batería de medidas que garantizaron la seguridad y la rentabilidad a los flujos de capital (Svampa, 2017).

Como mencionamos en la introducción, los flujos no se implantan en el espacio de forma unilateral, indistinto a las materialidades, las escalas nacionales y locales. Para dar cuenta de ello, en el próximo apartado recapitularemos sobre la escala espacial del Área Metropolitana de Rosario (en adelante, AMR), tanto en su ribera central (Rosario) como en sus márgenes (Gran Rosario). El AMR es un caso ampliamente representativo de cómo el capital financiero y el fenómeno extractivista, arribaron a un mismo frente ribereño creando efectos espaciales diferenciados. En la costa central de Rosario, lo hizo resignificando las estructuras ferro-portuarias en clave de servicio, creando un espacio escenográfico de cara al río Paraná. En la costa del Gran Rosario, en cambio, lo hizo profundizando su rol productivo, levantando muros materiales y dándole la espalda al mismo cuerpo de agua.

## II)

El AMR es un conglomerado ubicado en la zona litoral de Argentina. Desde sus orígenes a fines de SXIX el sector se constituyó como una zona portuaria. La morfología de la ribera ha sido estratégica, desde entonces, para radicar instalaciones productivas. Al hecho elemental de que el agua es esencial para aprovisionamiento y desechos, se le adiciona que la altura de las barrancas -que puede alcanzar los veinte metros- facilita las cargas desde las plantas hasta las embarcaciones, sin necesidad de utilizar esclusas (Mori, et.al, 2018). El río ha sido el eje argumental del área, el nexo de la región con el resto del mundo.

Visto desde arriba, el AMR es una gran mancha, de unos 70km largo, que se extiende desde las localidades de Timbúes al norte y Arroyo Seco al sur. En su centro gravitacional se encuentra la ciudad de Rosario, a la que le satelitan cuerpos de menor tamaño. Aunque administrativamente no pertenece a la misma jurisdicción, el área es una unidad de sentido en materia de planificación urbana, estrategias económicas, infraestructura,

apropiaciones simbólicas, etc. La mancha corre longitudinal al río Paraná, a quien parece metastatizar desde su ribera. Su color gris contrasta con el marrón barroso del río y el verde de las islas. Las líneas ortogonales de la ciudad y la geometría de las parcelas rurales quedan truncadas por las formas orgánicas del río y los humedales. Como menciona De Certeau (2008), desde arriba la agitación, por un instante, se detiene. Todo convive sin profundidad, sonido u olor. Sin aparente conflicto. Al ras del piso, en cambio, emergen otro tipo de espacios. Colocándonos sobre la costura ribereña, el río Paraná no es sólo un hilo de 4880km que desciende desde Brasil, es una masa densa, espesa y caudalosa.

Recorrer por vía acuática y terrestre la zona, desde la ribera central de Rosario hasta Timbúes -(40 km aproximadamente)-, nos brindó algunas radiografías para conocer en profundidad la espacialidad. Desde el Monumento a la Bandera y en dirección norte, Rosario muestra una postal renovada. La reconversión del frente costero, iniciada en los años 1990s., tuvo la intención de catalizar una imagen que fuera atractiva para los flujos inversores. El río comenzó a explotarse desde una arista recreativa y paisajística, política que debió acompañarse con el traslado de las actividades portuarias y productivas que funcionaban en la zona. Funcionarios locales, inversores privados y promotores inmobiliarios crearon una sinergia para embellecer la costa y configurar la ciudad como nicho turístico regional.

Los fósiles portuarios fueron reciclados o demolidos, creando una oferta gastronómica, comercial, cultural y recreativa de cara al río. Parques públicos, paseos peatonales, terrazas, jardines arquitecturizados, mobiliarios recreativos, dispositivos culturales y una amplia oferta de consumo, insertaron la ciudad en el circuito de competencia en menos de veinte años. Este proceso se complementó con una operatoria inmobiliaria que configuró un imponente *skyline* de edificios. La arquitectura de autor y las obras de vanguardia erigidas sobre la franja costera, fueron manifiesto de la metáfora acuñada en aquella misma época: “Rosario dejó de darle la espalda al río”.

El epíteto de la renovación ribereña comenzó en el año 2005 cuando capitales locales, nacionales e internacionales se volcaron sobre el antiguo Puerto Norte, un espacio de 100 hectáreas emplazado en la costa central de la ciudad. Las operaciones se inauguraron con un primer emprendimiento denominado las torres *Dolphins Guarani*, dos cilindros verticales de 137 metros de altura coronados con luminaria de colores. Las intervenciones se sucedieron unas tras otras y continúan extendiéndose por el barrio obrero de Refinería<sup>[3]</sup>, aledaño a Puerto Norte. El resultado es una espacialidad de perfil global que dialoga cognitivamente con otros emplazamientos similares en otras partes del mundo, pero no con su entorno inmediato. Este espacio habilitó una dimensión desconocida del río Paraná: la de la especulación inmobiliaria.

El recorrido por agua muestra a Puerto Norte como una escenografía. Nos deslizamos contra la corriente convulsionando el agua marrón. La visibilidad hacia abajo es nula. Dejamos atrás las estructuras corroídas de algunos muelles portuarios y a los pescadores que prueban suerte sobre ellas. También quedan atrás algunas casillas de chapa y madera, que cuelgan sobre la parte baja de la barranca. Anteriormente habitaban allí decenas de pescadores artesanales, pero a partir del plan de la política de recuperación costera, fueron paulatinamente desalojados (Roldán, Godoy, 2020). Contemplamos la emergencia de varias volumetrías y materialidades que se suceden unas tras otras: torres verticales de concreto, estructuras de hierro, bloques de ladrillo visto, cilindros de hormigón, prismas espejados. Las instalaciones portuarias, fabriles y ferroviarias ensamblan postal antiséptica del puerto. Así lo muestran los silos cerealeros, antiguamente utilizados para acopio de granos, ahora reconvertidos en un hotel cinco estrellas; o la Refinería de Azúcar, primera del país, que devino en un conjunto de residencias de alta gama. Las grúas embarque, antiguamente utilizadas para carga y descarga de mercadería portuaria, se suspenden de forma oblicua a la ribera, iluminadas por reflectores de neón, entre algunas unidades de vivienda, un restaurant de comida japonesa y salones de uso corporativo. Las renovaciones en clave de servicio balconean sobre el río. El paso en lancha nos permite ver las *amennities* de los emprendimientos: guarderías náuticas, muelles, jardines y parrilleros regulan el contacto con el agua.

Por tierra, Puerto Norte se anuncia a una distancia considerable. El preludio es la caminata por el parque Sunchales, espacio verde donde se emplazan los Silos Davis, -ahora reconvertido en el Museo de Arte

Contemporáneo-. En él, transitamos por una senda peatonal, algo estrecha y deteriorada. A la izquierda corre la Avenida de la Costa que, resultado de las negociaciones del municipio con las desarrolladoras privadas, recientemente inauguró su doble traza. Debajo del asfalto, las antiguas parrillas ferroviarias yacen sepultadas, al igual que la hegemonía del ferrocarril. A mi derecha, sobre el parque, se desarrolla un mosaico de apropiaciones. Un gran número de personas corren y caminan con atuendos deportivos y atuendos no deportivos, otras juegan al fútbol en canchas improvisadas, varias más se desplazaban en bicicleta. Me abro paso entre vendedores ambulantes, artesanos y personas que comparten charlas sobre el pasto. Algunos grupos toman cerveza y otros tocan la guitarra. Camino entre un tumulto de personas que espera para ser atendidos en el carrito de comida, y frente a un hombre que hace un asado sobre el pasto, rodeado de gatos callejeros.

La llegada a Puerto Norte se anticipa con varios metros de antelación. Detrás de las *Dolphins Guarani*, se contemplan un sinnúmero de torres de edificios en proceso constructivo. Algunas están terminadas y vacías, otras dejan entrever sus estructuras de hierro y esqueletos de hormigón. Grúas, excavadoras y tractores trabajan diariamente en terrenos del barrio Refinería donde anteriormente se emplazaban casas bajas unifamiliares. En la cuadra de enfrente veo entre pastizales algunas viviendas precarias, de chapa y madera, del asentamiento Trechell, que aún permanecen a pesar de la avanzada inmobiliario. A su lado, gigantes carteles de obra amurallan el resto de la cuadra. Son carteles de constructoras y desarrolladoras llamando a invertir y prometiendo grandes márgenes de ganancia. La transformación del espacio por el que me deslizo también evidencia el inminente ingreso a Puerto Norte. La senda peatonal se torna más amplia y el mobiliario urbano más nuevo, contrastando con el tramo anterior. Las farolas se alzan de forma métrica, intercaladas con reposeras de hormigón y gramíneas recién plantadas. El pasto está al ras del piso.

Al penetrar en Puerto Norte, los sonidos de la urbe quedan sedimentados. Un silencio espectral invade la escena. Alejarme de la Avenida de la Costa colabora a ello, pero también lo hace la merma de personas circulando. El tráfico peatonal desciende de forma drástica y aquellos que anteriormente transitaban con vehículos no motorizados -bicicletas, monopatinos, *rollers*, *skates*- desaparecen por completo. Al interior de Puerto Norte está prohibido andar en cualquier medio de transporte -motorizado o no-. Las apropiaciones espontáneas, evidentes en el parque Sunchales, también se desvanecen. No hay vendedores ambulantes, música, pescadores o personas jugando a la pelota. Las pocas corporalidades que visualizo recorren el lugar con cierta cautela.

Arribo al núcleo de Puerto Norte, donde se despliega una rambla de gran magnitud que amalgama las diferentes tipologías. La explanada se cierra y se abre de forma caleidoscópica sobre el río, insinuando un amplio balcón. Sobre ella se precipitan emprendimientos inmobiliarios, salones empresariales, y un gran número de locales comerciales y gastronómicos. Parte de oferta de servicios -restaurantes, caferías, heladerías- se dilata sobre el espacio exterior con mesas, sombrillas y sillones. Otras galerías comerciales se despliegan en el subsuelo de la plaza. En este nodo, un número considerable de personas socializan y consumen la oferta de que brindan los emprendimientos; gran parte de ellas responde a turistas y a oficinistas, así lo deduzco de sus vestimentas y sus gestos: los primeros, vestidos con zapatillas deportivas y ropa cómoda, tienen sombreros, cargan mochilas, cámaras de fotos, y señalan su entorno dejando entrever expresiones de asombro. Los segundos, en su mayoría varones jóvenes, exhiben trajes de vestir ajustados y camisas que combinan con cinturones y zapatos de cuero.

Las terrazas se intercalan con canteros cuidados y algunos bancos. Me deslizo sobre ellas mientras contemplo las estructuras metálicas, las fachadas de ladrillo y de chapa que alguna vez fueron características de la arquitectura portuaria. Ahora albergan en su interior *pent-houses* y *lofts*, una línea inmobiliaria de categoría premium, con piscinas, canchas de fútbol y de tenis<sup>[4]</sup>. Las macetas y las reposeras en algunos balcones son indicios de que allí habita gente, sin embargo, existe un gran número de viviendas vacías. En ningún balcón se observan personas, aunque sí en las *ammenities* de los desarrollos. A mi izquierda, un gran prisma

vidriado, suspendido entre dos torres, revela el interior de un gimnasio, donde algunas personas se ejercitan, contemplando el río de forma panorámica.

Mi paso se detiene para observar cómo dos fotógrafos capturan la imagen de una pareja de novios y una quinceañera que posan frente a ellos. Los fotógrafos encuadran a los protagonistas de manera tal que el horizonte de la imagen sea el *Design Hotel Puerto Norte*, cuyo diseño lo ha convertido en una de las tipologías más representativas del espacio: un cuerpo prismático transparente apoyado sobre 14 cilindros de hormigón. Sigo caminando y contemplo a lo lejos otro horizonte: la torre de oficinas *Nordlink*. Por su materialidad espejada se erige como un panóptico, desde su interior se puede ver sin ser visto. En su interior contiene firmas financieras, corredoras de granos y gestorías agropecuarias.

A pesar de tratarse de un espacio público, en Puerto Norte existen ciertos patrones que jerarquizan y segregan el espacio. Sobre su perímetro se implantan garitas de vigilancia. La seguridad privada recorre la zona a pie y con vehículos motorizados, siguiendo de cerca a los transeúntes e interceptando cualquier actividad ilícita. Su proximidad funciona como garante de una relación segura entre el espacio exterior y los consumidores de los emprendimientos. Las circulaciones están, entonces, mediadas por esta presencia permanente. En esta línea también opera la disposición del espacio, que regula el flujo de personas a través de estrechos pasajes entre las explanadas. La invitación a ingresar no es explícita, e incluso puede pasar inadvertida. La materialidad y morfología del mobiliario urbano, los jardines arquitecturizados y las cámaras distribuidas por todo el espacio, terminan de sentencian una circulación restringida. En conjunto, se trata de mecanismos de control que no requieren de una autoridad prohibitiva, pueden producir un *locus de exclusividad* sin necesidad de levantar muros, cercas o rejas. Aunque se trate de un espacio de libre acceso, hay muros inmateriales que disciplinan sus usos y apropiaciones.

Continuando el recorrido, revalidamos la continuidad en la apropiación pública, semi pública y recreativa de la ribera de Rosario. En algunos tramos hay costaneras, en otros playas balnearias, miradores, nodos gastronómicos, espacios culturales municipales o concesiones a clubes deportivos. Avanzamos en dirección norte por el agua, abriéndonos paso entre kayaks, motos de agua y lanchas que cruzan hacia los paradores isleños. Las embarcaciones de deporte y recreo matizan la marcha de los grandes buques navieros.

Al cruzar el puente Rosario-Victoria, límite entre el casco urbano de Rosario y el Gran Rosario, el paisaje descompone paulatinamente su perfil recreativo. Diferentes instalaciones industriales comienzan a manifestarse sobre la costa de Baigorria. Persisten, sin embargo, algunas costas balnearias. En las localidades contiguas, Bermúdez y Fray Luis Beltrán, los atisbos de esparcimiento se ausentan definitivamente. La barranca se transforma en una espalda urbana que sostiene y expresa la cacofonía industrial. La fábrica de celulosa, la fábrica militar, la arenera, la fábrica de porcelana y otras, se intercalan con ruinas productivas. Los caños incrustados en las barrancas vierten líquidos de diferentes colores y densidad sobre el río.

Arribando a San Lorenzo y Puerto General San Martín (en adelante, PGSM) emergen las terminales portuarias de las empresas agroexportadoras y las plantas de refinamiento de hidrocarburos. Molinos, Vicentin, Akzo Nobel, son las primeras firmas del perímetro portuario. Luego de un breve segmento de ribera urbana en San Lorenzo, es el turno de las refinerías de combustible Axion, YPF, Oil, y las multinacionales Cofco, Cargill, Dreyfus, Terminal 6, AGD, Renova y muchas otras. Sólo en este tramo se asientan diez puertos de embarque, siete establecimientos de producción de aceites, cinco complejos de silos, catorce empresas químicas, siete depósitos y plantas de refinación de hidrocarburo, y otro gran número de empresas metalúrgicas (Schweitzer, 2017).

Surcamos los mastodónticos buques Panamax de casi 300 metros de largo y 20 de alto que ahora se multiplican por todo el río. Algunos se encuentran amarrados en las terminales, otros están estacionados en la orilla opuesta. Desde la visión cartográfica se observan formas euclidianas, líneas rectilíneas, círculos, poliedros. Desde el lecho, en cambio, las estructuras adquieren un volumen colosal; cilindros, prismas y tentáculos mecánicos avanzan sobre el río. Los muelles, las torres, las grúas, las cintas transportadoras, los tubos de embarque, todo tiene una dimensión inabarcable. No hay puertas, ventanas o personas que puedan

proveer una referencia de la escala real. Las estructuras monumentales no tienen la antiseptia de Puerto Norte. La escena es más bien viscosa. El paisaje aparenta un montaje cyberpunk. Las figuras de hormigón se intercalan con metales marrones manchados de óxido, pilotes de hierro corroídos y líquidos que caen al río. Las instalaciones tienen una cadencia maquinal, se mueven por sí mismas y, a pesar de crujir constantemente, son mudas. La ingeniería no plantea un diálogo con el entorno sino el monopolio de la palabra. En este horizonte, el río se vuelve una plataforma pasiva sobre la cual las estructuras avanzan, dominan. Los desechos de plomo, cromo, los escapes de gas y los derrames de aceite son una constante en esta zona.

También por tierra el entorno urbano cambia al cruzar el puente Rosario-Victoria. El río, que antes era una presencia constante al costado del camino, se vuelve evasivo en algunos tramos y prácticamente inaccesible en otros. Las calles están configuradas por un ritmo diferente al de la ciudad de Rosario. Los espacios de circulación peatonal se hacen cada vez más escasos, así también los paseos recreativos y las ciclovías. En efecto, las movilizaciones alternativas, que privilegian el cuidado ambiental y la salud de los ciudadanos, en ascenso en Rosario en los últimos años (Roldán, Godoy, 2018) desaparece a medida que recorremos el Gran Rosario. El único medio de transporte no motorizado es la bicicleta, pero no es una experiencia recreativa o deportiva, sino un dispositivo con fines de traslado y casi exclusiva de los sectores populares.

El vehículo representativo es el camión. La zona está atestada de camiones estacionados en la trama urbana o circulando. En época de cosecha esta imagen se potencia, estos vehículos saturan las rutas y el ingreso a cualquiera de estas localidades se torna imposible. La zona recibe por vía terrestre cerca de 1.900.000 camiones, 173.000 vagones de tren y 5.000 barcazas. Estos flujos no le son indiferentes a la trama urbana, a sus materialidades y a sus vivencias. Prevalece una apropiación del espacio circunscripta a un sector específico: varones cis, jóvenes y adultos, de clase media-baja. Sus corporalidades, vestimentas, gestos y movimientos se encuadran del espectro perimetrado por masculinidades hegemónicas. Son trabajadores ligados al sector industrial y su logística: camioneros, operarios de fábricas, amarradores, montados con camisas leñadoras, mamelucos, cascos y borcegos de seguridad, que circulan por cada una de las calles que recorro.

Arribar a la costa se vuelve dificultoso a pesar de encontrarse a escasas cuadras. En la zona de Baigorria y San Lorenzo, existen, con discontinuidades, algunos tramos panorámicos sobre el río. Las intermitencias se deben a apropiaciones privadas; existen asentamientos institucionales, particulares que radicarón su vivienda personal, algunas concesiones a clubes y, en su mayoría, apropiaciones destinadas a usos industriales. En las localidades de Fray Luis Beltrán, PGSM y Timbúes el acceso al río está completamente vedado por las instalaciones productivas. En un primer grupo se encuentran las industrias siderúrgicas, metalmecánica, petroquímicas, fábricas de autopartes y otras. En un segundo grupo, las megaempresas agroindustriales, encargadas del acopio, el procesamiento y la exportación de granos, sobre todo de la soja y derivados.

Las estructuras productivas actúan como una muralla material. Enclavado en el tejido urbano se levantan muros de cinco metros de alto, alambrados y rejas que cercenan el acceso al río. Los silos de conservación, las chimeneas y otras estructuras fabriles, ensamblan un paisaje de una alteridad distópica en el medio de la trama. Así como se observaba desde el río, en la calle prevalecen los desperdicios y en el aire flota una bruma contaminante. Las chimeneas expiden un vapor espeso. Los subproductos como el expeler de soja vuelan en partículas y se depositan sobre todas las superficies. A ello se le suman los insumos agroquímicos, el azufre, y los gases desprendidos de los granos en acopio, que eventualmente generan explosiones o incendios. Con la circulación y la descarga de los camiones, los granos se derraman y se amontonan al costado de la calle atrayendo todo tipo de roedores. La contaminación también es odorífera y sonora. El estruendo maquinico y el olor putrefacto son una constante a la que hay que acostumbrarse. La calidad ambiental queda subordinada a la racionalidad productivista y al cortoplacismo (Pintos, 2017).

### III)

Como se desprende del recorrido etnográfico, en una misma época ambos segmentos costeros transitaron derroteros diferentes. El Gran Rosario catalizó las dinámicas del agronegocio radicando la megaempresa sobre su margen ribereña. Compañías cuyos nombres resonaban en la cuenca de Misisipi como Cargill, Dreyfus y Bunge, canalizaron sus inversiones hacia esta zona. El proceso de ocupación fue infranqueable. En la actualidad operan en la zona del Gran Rosario 28 terminales portuarias particulares<sup>[5]</sup>, lo que se traduce en un 72% de privatización de la ribera (Taller ecologista, 2019). Sin embargo, como señalamos anteriormente, ello no hubiera sido posible sin la asistencia del Estado al sector privado, que brindó flexibilidades fiscales, tributarias, ambientales, laborales, modificó normativas existentes o creó otras ad hoc, socializó riesgos y costos. Repasaremos cronológicamente algunos acontecimientos de este proceso.

La desregulación marítima se inició en el año 1979 con la sanción de la ley n°22.108 que autorizó a comercializadoras, cooperativas y asociaciones de productores de granos a ser propietarias de elevadores y terminales de carga en las zonas portuarias (Raposo, et.al: 2017). Producto de esto, seis años más tarde se inauguró el primer puerto privado del país, el complejo “Terminal 6”, asociación de las firmas AGD y Bunge, que emplazaron terminales sobre 320 hectáreas de la cosa de Timbúes. La desregulación se sedimentó en el año 1992 con la reorganización administrativa del Estado y la transferencia de las competencias nacionales. Con la ley n° 24.093, las unidades de la ex Junta Nacional de Granos se cedieron a título gratuito a las provincias y municipios con vistas a su privatización (Pascar, et.al., 2018). A la provincia de Santa Fe le correspondieron todos los puertos menos los de la ciudad de Rosario y Santa Fe, donde se crearon administraciones mixtas denominadas Enapro y Eapsf, respectivamente.

En 1995 se iniciaron las obras de infraestructuras previstas por IIRSA<sup>[6]</sup>, dirigidas a acondicionar las vías hídricas de los ríos Paraná y Paraguay. La Hidrovía Paraná-Paraguay fue un proyecto transfronterizo cuyo objetivo era consolidar el rol del Mercosur en el mercado global, dando salida marítima a las materias primas provenientes de Bolivia, Paraguay y Argentina. En el mismo año, la empresa belga NULL ganó el llamado a licitación ordenado por el Ejecutivo Nacional para modernizar el balizamiento y dragado del río Paraná en el tramo Buenos Aires-Santa Fe (Pascar, et.al., 2018). Esta operación llevó a 36 pies de profundidad el lecho del río, desde el Atlántico hasta Timbúes, lo que permitió el ingreso de buques de gran calado. Con estas innovaciones, Cargill radicó su planta sobre la ribera de PGSM y la firma estadounidense ACBL (actualmente AUBL) se instaló en Pueblo Esther como operadora de barcazas y mantenimiento de flota (Taller Ecologista, 2006).

En simultáneo, se formalizaron las Reformas de Innovación y Vinculación Tecnológicas entre el sector público y el productivo. A través de ellas el Estado argentino se hizo cargo del proceso investigación y desarrollo de biotecnologías aplicadas al agro (Patrouilleau, et.al, 2019). Diferentes organismos, laboratorios y universidades nacionales se pusieron al servicio de estas reformas y funcionaron como proveedores de conocimiento tecnológico patentable. De esta forma, las empresas privadas socializaron los costos y los riesgos relativos al proceso de investigación (Gras, Hernández, 2016). Asimismo, en el año 1996 Felipe Solá, entonces secretario de agricultura, firmó el decreto n°167 que autorizaba la producción y comercialización de soja transgénica RR2 resistente al glifosato, y con ello dio impulso definitivo al paquete biotecnológico patentado por Monsanto (Delgado, Villarreal, 2017). Arribaron al país empresas transnacionales productoras de semillas transgénicas, herbicidas, agroquímicos y biotecnologías como Bayer crop-science, Dupont-Pionner, Syngenta, Monsanto, etc. Los nuevos dispositivos convirtieron a la soja en un producto de gran eficacia y adaptabilidad, capaz de soportarlas vicisitudes del suelo, las inclemencias climáticas, las plagas o las enfermedades. Paulatinamente, la oleaginosa monopolizó el suelo de cultivos, acabó con el sistema de rotación y empujó la ganadería hacia tierras marginales como los humedales del río Paraná.

En 1997 se otorgaron las habilitaciones definitivas a Terminal 6, La Plata Cereal, Punta Alvear, Cargill, Asociación Cooperativas Argentinas, y las empresas que ya estaban instaladas, como Bunge y Molinos,

ampliaron la capacidad de almacenamiento, trituración y transporte de granos (Galimberti, 2019). En paralelo, los municipios flexibilizaron sus normativas para favorecer la radicación de las empresas en zonas de uso residencial. Por mencionar un ejemplo, con la Ordenanza MPGSM 5/96 (1996), el 90% del uso del suelo de PGSM quedó catalogado como un área “industrial o no conforme”, lo que significa que las zonas residenciales, enclavadas en el medio de la traza urbana, devinieran espacios habilitados para las actividades industriales.

A pesar del amplio crecimiento del modelo de producción, comercialización y exportación de soja, su auge llegó con la posconvertibilidad. En este período emergieron nuevos mercados demandantes del producto como China, Australia, La India y Vietnam. La devaluación del 200% implementada en 2002 por el gobierno nacional, y la escalada en el precio de los commodities, quintuplicaron el volumen de exportación de soja y derivados -poroto, aceite y harina-. En la primera década del SXXI, las exportaciones de este producto pasaron de 3 a 15 y las exportaciones totales de 26 a 70 mil millones de dólares (CEPXXI, 2021). Con estos índices, el Gran Rosario se transformó en el mayor *cluster* de procesamiento de soja del mundo, por su capacidad teórica de *crushing*, por su concentración geográfica y por el flujo de exportaciones. Con pocas intermitencias, las inversiones crecieron exponencialmente favorecidas por estos eventos. En el año 2016 los funcionarios nacionales y provinciales celebraban inversiones por casi US\$ 1.200 millones en la zona (La Capital, 2016).

El correlato de este proceso se emplazó en la zona central del AMR. Mientras en los márgenes del conglomerado se radicaron las instalaciones del agronegocio, la ribera septentrional de Rosario transitó una reconversión en clave terciaria. La crisis vivenciada en la década del noventa obligó a la administración municipal a hacerse de tecnologías para captar las inversiones del sector privado. Buscando revertir años de inestabilidad, la municipalidad adoptó estrategias para transformar a Rosario en una ciudad competitiva a escala regional. Se acogieron instrumentos de gestión del ámbito empresarial, se elaboraron planes estratégicos y urbanos, se fomentó la coparticipación público-privada, se flexibilizaron las exigencias legales, se utilizaron herramientas del marketing para crear una marca urbana, se asistió a ferias y exposiciones internacionales, se fomentó la arquitectura de autor.

La desconfianza edificada hacia el sector financiero luego del llamado “corralito”, ocasionó que el excedente agrario se volcara sobre el mercado inmobiliario (Lapelle, et.al, 2011). Los índices de aumento del metro cuadrado en dólares fueron mayores que la inversión de acciones en bolsa y plazo fijo, de manera que las nuevas unidades edificadas se comportaron como activos financieros (Barenboim, 2016a). Los márgenes de rentabilidad para inversores, propietarios y desarrolladores inmobiliarios fueron extraordinarios. El *boom* sojero emplazado en la costa del Gran Rosario motorizó el *boom* inmobiliario-financiero en la zona central de Rosario. Como mencionaba Augusto Pantarotto, secretario de planeamiento en los años previos al 2004 y partícipe de uno de los emprendimientos inmobiliarios de Puerto Norte, la soja “profesionalizó a los constructores y a los arquitectos” (Fucaraccio, 2016:53).

En este contexto emergen los megaproyectos urbanos que funcionan como usinas donde se dirimen intereses locales y globales, privados y públicos. Se caracterizan por su arquitectura de punta, por su escala, por el peso de los actores privados y, sobre todo, por la prioridad de capitalizar la renta urbana. En ellos, el capital persigue la valorización depreciada del suelo para invertir a bajo costo y, luego de un ajuste en la arquitectura normativa, generan una renta diferencial de márgenes extraordinarios. Es decir, son herramientas de creación y captación de plusvalía urbana (Cuenya, 2006; Kozak y Feld, 2018).

Puerto Norte, encolumnado en este sentido, fue el espacio que absorbió y capitalizó la bonanza proveniente del agro. De los 44 mil permisos de obras registrados<sup>[7]</sup> entre los años 2002 y 2010, el 70% correspondieron a este reducto (Reporte inmobiliario, 2011b). A su vez, mientras el precio promedio del suelo en la zona central de la ciudad aumentó un 300% entre los años 2003 y 2012, en el caso de Puerto Norte los índices fueron aún mayores, debido a que la operación responde a las características de especulación inductiva<sup>[8]</sup> en área de condominio (Barenboim, 2016b, 2017a). La llegada de una racionalidad extractiva-financiera a esta zona convirtió al río, las barrancas y las islas en recursos escenográficos para la creación de valor agregado, ya que,

como mencionan desarrolladores, el elemento líquido puede valorizar hasta en un 40% los emprendimientos ubicados sobre los frentes costeros en relación a aquellos que se encuentran en otra ubicación (Reporte inmobiliario, 2011a).

Constructoras, desarrolladoras, grupos inversores y *holdings* inmobiliarios de escala nacional e internacional, como Lattuca, Rosental-Fundar, TGLT, Ingeconser, etc. lideraron la reconversión de la zona. No obstante, a pesar de la escala de estos actores, para materializar un proceso de esta envergadura, el rol del Estado resultó fundamental. Como mencionamos en el primer apartado, para captar inversiones es necesario un Estado activo, participando en la reducción de riesgos, creando normativas *ab hoc* o flexibilizando las existentes. La municipalidad de Rosario, en esta línea, asistió el proceso a través de diferentes instrumentos de actuación. Veremos un caso ilustrativo de ello.

En los primeros años de los 2000s. el entramado jurisdiccional de Puerto Norte no estaba resuelto y arrastraba tensiones entre el municipio, el Estado nacional y los actores privados que se negaban a desmantelar las instalaciones productivas que funcionaban en el puerto. Por este motivo, cuando se hicieron presentes las primeras intenciones de invertir en desarrollos inmobiliarios sobre la zona, había una vacancia. El marco regulatorio vigente no contemplaba usos residenciales del suelo, sino usos portuarios. Mirta Levin, entonces secretaria de planeamiento de la municipalidad, señalaba que el interés en la zona carecía de una normativa que pudiera encuadrar las inversiones (Reporte Inmobiliario TV, 2008). En esa línea, enfatizaba que no se podía hacer esperar a los inversores hasta aprobar un Plan Urbano integral o hasta reformular el Código Urbano existente. Como solución, mencionaba: “se nos ocurrió empezar a presentar y aprobar instrumentos parciales, que obviamente estaban encuadrados en lo general, pero que nos iba sirviendo para no demorar a los interesados en invertir y acelerar el proceso” (op.cit, 2008). Esos instrumentos parciales fueron los llamados “Planes Especiales y de Detalle”, que consistieron en arquitecturas diagramadas *ad hoc* para encausar los proyectos y captar rápidamente las inversiones. En otras palabras, antes de que el Código Urbano encuadrara, regulara y controlara la actuación de los privados -estableciendo índices de ocupación, porcentajes de edificación, alturas permitidas, etc.-, el marco regulatorio se creó con posterioridad a la presentación de los proyectos de los desarrolladores y en función de las necesidades de cada uno. De esta forma, el Estado no reglamentó las intervenciones, sino que facilitó su materialización para captar velozmente los flujos de capital. A partir de entonces la construcción sobre este segmento se volvió compulsiva.

Como dimos cuenta anteriormente, la renovación se dirigió a un segmento específico de la sociedad, por lo que, a pesar de la escalada de nuevas viviendas y permisos de obras registrados, el déficit habitacional cuantitativo de la ciudad aumentó (Lapelle, Bascolo, 2020). Es decir, el llamado *boom* inmobiliario no favoreció al conjunto de la sociedad. En cambio, “el mercado se desenvolvió de forma restrictiva por lo general, no se construyó ni se compró para atender al déficit, sino para tener un fondo de inversión y protección de los ahorros de los sectores sociales de mayor poder adquisitivo” (Barenboim, 2017b:149). Así lo refleja también la sobrevalorización de los inmuebles y la actual crisis de vivienda en la ciudad de Rosario, que en las últimas mediciones arrojó un 18% de las viviendas deshabitadas (CESO, 2016).

Resulta importante mencionar, entonces, que Puerto Norte, y paulatinamente la totalidad de la ciudad, es pensada como un modelo de mercado más que como un espacio de hábitat y convivencia. Estas operaciones, frecuentemente presentadas como revitalizadoras, trazan nuevas geografías codificadas por el desplazamiento de las clases subalternas y la elitización del espacio, tornando las centralidades urbanas y las espacialidades estratégicas una prerrogativa de las clases pudientes.

Como menciona Manuel Delgado, lo urbanizado es aquello que se identifica sistemáticamente con el Poder, en él “ los edificios-esculturas firmados por grandes estrellas de la arquitectura internacional, y que toda ciudad que se precie debe poseer y exhibir, se despliegan arrogantes de espaldas a la realidad social que les circunda, como si ésta no existiera, como si toda la función de las construcciones singulares fuera olvidar y hacer olvidar las condiciones de la vida real de la gente real” (2017:290). En Puerto Norte no sólo se emplazan residencias de lujo, también se asientan empresas de consultorías financieras, asesoramiento

tecnológico, corredoras de granos, auditoras, aseguradoras, *agrobrowsers*, empresas de localización y *tasting* de capitales, desarrolladoras inmobiliarias, empresas de ingeniería electrónica, tecnología y marketing digital. Todas venden una *expertise* comercial, un *knowhow* de negocios. Puede ser en la ciudad, puede ser en el campo, puede ser en el ámbito de la construcción o en la agricultura, lo que prima es una forma de gestión que se irriga allí donde haya rentabilidad.

Esta experiencia se replica en la ribera del Gran Rosario, donde los actores tradicionales -pescadores, obreros portuarios y ferroviarios- también están siendo desplazados. Los nuevos usos industriales hacen cada vez más difícil la residencia de ciudadanos. Son localidades que se asientan paralelas al río y, no obstante, le dan la espalda. Con la excepción de unos pocos kilómetros localizados en la ciudad de San Lorenzo, la interfaz entre el agua y la ciudad es el humo, los desechos industriales y los cercos privados.

## CONCLUSIÓN

Como hemos tratado de demostrar a lo largo de este trabajo, por más deslocalización o abstracción que se aludan a los flujos financieros, éstos producen y transforman territorios. Su llegada no es indiferente a los espacios, a sus materialidades, ni a sus habitantes. La ribera del AMR es manifiesto de ello. El gran capital y las relaciones extractivistas arribaron a partir de los años 1990s., creando efectos espaciales concretos. Por un lado, la zona central fue objeto de una apertura en clave de consumo recreativo, cultural e inmobiliario; por el otro, la costa metropolitana fue objeto de privatización y de una importante fragmentación en sus usos y apropiaciones. Mientras la primera creó una espacialidad paisajística y cosmética sobre el río, la segunda contuvo la suciedad industrial. A pesar de sus especificidades, existen continuidades entre ambas.

Los megaproyectos de la ribera central y la megaempresa de la ribera metropolitana, tienen su germen en un mismo proceso de commodificación y mercantilización de las relaciones inaugurada en la década del setenta (Daher, 2013). En ambos casos, el dualismo de público-privado se matiza con agenciamientos y formas híbridas de gubernamentalidad, donde el Estado funciona como promotor y gestor de inversiones privadas, antes que como un garante de los intereses de la totalidad de la ciudadanía. Esa protección hizo posible la radicación del capital concentrado en ambas segmentaciones. A su vez, se trata de una gestión privada de espacios públicos ribereños, creando, en un primer caso, espacios securitarios, elitizados y controlados, y en segundo, privatizándolo en su totalidad.

Como también vimos, las imágenes del extractivismo no se limitan a las semillas transgénicas, el *fracking* o la mega minería. Como mencionan los autores que repasamos, la condición fundamental para poder hablar de él es que el suelo se vuelva un activo financiero y que el Estado asista en esa dirección. En este sentido, el extractivismo ha llegado también a las ciudades. Tanto en una ribera como en la otra, observamos un horizonte espacio-temporal que es especulativo, exclusivo y cortoplacista. El *boom* de ambas riberas está dirigido a un sector minúscula de la sociedad. El poder se plasma en ellas con una presencia singular, las torres de Puerto Norte y las estructuras del agronegocio, conformando un mosaico de desposesiones. En los dos casos se asiste a una pérdida del derecho a la ciudad, a un proceso de desplazamiento, segregación, y a un deterioro de la diversidad urbana. En este modelo la ciudad se transforma en un negocio, y el espacio en un escenario pasivo que es intervenido, modificado y *commodificado* por los intereses de los grandes capitales. La metáfora constructiva es, en ambos casos, el muro. En Puerto Norte adquiere una ontología inmaterial y simbólica, y en el Gran Rosario una mucho más opaca y tridimensional.

La ribera de Rosario ha sido una zona emblemática para mostrar actores que operan con lógicas similares en ambos segmentos. En sus márgenes radican sus fábricas y sus industrias, el humo, la putrefacción, los camiones y las maquinarias. En el centro sus oficinas financieras, sus salones corporativos, las residencias de alta gama y la tecnología de punta. Los *holdings* y los *pools* financieros se expanden transversalmente a las delimitaciones de lo rural o lo urbano. Se instala allí donde consigue márgenes de rentabilidad, flexibilidad y adaptabilidad, aumentando la vulnerabilidad y agudizando las inequidades territoriales (Daher, 2013). En este sentido, la

escala metropolitana funciona como una unidad de sentido que nos permite aunar dos segmentaciones que son, a primera vista, antagónicas. El río en tanto paisaje y el río en tanto ruta del agronegocio. Ambas fuerzas se encuentran y superponen como dos caras de un mismo fenómeno.

## BIBLIOGRAFÍA

- Azpiazu, D., Manzanelli, P., y Schorr, M. (2011). Concentración y extranjerización de la economía en la posconvertibilidad (2002-2008). *Cuadernos del Cendes*, 76, 97-119.
- Barenboim, C. (2010). Dinámica inmobiliaria en la ciudad de Rosario (Período 1998–2009). *Proyección*, 8, 1-25.
- Barenboim, C. (2016a). *Proceso de segregación socioespacial y revalorización inmobiliaria. El caso de Rosario, Argentina*. Rosario: UNR Editora.
- Barenboim, C. (2016b). Cambios socio espaciales en los barrios aledaños a Puerto Norte, Rosario. *Cuestión Urbana*, 1 (1), 95-110.
- Barenboim, C. (2017a). Comportamiento del mercado inmobiliario en torno a un Gran Proyecto Urbano. Los barrios patrimoniales de Pichincha y Refinería en Rosario. *ARQUISUR Revista*, 7(11), 28-43.
- Barenboim, C. (2017b). La problemática de la vivienda y la persistencia del déficit habitacional: el caso de la ciudad de Rosario, Argentina. *Papeles de Coyuntura*, 43 (12), 128-156
- Bolsa de Comercio, (2022). *Mapa terminales portuarias del Gran Rosario*. [Mapa interactivo online] <https://www.bcr.com.ar/es/mercados/mercado-de-granos/noticias/mapa-terminales-portuarias-del-gran-rosario>
- Brenner, N. (2003). La formación de la ciudad global y el re-escalamiento del espacio del Estado en la Europa Occidental post-fordista. *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos y Regionales*, 29 (86), 5-35.
- Brenner, N. (2013). Tesis sobre la urbanización planetaria. *Nueva Sociedad*, 243, 38-66.
- Centro de Estudios Económico y Sociales Scalabrini Ortiz. [CESO] (2016, 13 de julio). Situación del mercado viviendas Rosario. *CESO*. <https://www.ceso.com.ar/situacion-del-mercado-viviendas-rosario-santa-fe>
- CEPXXI (2021). El comercio exterior de Argentina. Una radiografía de las exportaciones de bienes en el siglo XXI. *Centro de Estudios para la producción, Ministerio de Desarrollo Productivo de Argentina*.
- Cuenya, B. (2006). Grandes proyectos como herramientas de creación y captación de plusvalías urbanas. Proyecto Puerto Norte, Rosario, Argentina. *Medio ambiente y urbanización*, 65 (1), 81-108.
- Daher, A. (2013). Fondos inmobiliarios y riesgo urbano. *Revista de urbanismo*, 15 (29), 32-45.
- De Certeau, M. (2008). Andar en la ciudad. *Bifurcaciones Revista de estudios culturales urbanos*, 7, 1-17.
- De Mattos, C. (2004). De la planificación a la *governance*: implicancias para la gestión territorial y urbana. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, 107, 9-23.
- Delgado, M. (2017). *La ciudad mentirosa. Fraude y miseria del "Modelo Barcelona"*. Madrid: Catarata.
- Delgado, M. F., y Villarreal, V. (2017). *Agro-Negocio en Argentina: causas y consecuencias del proceso de la nueva agricultura dominada por la lógica empresarial en el caso cordobés. (1996 - 2016)*. Villa María: Universidad Nacional de Villa María
- Fucaraccio, A. (2016). Augusto Pantarotto. Manual de referencia. *LGA La Gaceta de los arquitectos*, 108, 48-53.
- Gago, V., y Mezzedra, S. (2015). Para la crítica de las operaciones extractivas del capital. Hacia un concepto ampliado de extractivismo. *Revista Nueva Sociedad*, 255, 38-52.
- Galimberti, C. (2019). Entre muelles y granos: El paisaje portuario como componente identitario del Área Metropolitana de Rosario. *RES GESTA*, 55, 1-19.
- García Jerez, F. A. (2019). El extractivismo urbano y su giro ecoterritorial. Una mirada desde América Latina. *Bitácora Urbano Territorial*, 29 (2), 21-28.
- Gras, C., y Hernández, V. (2016). *Radiografía del nuevo campo argentino. Del terrateniente al empresario transnacional*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores

- Hall, P. (1996). La ciudad de los promotores. En *Las ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el SXX*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal.
- Janoschka, M. (2016). Gentrificación-desplazamiento-desposesión: procesos urbanos claves en América Latina. *Revista Invi*, 31(88), 27-71.
- Kozak, D., y Feld, N. (2018). Grandes proyectos urbanos y su relación con la ciudad: el caso de Puerto Norte (Rosario, Argentina). *EURE*, 44(133), 187-210.
- L'Huillier, F. J. (2020). Mercado del suelo, renta urbana, y problemática habitacional. Una aproximación teórica desde la Ciudad de Buenos Aires. *Huellas*, 24(2), 65-83.
- La Capital (2016, 22 de Octubre). Presentaron inversión de la empresa china Cofco en el puerto de Timbúes. *La Capital*. <https://www.lacapital.com.ar/la-region/presentaron-inversion-la-empresa-china-cofco-el-puerto-timbues-n1267933.html>
- Lapelle, H., López Asensio, G., y Woelflin, M. (2011). El sector construcción inmobiliario a una década de la crisis 2011. *Decimosextas Jornadas "Investigaciones en la Facultad" de Ciencias Económicas y Estadística*
- Lapelle, H., y Bascollo, P. (2020). *Construcción, déficit habitacional y viviendas vacías en la ciudad de Rosario*. XVI Seminario Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio, Blumenau, Brasil.
- Lattuada, M., y Neiman, G. (2005). *El campo argentino. Crecimiento con Exclusión*. Buenos Aires: Capital Intelectual.
- Marcús, J., y Vázquez, D. (2017). Vaciar, llenar, resistir: conflictos y tensiones en la producción de vacíos urbanos. En Marcús, J., (coord.), *Ciudad viva. Disputas por la producción sociocultural del espacio urbano en la Ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires: Editorial Teseo.
- Massuh, G. (2014). *El robo de Buenos Aires*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Mori C., Reeves C., y Prol, L. (2018). *Nuestras costas y barrancas: una mirada sobre los ambientes ribereños del Paraná Inferior y su importancia ecológica y cultural*. Rosario: Taller Ecologista.
- Municipalidad Puerto General San Martín [MPGSM] (1996). Ordenanza (MPGSM) 5/96. Del 2/4/1996. Áreas de uso industrial. [https://www.ecofield.net/Legales/Ord/Pto\\_San\\_Martin/or5-96\\_MPGSM.htm](https://www.ecofield.net/Legales/Ord/Pto_San_Martin/or5-96_MPGSM.htm)
- Pascar, N., Cristiani, M., Perezlindo, M. L., y Marchegiani, L. (2018). Hidrovía Paraná-Paraguay: legislación, economía y sustentabilidad portuaria. *INVENIO*, 39, 105-124.
- Patrouilleau, M., Carrapizo, V., Keilis, M., Hernández, J., Hang, G., Mendizábal, A., y Cittadini, E. (2019). Las trayectorias para las políticas de Innovación agropecuaria en Argentina. Aportes para una discusión. En Goulet, F., Le Coq, J.F., y Sotomayor, O. (comps). *Sistemas y políticas de innovación para el sector agropecuario en América Latina*. Rio de Janeiro: E-Papers.
- Pintos, P. (2017). Extractivismo inmobiliario y vulneración de bienes comunes en la cuenca baja del río Luján. En Vásquez Duplat, A.M. (Comp.). *Extractivismo urbano: debates para una construcción colectiva de las ciudades*. Buenos Aires: El Colectivo
- Pintos, P. (2017). Extractivismo inmobiliario y vulneración de bienes comunes en la cuenca baja del río Luján. En Vásquez Duplat, A.M. (Comp.). *Extractivismo urbano: debates para una construcción colectiva de las ciudades*. Buenos Aires: El Colectivo.
- Raposo, I., Liendo, M., y Martínez, A., (2017) Nueva operatoria portuaria: Rosario y su región en las últimas décadas. *VI Jornadas de Historia de la Industria y los Servicios*, Buenos Aires.
- Reporte Inmobiliario (2011a, 24 de enero). El agua en los desarrollos inmobiliarios. Reporte inmobiliario. <http://www.reporteinmobiliario.com/nuke/article1810-el-agua-en-los-desarrollos-inmobiliarios.html>
- Reporte Inmobiliario (2011b, 8 de agosto). Relevamiento de edificios top en Rosario. *Reporte inmobiliario*. <http://www.reporteinmobiliario.com/nuke/article1910-relevamiento-edificios-top-en-rosario.html>
- Reporte Inmobiliario TV (2008). *Jornadas el Eje inmobiliario Rosario-Córdoba*. [Archivo de Video] <https://www.reporteinmobiliario.tv/video-1906637914-arq-mirta-levin-planos-urbanos-rosario.html>

- Ríos, D. (2005). La producción privada del espacio urbano residencial y estado. El caso de la Mega-urbanización cerrada Nordelta en el municipio de Tigre. *Revista de Temas Sociales Kairós*, 9 (16)
- Roldán, D., Godoy, S. (2018). Movilidades alternativas y espacios públicos eventuales. *Ciudades*, 119, 19–24.
- Roldán, D., y Godoy, S. (2020). Conflictos territoriales y culturales en la renovación del frente costero, Rosario (Argentina). *Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales*, 46(138), 95-115.
- Schvarzer, J. (2001). La industria en la década del 90. En Lascano, M. (Comp.). *La economía Argentina hoy. Un análisis riguroso de un país en crisis*. Buenos Aires: El Ateneo.
- Schweitzer, M. (2017). San Lorenzo y Puerto General San Martín. Territorios atravesados por dinámicas globales. *América Latina Hoy*, 75, 101-124.
- Smith, N. (2013). ¿Es la gentrificación una palabrota? En *La nueva frontera urbana*, Madrid: Traficantes de Sueños.
- Svampa, M. (2013). El Consenso de los commodities. *Le Monde Diplomatique*, 168.
- Svampa, M., y Viale, E. (2014). *Mal desarrollo. La Argentina del extractivismo y el despojo*. Buenos Aires: Katz Editores.
- Svampa, M. (2017). Cuatro claves para leer América Latina. *Revista Nueva Sociedad*, (268), 50-64.
- Taller Ecologista (2006, 7 de noviembre). Los dueños del río. La Hidrovía Paraguay-Paraná: el negocio de los recursos en América Latina. *Ecología Política*. <https://www.ecologiapolitica.info/?p=6483>
- Taller Ecologista (2019). *Los dueños del río. La Hidrovía Paraguay-Paraná: el negocio de los recursos en América Latina*. Rosario: Taller ecologista
- Vainer, C. (2000). Patria, empresa, mercancía. Notas sobre la estrategia discursiva del planeamiento estratégico. En Arantes, O., Vainer, C., y Maricato, E. (comps.). *A cidade do pensamento único: desmarcando consensos*, Río de Janeiro: Vozes. (Traducción: Dr. Diego Roldan)
- Vargas, J.C. (2010). *Reestructuración económica y desarrollo local en el Gran Rosario: una mirada desde la perspectiva latinoamericana de la economía social*. Buenos Aires: Tesis de maestría Universidad nacional general sarmiento.
- Vásquez Duplat, A.M. (Comp.) (2017). *Extractivismo urbano: debates para una construcción colectiva de las ciudades*. Buenos Aires: El Colectivo.
- Viale, E. (2017). El extractivismo urbano. En Vásquez Duplat, A.M. (Comp.). *Extractivismo urbano: debates para una construcción colectiva de las ciudades*. Buenos Aires: El Colectivo.
- Wainer, A. (comp.) (2019). *La financiarización del capital: estrategias de acumulación de las grandes empresas en Argentina, Brasil, Francia y Estados Unidos*. Buenos Aires: Futuro Anterior Ediciones.
- Wertheimer, M. (2021). Renovación, extractivismo urbano y conflicto ambiental en la costa norte de Buenos Aires. *Cadernos Metrópole*, 23 (50), 67-98.

## NOTAS

- [1] La Revolución Verde fue un evento que tuvo su origen en los Estados Unidos con el modelo Farmer de pequeñas y medianas explotaciones. Fue importado a argentina con la finalidad de aplicar un proceso de tecnificación y profesionalización al campo. Cristaliza en ella el imaginario de razón, innovación y técnica propia del momento desarrollista.
- [2] La siembra directa es un sistema de siembra sin arado ni labranza. Elimina la roturación de la tierra, disminuye la mano de obra requerida y reduce los costos de producción.
- [3] Entre los años 2005 y 2014 se registraron permisos de obra por 21.290 m2 en el barrio de Refinería (Barenboim, 2017a).
- [4] Cintia Barenboim (2010) menciona que, hasta la materialización de Puerto Norte, la oferta inmobiliaria de Rosario era de categoría “standard”.
- [5] Puede consultarse el mapa en tiempo real realizado por Bolsa de comercio de Rosario (2022) para relevar la actualidad de las terminales portuarias.
- [6] Los proyectos de infraestructura en transporte, comunicación y energía de IIRSA incluían hidrovías, puertos, corredores bioceánicos, represas hidroeléctricas, para la racionalización de los cuerpos de agua para facilitar la extracción y exportación de materias primas (Svampa, 2013).
- [7] En metros cuadrados construidos el crecimiento es aún más impactante, se pasó de 350.685 m2 a 1.792.834 m2 (Barenboim, 2016a).

- [8] “En este tipo de especulación los agentes que participan de ella tienen ciertamente la capacidad de incidir en la variación de los precios del suelo. Esto sucede porque son agentes que disponen de una mayor concentración de capitales dentro del mercado y, por ende, su peso relativo al interior del mismo los habilita a ejercer una mayor presión en el sistema de precios e incluso alterar cualitativamente los usos que sustenta el suelo en zonas específicas.” (L' Huillier, 2020).