

La producción del territorio en ciudades portuarias de la economía globalizada: tensiones e injusticias espaciales en el Área Metropolitana de Rosario, Argentina

Mariana Schweitzer * 

Santiago Pablo Petrocelli + 

Marisa Scardino △ 

Resumen

Este artículo analiza la producción del territorio en dos ciudades portuarias asociadas a la exportación de productos agroindustriales: San Lorenzo y Puerto General San Martín, ubicadas en el litoral norte del área metropolitana de Rosario, Provincia de Santa Fe. Se señalan las luchas diferenciales de los actores sociales por la apropiación y uso del territorio que resultan en intervenciones que favorecen a los actores corporativos globales y facilitan la libre circulación del capital. La investigación se basó en un diseño metodológico cualcuantitativo que permitió comprender y analizar las diferentes estrategias llevadas a cabo por los actores sociales implicados, así como las interacciones entre las escalas global, nacional y local. Los resultados destacan las múltiples afectaciones dadas en los territorios locales, así como la tendencia a una desigual distribución de servicios urbanos y de las externalidades generadas por la primacía de la actividad portuaria y agroindustrial, lo cual causa múltiples situaciones de injusticia espacial.

Palabras clave: acondicionamiento urbano, desarrollo regional, globalización, injusticia espacial, instalación portuaria, planificación regional.

Ideas destacadas: artículo de investigación que analiza múltiples situaciones de injusticia espacial en dos localidades del área metropolitana de Rosario, a partir del establecimiento de una configuración escalar que prioriza los requerimientos de actores sociales globales asociados a actividades portuarias de procesamiento y exportación de oleaginosas, en el marco del capitalismo avanzado.



RECIBIDO: 26 DE ENERO DE 2018. | EVALUADO: 12 DE SEPTIEMBRE DE 2018. | ACEPTADO: 4 DE ABRIL DE 2019.

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO

Schweitzer, Mariana; Petrocelli, Santiago Pablo; Scardino, Marisa. 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: Revista Colombiana de Geografía* 29 (1): 102-117. doi: 10.15446/rcdg.v29n1.74203.

* CONICET - Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires - Argentina. ✉ marianaschweitzer@conicet.gov.ar – ORCID: 0000-0002-8225-9993.

+ CONICET - Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires - Argentina. ✉ santiago.petrocelli@fadu.uba.ar – ORCID: 0000-0001-9418-7053.

△ Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires - Argentina. ✉ marisascardino@gmail.com – ORCID: 0000-0001-5132-5102.

✉ Correspondencia: Mariana Schweitzer, Intendente Güiraldes 2160, Pabellón III - Ciudad Universitaria - C1428EGA.

The Production of Territory in Port Cities of the Globalized Economy: Tensions and Spatial Injustices in the Metropolitan Area of Rosario, Argentina

Abstract

This paper analyzes the production of territory in two port cities dedicated to the export of agro-industrial products: San Lorenzo and Puerto General San Martín, located on the northern coast of the metropolitan area of Rosario, Province of Santa Fe. It examines the differential struggles of social actors for the appropriation and use of the territory, which result in interventions that benefit global corporate actors and facilitate the free circulation of capital. The research was based on a qualitative-quantitative methodology that made it possible to understand and analyze the different strategies used by the social actors involved, as well as the interactions among the global, national, and local scales. Results highlight the numerous affectations to local territories and the tendency to unequal distribution of urban services and externalities, due to priority granted to port and agro-industrial activities, which generates multiple situations of spatial injustice.

Keywords: urban refurbishment, regional development, globalization, spatial injustice, port facilities, regional planning.

Main Ideas: Research article that analyzes multiple situations of spatial injustice in two localities of the metropolitan area of Rosario, on the basis of the establishment of a scaled configuration that prioritizes the needs of global social actors involved in port activities for the processing and export of oilseed products, in the framework of advanced capitalism.

A produção do território em cidades portuárias da economia globalizada: tensões e injustiças espaciais na Área Metropolitana de Rosario, Argentina

Resumo

Este artigo analisa a produção do território em duas cidades portuárias associadas à exportação de produtos agroindustriais: San Lorenzo e Puerto General San Martín, localizadas no litoral norte da área metropolitana de Rosario, Província de Santa Fe. São apresentadas as lutas diferenciais dos atores sociais pela apropriação e pelo uso do território que resultam em intervenções que favorecem os atores corporativos globais e facilitam a livre circulação do capital. Esta pesquisa foi baseada em um desenho metodológico quali-quantitativo que permitiu compreender e analisar as diferentes estratégias realizadas pelos atores sociais envolvidos, bem como as interações entre as escalas global, nacional e local. Os resultados destacam as múltiplas afetações dadas nos territórios locais e a tendência a uma desigual distribuição de serviços urbanos e das externalidades geradas pela primazia da atividade portuária e agroindustrial, o que causa múltiplas situações de injustiça espacial.

Palavras-chave: desenvolvimento regional, planejamento regional, globalização, injustiça espacial, instalação portuária, renovação urbana.

Ideias destacadas: artigo de pesquisa que analisa múltiplas situações de injustiça espacial em duas áreas da região metropolitana de Rosario, a partir do estabelecimento de uma configuração escalar que prioriza os requisitos de atores sociais globais associados a atividades portuárias de processamento e exportação de oleaginosas, no contexto do capitalismo avançado.

Introducción

El estudio de una determinada conformación territorial es siempre un proceso complejo. Hace tiempo que la literatura académica hizo eco de la idea de que las formas espaciales no son el contrapunto preciso, punto a punto, de las formas sociales; sino que se trata de un objeto denso, de múltiples capas superpuestas, en donde el contexto histórico y las pujas sociales por su producción no pueden hacerse a un lado (Lefebvre [1974] 2013). El territorio, en tanto producto social, se encuentra así simbólicamente estructurado y políticamente construido. En ese sentido,

[...] las configuraciones territoriales ‘hablan’, así, de las formaciones sociales que las habitan, de sus formas culturales, económicas y, decisivamente políticas, esto es, de las posiciones y relaciones de poder que vinculan a actores y sectores en la dinámica conflictual de la reproducción social. (Machado Araoz 2010, 4)

En estas luchas por la apropiación y producción del territorio, los múltiples y divergentes intereses de los actores sociales se entremezclan, logrando que las actividades y los recursos se distribuyan de una forma no siempre equitativa, en razón de las capacidades diferenciales de los actores para incidir en las configuraciones territoriales resultantes. En este punto, cabe la pregunta acerca de la noción de justicia espacial. Este concepto trasciende las fronteras del campo del derecho, para interpelar las relaciones entre espacio y sociedad en función de criterios ético-políticos de justicia y democracia. Asimismo, el análisis de la justicia espacial permite, por un lado, ampliar las estrechas perspectivas disciplinarias para problematizar los procesos de producción del espacio y, por otro lado, motorizar un proyecto social y territorial que tenga como horizonte superar el reparto inequitativo de los recursos y su acceso en pos de revertir las situaciones de injusticia (Salamanca Villamizar, Astudillo y Fedele 2016).

La producción del territorio es resultado, entonces, de procesos conflictivos en los cuales están implicadas múltiples escalas superpuestas, temporales y espaciales, que generan —por ejemplo— la formación de espacios trasnacionales en territorios nacionales (Sassen [1991] 1999). El capitalismo avanzado, apoyado en la implementación de políticas neoliberales y en la globalización financiera, económica, pero también cultural, no solamente va ampliando las diferencias geográficas entre diferentes lugares del globo, sino que a su vez

saca provecho de estas para maximizar sus beneficios y garantizar la circulación del capital (Harvey [1973] 1977, 2004; Sassen [1991] 1999). En ese marco, Soja ([2010] 2014) plantea la necesidad de identificar los mecanismos productores de injusticia espacial, exógenos y endógenos: desde la distribución espacial de las cadenas productivas y la fuerza de trabajo, hasta las decisiones locales de localización de equipamientos, actividades y servicios. Allí, se menciona a la discriminación geográfica de los marcos jurídicos urbanos, dentro de los que se encontrarían los planes de ordenamiento del territorio y los proyectos urbanos.

El objetivo propuesto en el presente trabajo es analizar las manifestaciones de los procesos globales en los territorios locales vinculados al eje Hidrovía Paraná-Paraguay, en el litoral de la provincia de Santa Fe, la articulación de los actores implicados y las políticas territoriales generadas en estos espacios locales. Se consideran para ello dos casos de estudio ubicados en la provincia de Santa Fe, en localidades que forman parte del área Norte de la Región Metropolitana de Rosario: San Lorenzo y Puerto General San Martín —última localidad a la que llegan buques de ultramar de gran capacidad de carga—. Se trata de una franja territorial que ha recibido grandes inversiones a partir de finales del siglo xx, destinadas a ampliar y mejorar las enormes terminales portuarias privadas, multipropósito, en donde se acopian, procesan y despachan oleaginosas.

El análisis realizado se aborda desde una mirada multiescalar, que permite dar cuenta de las interacciones entre actores que tienen una base de reproducción exclusivamente local, con otros actores que —si bien reproducen su base social en escalas extralocales— inciden en las transformaciones socioterritoriales dadas en los casos de estudio¹ (Pírez 1995), con el aval —explícito o implícito— de diferentes niveles del Estado. Para lograr el acercamiento a un problema complejo como el aquí presentado, se llevó a adelante una estrategia de complementación de métodos cuantitativos y cualitativos, en la cual se realizaron entrevistas a actores clave en ambos casos de estudio, se trabajó con la interpretación visual de imágenes Landsat, Glovis y Google, y se georreferenciaron datos estadísticos provistos por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos de la República Argentina —en adelante, INDEC—.

¹ Para una clasificación de los actores sociales, véase Pírez (1995).

La organización del artículo se estructura en cuatro apartados. En el primero, se aborda la configuración del territorio local y específicamente la actividad portuaria en San Lorenzo y Puerto General San Martín; en la segunda sección se analiza la configuración territorial en relación a la dupla “puerto-ciudad” y las tensiones entre ambos y, antes de pasar a las reflexiones, se presentan los resultados obtenidos, derivados de la conflictiva interrelación puerto-ciudad en los casos de análisis, en el contexto de la globalización.

La configuración del territorio y la actividad portuaria en San Lorenzo y en Puerto General San Martín en el Área Metropolitana de Rosario

El Área Metropolitana de Rosario —en adelante, AMR— se extiende sobre los márgenes del río Paraná en el litoral Sur de la provincia de Santa Fe, conformando una extensa franja de puertos que integran la principal zona portuaria del país y una de las aglomeraciones más relevantes a nivel nacional en cuanto a cantidad de habitantes. A escala regional, el AMR forma parte de la Cuenca del Plata, la región de Sudamérica que tiene los índices más elevados de desarrollo productivo y de concentración de población, dada la riqueza de sus recursos minerales, el valor de sus bosques, la fertilidad de los suelos y la navegabilidad de sus ríos Paraná y Paraguay, que tienen una salida directa al océano Atlántico.

San Lorenzo y Puerto General San Martín, los casos de estudio que se presentan, son dos ciudades portuarias localizadas al Norte del AMR y a 320 km de la ciudad de Buenos Aires (Figura 1). Ambas localidades se consolidaron con un perfil vinculado a las actividades portuarias, que han tenido un gran crecimiento en este siglo.

En las últimas décadas, el área portuaria de San Lorenzo y de Puerto General San Martín creció notablemente de la mano de la intensificación de las actividades exportadoras de granos y sus subproductos, que fueron impulsadas, a su vez, por el alza en el precio internacional de los *commodities*. El nodo portuario allí conformado, localizado en el límite continental para el ingreso de buques de ultramar desde el océano Atlántico, se ha transformado en el mayor clúster de procesamiento de soja del mundo. En estas localidades, se instalaron filiales de empresas multinacionales que no solo realizan actividades vinculadas al almacenamiento y a la exportación de granos, sino también otras relativas a la producción, al procesamiento y a la elaboración de sus subproductos.

A nivel institucional, San Lorenzo es la ciudad cabecera del departamento que lleva el mismo nombre y dentro del cual se ubica también la ciudad de Puerto General San Martín. En base a los datos del último censo nacional, el departamento de San Lorenzo cuenta con una población total de 157.255 habitantes, la localidad cabecera departamental tiene 46.239 ha y Puerto General San Martín 13.407 ha (INDEC 2010).

Para comprender el proceso de conformación del territorio de estas localidades es preciso aproximarse en clave histórica y considerar los modelos de desarrollo supralocales consolidados a lo largo del tiempo. La bajada de San Lorenzo ya era utilizada como puerto natural para intercambios comerciales en 1720 con el primer poblado de la zona. En 1852, con la apertura del río Paraná a la navegación, la expansión de la red ferroviaria y la fuerte migración europea, Rosario pasó a integrarse al nuevo sistema territorial vinculado a los mercados internacionales (Galimberti 2015). Los puertos de la zona adquirieron una localización estratégica en virtud de la consolidación del eje fluvial Paraná-Paraguay como la principal vía de comunicación de la región, además de su proximidad a tierras productivas y al puerto de Buenos Aires. Con la oferta de empleo crecieron los poblados contiguos que, décadas más tarde, pasaron a formar parte del AMR, como fue el caso de San Lorenzo y Puerto General San Martín.

En el marco del modelo de sustitución de importaciones (1935-1976), San Lorenzo creció como ciudad industrial. En 1935, se instaló la primera fábrica (Molinos Río de la Plata) y en 1944, con la extensión de la Ruta Nacional 11 —en adelante, RN11—, se conectó el área fluvial con las provincias de Chaco y Formosa². Rosario y sus localidades contiguas crecieron y se desarrollaron como eje industrial dedicado fundamentalmente a la producción de agroquímicos, electricidad, cerámica y maquinaria agrícola.

Con el impulso dado por las leyes de promoción industrial sancionadas en la década de los sesenta, la franja costera del río Paraná se convirtió en escenario privilegiado de desarrollo. En esos años, la formulación de los primeros acuerdos entre los países integrantes

² Para ese entonces se pavimentó la conexión con el Puerto General San Martín, al tiempo que se realizaron las obras para canalizar el arroyo San Lorenzo para evitar las frecuentes inundaciones.

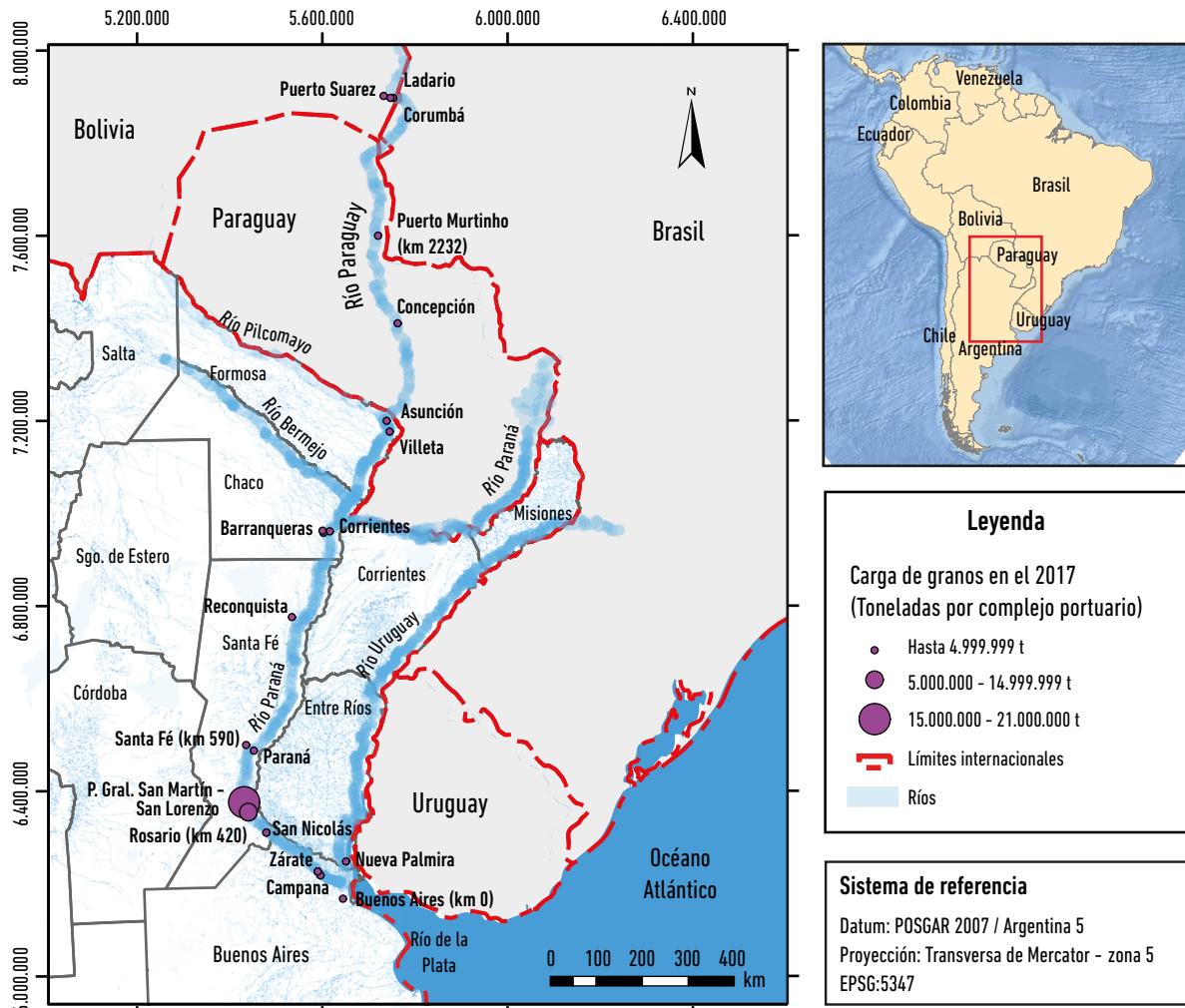


Figura 1. San Lorenzo y Puerto General San Martín en la Hidrovía Paraná-Paraguay.
Datos: Bolsa de Comercio de Rosario 2017; IGN s.f.

de la Cuenca del Plata³ reforzó la localización estratégica de los puertos del área de estudio. La costa fue completándose con grandes industrias que aprovechaban la salida directa al río y las ventajas de los puertos naturales. Este proceso se mantuvo constante hasta mediados de la década de los setenta, cuando comenzó su declive como consecuencia de la implementación del modelo económico neoliberal.

A partir de la reforma del Estado iniciada en 1989, se inició un proceso de descentralización que traspasó a las provincias responsabilidades vinculadas a la salud, educación, ferrocarriles y puertos —entre otros—, que

otro se encontraban bajo la órbita del Gobierno nacional. En el marco del desarrollo del Programa Hidrovía Paraná-Paraguay —en adelante, PHPP—, se sancionó la Ley de puertos en 1992, que viabilizó su transferencia de la órbita nacional a la provincial habilitando posibilidades de privatización. A su vez, se realizaron obras de dragado y balizamiento del río Paraná a partir de 1995.

Con el precio de las *commodities* en alza, numerosas empresas agrícolas se vieron motivadas a instalarse en San Lorenzo y Puerto General San Martín, produciendo una nueva reactivación del área, motorizada por la sinergia entre el sector público y privado. A su vez, esto aceleró el crecimiento demográfico de ambas localidades. De este modo y con el impulso del capital privado, se consolidó un frente fluvial —casi continuo— de puertos hacia el Norte del AMR. A su vez, el sistema de transporte que

³ Los países integrantes de la Cuenca del Plata son Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay.

incluye la Autopista Rosario Santa Fe, la RN11 y dos líneas de ferrocarril, ha posibilitado que el aumento de la producción de oleaginosas⁴ sea canalizado a través de este nodo, que articula el transporte terrestre con una vía fluvial en el sector de gran calado.

Las primeras terminales portuarias sobre el río Paraná asociadas a la producción de soja se instalaron en las décadas de los setenta y ochenta (coinciéndiendo con la retracción de las terminales de mediados de siglo XX) y cobraron mayor porte luego de la promulgación de la Ley de Puertos (Schweitzer y Larrain 2012). Estas nuevas plantas, mayormente de empresas transnacionales, instaladas en grandes superficies, poseen adelantos tecnológicos y conforman —desde entonces— un complejo oligopólico. Adquieren gran parte de la cosecha, realizan el procesamiento de la soja y, finalmente, se ocupan de la exportación de los subproductos a través de puertos que son controlados en gran parte por las propias empresas (Schvarzer y Tavosnanska 2007).

Tal como se puede observar, la evolución de ambas ciudades y sus puertos estuvo condicionada a las políticas nacionales y provinciales adoptadas en clave de favorecer el despliegue de procesos articulados con la economía global. A partir de la década de los noventa, San Lorenzo y Puerto General San Martín se reconvirtieron en ciudades decididamente marcadas por su perfil portuario. El crecimiento de las actividades de exportación de granos y sus subproductos a partir de la ampliación de empresas que requerían de una salida fluvial para abaratar sus costos de transporte, derivó en pujas por el uso y la apropiación del frente costero, que culminaron con la conformación del polo exportador más importante del país y del mayor clúster de procesamiento de soja del mundo. Las instalaciones portuarias se ampliaron para procesar la producción agrícola nacional y la de países como Paraguay y Bolivia, que transportan sus granos para procesarlos en las industrias aceiteras de la zona o para su exportación directa desde las terminales portuarias.

De este modo, en el siglo XXI, estructuras industriales y portuarias compiten por el espacio urbano en estas localidades, para mejorar su desempeño en vinculación a la Hidrovía Paraná-Paraguay y el mercado global de *commodities*. Se desplegó, entonces, una estrategia de

expansión física y logística desde las áreas portuarias hacia los sitios de producción agrícola, con el aval de los distintos niveles del Estados, que acondicionaron el territorio en función de la optimización de los flujos de bienes, servicios, información y personas.

En este sentido, los intereses de las empresas transnacionales y los de las élites gobernantes se imprimieron en el territorio sin mediar consulta con los habitantes locales acerca de sus intereses y necesidades de uso del espacio, permitiendo la ampliación de los terrenos portuarios. Como resultado de este proceso, se observa una ciudad fragmentada: por un lado, porciones de la ciudad altamente globalizadas y vinculadas al mercado transnacional, con recintos portuarios de última generación; y, por el otro, sectores de ciudad excluidos de estas dinámicas, anclados en lo local, invisibilizados en las agendas políticas e, incluso, avasallados por las crecientes demandas de espacio planteadas por los comandos de la ciudad global (Schweitzer 2016).

Puertos en ciudades o ciudades con puertos: la evolución de una relación conflictiva

La relación entre puerto y ciudad cambia permanentemente, en distintos contextos espaciales y a lo largo del tiempo. Numerosas ciudades que han crecido alrededor de una actividad portuaria y con una dinámica urbana y social estrechamente vinculada a esa actividad, han asistido a la desaparición de los puertos o la merma de su actividad. Con ello, espacios portuarios han quedado sin uso y, en ocasiones, cambiaron de funciones. En otros casos, como en los que se presentan, la actividad portuaria cobró un mayor protagonismo por el modelo de desarrollo y el vínculo entre los mercados locales y globales, dando surgimiento a la necesidad de modernización de las instalaciones para un transporte cada vez más especializado (carga a granel, líquida, contenedores). Estos nuevos puertos, además de innovación tecnológica, comenzaron a demandar mayores superficies y múltiples necesidades de acceso.

En términos espaciales y urbanos, puertos que en sus inicios solo almacenaban y comercializaban mercancías, se complejizaron funcionalmente con tareas de procesamiento y almacenamiento. Así, demandaron mayores espacios al interior de sus recintos, generando fricciones entre distintas actividades o actores sociales con intereses divergentes, mientras que la vinculación con la ciudad se restringió prácticamente al mero acceso de mercancías. Refiriéndose a estas grandes instalaciones

4 Es importante aclarar que el aumento de la producción se vio potenciado también con la introducción de semillas “mejoradas” de soja y con el avance de la frontera agraria.

Tabla 1. Evolución de la capacidad portuaria según tipo de puerto

Capacidad de carga	Cantidad de buques	Cantidad de hombres	Días del buque en puerto	Horas hombre/puerto	Puertos
150.000 ton	40	1.400	12	16.800	1 ^a y 2 ^a generación. 1950-1980
	1	18	3	54	4 ^a y 5 ^a generación. Siglo XXI

Datos: Anschütz 2005.

portuarias y a su relación contradictoria con las ciudades, Javier Fedele y Luis Domínguez Roca (2015, 2) dicen que:

De hecho fueron consideradas como una combinación paradójica de necesidad y problema: la ciudad no puede prescindir de ellas, proveen vitalidad económica y la comunican dándole relevancia en el contexto territorial, pero a su vez son vistos como barreras, sus formas y escalas desconectan y desarticulan áreas urbanas y, principalmente, el frente litoral y su entorno ambiental de la ciudad.

Más recientemente, el cambio de las formas de producción y comercialización, implicó nuevas transformaciones. Las demandas de aceleración de los tiempos de circulación se vieron reflejadas en la modernización del sistema de transporte y las formas de operación de los puertos, los cuales debieron aumentar la capacidad de despacho con buques de cada vez mayor porte, asegurar el almacenamiento que permita su carga sin interrupciones y, además, el aprovisionamiento de sus depósitos mediante un entramado de transporte terrestre, trenes y camiones, que lleguen con la producción a despachar en el momento preciso. No solo cambió la forma de movilidad de los productos, cómo llegan y se despachan, sino las propias actividades dentro del recinto portuario que incluyen funciones de recepción, almacenamiento y despacho de productos, de procesamiento y de aduana.

De los puertos de primera y segunda generación se pasó a un nuevo sistema portuario, con puertos de tercera, cuarta y quinta generación. De los puertos como nodos aislados, centrados en infraestructuras físicas, unimodales, se migró a puertos en red, integrados en cadenas logísticas, intermodales⁵. Con ello se fue resignificando

y transformando el espacio urbano al mismo tiempo que su vinculación con otras ciudades y redes de ciudades.

El mencionado avance en la concepción de los puertos y sus actividades también tuvo un correlato en la velocidad de circulación de las mercancías, en la productividad y en el empleo. Tal como se puede observar en la Tabla 1, para un mismo tonelaje de carga se fue pasando desde los primitivos puertos, de primera y segunda generación, en pocas décadas y junto a la incorporación tecnológica, a reducir sustancialmente la operatoria portuaria en tiempos y en personal, tal como los puertos de cuarta y quinta generación.

Los puertos comerciales se vinculan, a la vez, con otras modalidades de transporte. Conforman un nodo clave en una red de transporte más amplia e intermodal, cuyo fin es la comercialización de mercancías bajo el menor tiempo y costo de circulación posible. Observando los casos de estudio, los puertos de San Lorenzo y Puerto General San Martín actúan como nodos de articulación y conexión con los mercados globales, a la vez que se vinculan a redes de transporte terrestre que los abastecen.

desarrollados en los países centrales entre las décadas de los sesenta y ochenta, incluyeron actividades de procesamiento en sus recintos y servicios comerciales. Tienen una relación puntual con las ciudades, estrategias de desarrollo y expansión. Los puertos de 3^a generación son posteriores a la década de los ochenta. Ya es masivo el uso del contenedor (que aparece en 1956), son plataformas de comercio internacional, con actividades logísticas y de distribución. Relaciones estrechas entre la ciudad y el puerto. Los puertos de 4^a y 5^a generación ya son puertos en red, son los más modernos a nivel global, con una comunidad portuaria y servicios logísticos integrados, dentro de una red de transporte multimodal. Tienen una unidad comercial y de gestión y estrategias de crecimiento y expansión. En los más modernos está distribuido el espacio portuario en distintos países y hay cooperación entre comunidades portuarias (Anschütz 2005).

5 La 1^a generación corresponde a la interfase tierra-mar. Son puertos anteriores a la década de los sesenta que prestan servicios de carga, descarga y almacenamiento, sin estrategias de desarrollo ni de gestión elaboradas. Los puertos de 2^a generación,

En tal sentido, es pertinente remarcar que la puesta en servicio de estas redes de transporte, su distribución, sus características, la concentración y su accesibilidad obedecen a estrategias de un conjunto de actores privados y estatales, al habilitar o viabilizar el usufructo de un determinado territorio que responde a sus intereses y necesidades.

En San Lorenzo y en Puerto General San Martín, los cambios de funciones y la integración a cadenas logísticas globales de las áreas portuarias implicaron crecientes procesos de fragmentación urbana. Con esta inserción global de los usos portuarios, devinieron transacciones que fraccionaron el espacio en clave de su particular lógica relacional con otros ámbitos en el globo y en desmedro de los tejidos locales preexistentes. Solo algunas áreas de estas ciudades se integraron a un sistema global de producción, transporte y comercialización de mercaderías, mientras que otras quedaron desconectadas de estas dinámicas.

Siguiendo a Kozak (2011), se observa que el “mundo globalizado” y el “mundo no globalizado” convive en estas localidades, y que cuanto más integrado está el primero, más fragmentado resulta el segundo. En este sentido, se entiende que en San Lorenzo y en Puerto General San Martín se expresa una relación dialéctica entre integración global y fragmentación local, de modo que mientras las infraestructuras portuarias se vinculan a redes transnacionales de comercialización de materias primas, se diferencian del tejido urbano preexistente con la ampliación de los espacios de operación y la materialización de barreras urbanas.

Dentro de la relación entre la ciudad y el puerto, uno de los conflictos observados tiene que ver con las demandas contrapuestas de espacio, tanto por parte de la ciudad como de la actividad portuaria:

- **Demandas de más espacio de las ciudades** por las dinámicas funcionales. Viejas actividades y otras nuevas requieren de espacios (que son siempre finitos en las áreas urbanas) y se encuentran con grandes predios portuarios, que actúan como barreras urbanas;
- **De los puertos** que por su modernización, precisan ampliación e incorporación de nuevas actividades en el interior de los recintos, pero también en espacios externos vinculados a la accesibilidad de las mercancías.

De este modo, 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.

Resultados de investigación: la disputa por el espacio urbano en la producción del territorio

Las disputas “en y por” el espacio urbano en los casos analizados, se ponen de manifiesto en la apropiación de tierras para la viabilización de los proyectos, los cambios en los usos del suelo, así como en la modificación del paisaje y en las condiciones del agua y el aire⁶. Dentro de esas disputas, no puede dejar de resaltarse el papel que juegan en dicho proceso los actores estatales —municipales, provinciales y nacionales—, a través de la sanción de legislación y la aplicación de procedimientos legales y administrativos. Tampoco se puede ignorar a los actores que operan las terminales portuarias, que juegan en el mercado global y a los actores locales de la sociedad civil.

Fedele y Domínguez Roca (2015) propusieron considerar al puerto como una estructura técnico-social localizada que involucra tres niveles interrelacionados: el físico (infraestructura y condiciones naturales), el funcional (las actividades y flujos) y el social (los actores y relaciones). De allí que plantean que:

para hablar de conflictos entre la ciudad y el puerto se debe hacer referencia a conflictos entre sujetos sociales vinculados con las actividades y espacios portuarios y sujetos sociales vinculados con otras actividades urbanas, sin que ambos conjuntos de sujetos sean necesariamente excluyentes entre sí. (Fedele y Domínguez Roca 2015, 7)

Acorde a ello, algunas de las transformaciones y tensiones detectadas en torno a la vinculación del complejo portuario de San Lorenzo y Puerto General San Martín y sus espacios urbanos son las presentadas a continuación.

⁶ Cambian las condiciones del agua por el movimiento de tierras que implican las acciones de dragado, y las del aire por el flujo de camiones hacia las terminales.

Cambios por las demandas de espacio, mixtura de usos del suelo

En paralelo a la evolución de la operatoria portuaria, las ciudades crecen en superficie y complejidad. De allí emerge la disputa por la apropiación del espacio físico para la expansión, donde la ciudad encuentra un límite y los puertos también.

La especialización portuario-industrial del frente fluvial, sumado a las barreras urbanas que generan los grandes establecimientos, el arroyo San Lorenzo y las vías del exFerrocarril Belgrano y el exFerrocarril Mitre, configuraron un espacio urbano a la medida de los requerimientos de las actividades productivas, comerciales y logísticas en desmedro de las necesidades de circulación, recreación y reproducción social de los habitantes. Este proceso se consolidó sin instancias de planificación ni democratización de las decisiones, lo que derivó en la escasez de servicios y equipamientos colectivos para el conjunto de la comunidad local; asimismo, profundizó los conflictos por el uso, configuración y usufructo del territorio entre actores sociales.

Las áreas residenciales crecieron hacia el Oeste, próximas a zonas rurales/agrícolas; al Este se encuentra el frente fluvial con puertos que pugnan por expandirse sobre áreas residenciales consolidadas. Asentamientos precarios crecieron sobre el arroyo San Lorenzo, que divide la localidad homónima de Puerto General San Martín y que, previo a su desembocadura en el Paraná, recibe el drenaje de desagües industriales, residuos sólidos de asentamientos y efluentes cloacales crudos sin tratamiento. También se observaron asentamientos en el acceso de la AO12 y en terrenos aledaños al ferrocarril (Rigotti 2010).

La mixtura de usos del suelo poco compatibles se observa en la convivencia entre espacios portuarios, fábricas metalúrgicas, para el automotor, de aberturas de aluminio, distribuidoras de cerveza y espacios destinados a la residencia. Por su lado, usos productivos contaminantes han bloqueado el acceso funcional y visual hacia el río Paraná. La escasa gestión municipal en relación con el ordenamiento del territorio y la insuficiente normativa urbana, han puesto en conflicto y tensión a los usos residenciales, productivos y recreativos de la costa.

Avance de los usos portuarios sobre la ciudad

Se mencionó como conflicto la demanda de mayor espacio de las empresas para la localización de instalaciones portuarias y para la mejora en la accesibilidad a los puertos. Estas demandas implicaron mayores superficies

para operar en las distintas etapas, así como también la disponibilidad formal (normativa urbana que lo habilite) para que esas superficies pudieran entrar en producción.

En el caso de San Lorenzo, se realizaron cambios en la legislación de usos de suelo urbano y se privatizaron espacios públicos. En febrero de 2004, el Consejo Deliberante de San Lorenzo aprobó la venta de tres calles públicas a la empresa Molinos Río de la Plata para construir un puerto propio y ampliar su planta de molienda⁷ (Schweitzer 2012). Desde la sociedad civil se denuncia que el Barrio 2 de Abril, al Sur de la localidad de San Lorenzo, está desapareciendo por el avance de la empresa (Molinos Río de la Plata), que está comprando predios para extenderse.

En San Lorenzo y en Puerto General San Martín, los márgenes ribereños se encuentran casi totalmente comprometidos con usos industriales y portuarios —fuertemente contaminantes— y los escasos vacíos existentes son objeto de lucha por las diferentes empresas con el objetivo de ampliar sus infraestructuras.

Modificación en el balance de usos residenciales e industriales

En cuanto a la evolución de la mancha urbana y la competencia por el espacio entre usos residenciales e industriales, se ha observado que entre la implementación del PHPP en 1995 y los veinte años posteriores, el balance entre ambos usos del suelo se ha inclinado a favor de las demandas industriales.

7 Este proceso no es exclusivo de los casos que se presentan. Muy cerca de allí, en Villa Gobernador Gálvez, localidad vecina a San Lorenzo, se aprobó en diciembre del 2004 un proyecto de extensión de su zona industrial (que avanzó sobre la zonificación residencial) para permitir la venta de calles públicas a la empresa Cargill, con vistas a construir allí una planta y un puerto sobre la costa del río Paraná. Esta medida no solo tuvo aval del Gobierno municipal sino también del Gobierno provincial, que se comprometió a acondicionar un tramo vial conforme a las necesidades de la empresa (Taller Ecologista de Rosario 2006). Otro caso es el de ACL, una empresa de transporte fluvial que se instaló en 1996 en Pueblo Esther (a 24 km de Rosario) con el nombre de ACBL Hidrovías S.A. El Gobierno provincial y el municipal le cedieron a la empresa un islote, y permitieron la transformación de la zona residencial para la construcción de un puerto flotante que impidió el paso al río Paraná por accesos públicos (Schweitzer 2012).

Si se contemplan ambas localidades contiguas como una única unidad de análisis, el avance de usos industriales sobre los residenciales es notable. En 1995, el peso relativo de superficie de usos industriales (802,5 ha) respecto de los residenciales (943 ha) fue del 85%, mientras que para el 2015 los usos industriales (1174,6 ha) superaron en consumo de superficie a los residenciales (1.107 ha), representando el 103% de los mismos. Al interior de cada tipo de uso, entre 1995 y 2015 los usos industriales representaron un incremento del 146% en el consumo de superficie y los residenciales del 117%.

En San Lorenzo la mancha urbana creció en un 16% entre 1995 (1309,2 ha) y 2015 (1514,7 ha). En 1995, el peso relativo de superficie de usos industriales (404,8 ha) respecto de los residenciales (749 ha) fue del 54%, mientras que para el 2015 el peso relativo fue del 66% (515 ha de usos industriales y 784 ha de usos residenciales).

Por su parte, la mancha urbana de Puerto General San Martín creció sensiblemente más que la de San Lorenzo, en un 63% entre 1995 (643 ha) y 2015 (1.046 ha). En 1995, la supremacía de usos industriales ya era notable, pues ocupaba poco más del doble de superficie que los usos residenciales. La ocupación de suelo con usos industriales en 1995 ya representaba al 205% de los residenciales, proporciones que se mantuvieron estables al 2015 pese al notable crecimiento de la localidad.

El intervalo de mayor crecimiento de las manchas urbanas se ha dado en Puerto General San Martín entre el 2000 (655 ha) y 2010 (929 ha), impulsado por la expansión de las actividades industriales vinculadas al complejo portuario y al incremento en el valor de *commodities* de exportación. En esos diez años, la mancha urbana de esta localidad creció en un 42% y la actividad industrial representó el 96% (262 ha) de ese crecimiento (Figura 2).

Presiones por flujos de cargas con origen o destino en el puerto

Diferentes rutas permiten el acceso a estas localidades. Se destaca la RN11, la Autopista Brigadier Estanislao López entre Rosario y Santa Fe, las rutas provinciales RP12, RP10 y la AO12 que une San Lorenzo y Puerto General San Martín con la RN9. En los últimos años, se concluyó el intercambiador RP12 y en 2013 se habilitó un nuevo acceso exclusivamente para vehículos livianos a San Lorenzo. Los ferrocarriles, el ex-Belgrano Cargas (casi sin operación) y el ex-Mitre NCA ingresan a los puertos y a las terminales privadas del Complejo (Terminal 6, ACA, Vicentin, La Alumbra, etc.).

La actividad portuaria produce un intenso y constante flujo de mercaderías que acceden al espacio urbano, la mayoría en camiones y una pequeña porción en trenes. Los camiones de carga suelen colapsar los accesos a las localidades y atraviesan la trama urbana entorpeciendo el funcionamiento local.

En ambas ciudades se observa un aumento de la congestión vehicular, un mayor número de accidentes de tránsito, destrucción de pavimentos, afectación de inmuebles por vibraciones y, en los márgenes del río, un retroceso de la barranca debido al aumento de la navegación.

Cambios en los patrones de distribución espacial de la población

En los dos casos de estudio, se observa que entre 1991 (situación previa a la implementación del PHPP) y el 2010 (quince años luego de su implementación) los mayores incrementos en las densidades poblacionales han acontecido en los radios censales ubicados más alejados del frente fluvial, a la par que hubo una disminución de las densidades en los radios costeros. Se trata de cambios en los patrones de distribución espacial de la población, asociados a expulsiones en áreas costeras y concentraciones hacia las áreas más alejadas del frente fluvial colonizado por usos portuarios e industriales.

En Puerto General San Martín, los radios censales hacia el Este, donde se localizan los usos portuarios e industriales, perdieron población. Esto incluye áreas próximas a las instalaciones de las empresas Bunge, Toepfer y Nidera. Hacia el Oeste, por el contrario, las densidades han aumentado. En San Lorenzo, el patrón resulta similar. Se redujo la población sobre el frente fluvial, en los radios próximos a los predios de ACA, OIL, ESSO y al área más céntrica del Municipio, mientras que se incrementó la población en los radios censales ubicados en el borde Oeste del tejido urbano.

Este aumento de las densidades poblacionales hacia el Oeste de los ejidos urbanos no responde solamente a desplazamientos intraurbanos por el avance de las empresas, sino que, en función de lo señalado por integrantes de la Comisión de Transporte de la Bolsa de Comercio de Rosario en 2012, es posible atribuir el aumento a la migración de población proveniente de la ciudad de Rosario en busca de terrenos más económicos. Al respecto, el Subsecretario de Empleo del municipio de San Lorenzo señaló que, junto al impulso portuario de la localidad, nueva población llegó al municipio como mano de obra

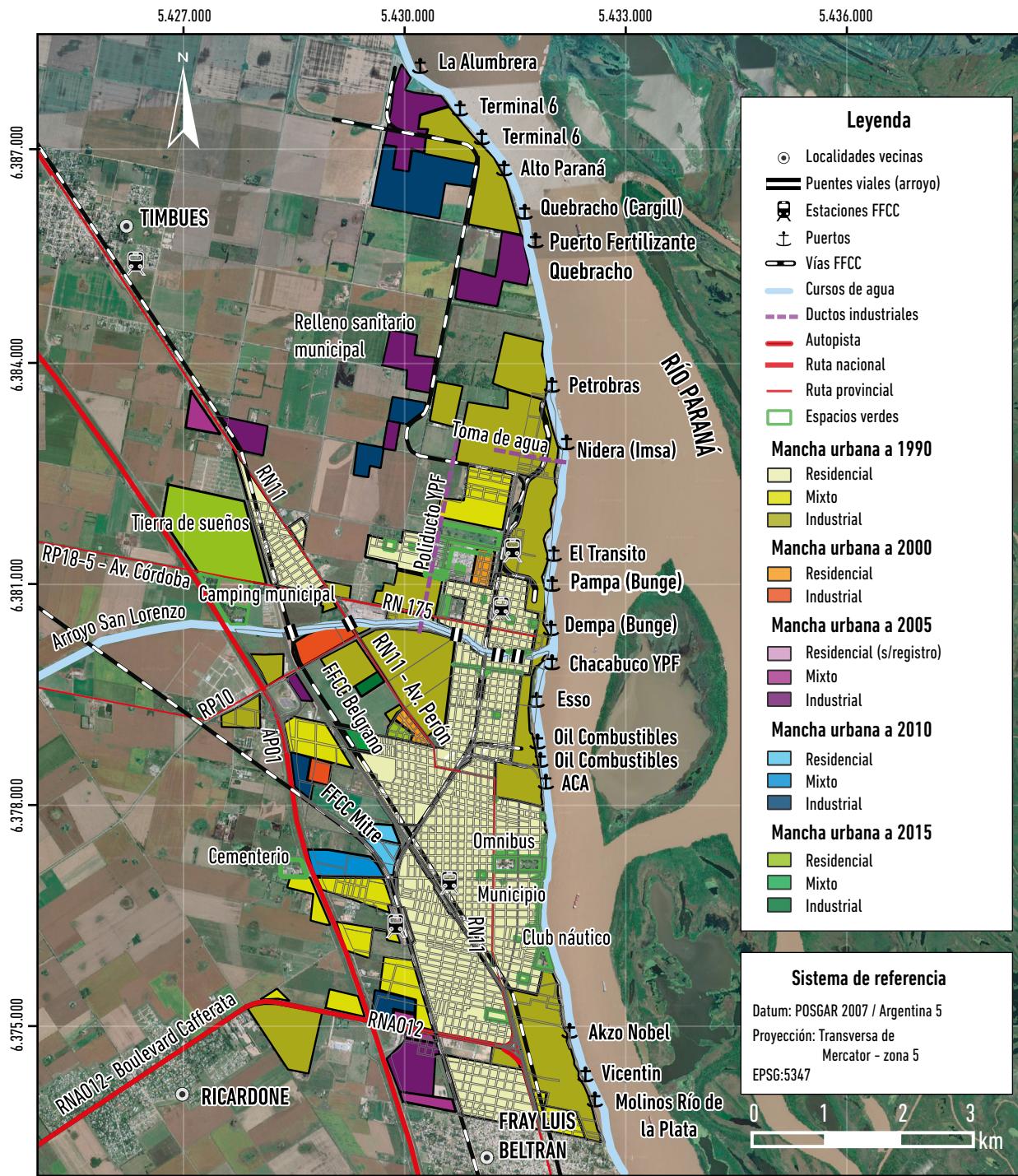


Figura 2. Evolución de la mancha urbana según uso del suelo residencial, suburbano mixto e industrial. San Lorenzo y Puerto General San Martín (1990-1995-2000-2005-2010-2015).

Datos: IGN s.f., e interpretación de imágenes Landsat, Glovis y Google Earth.

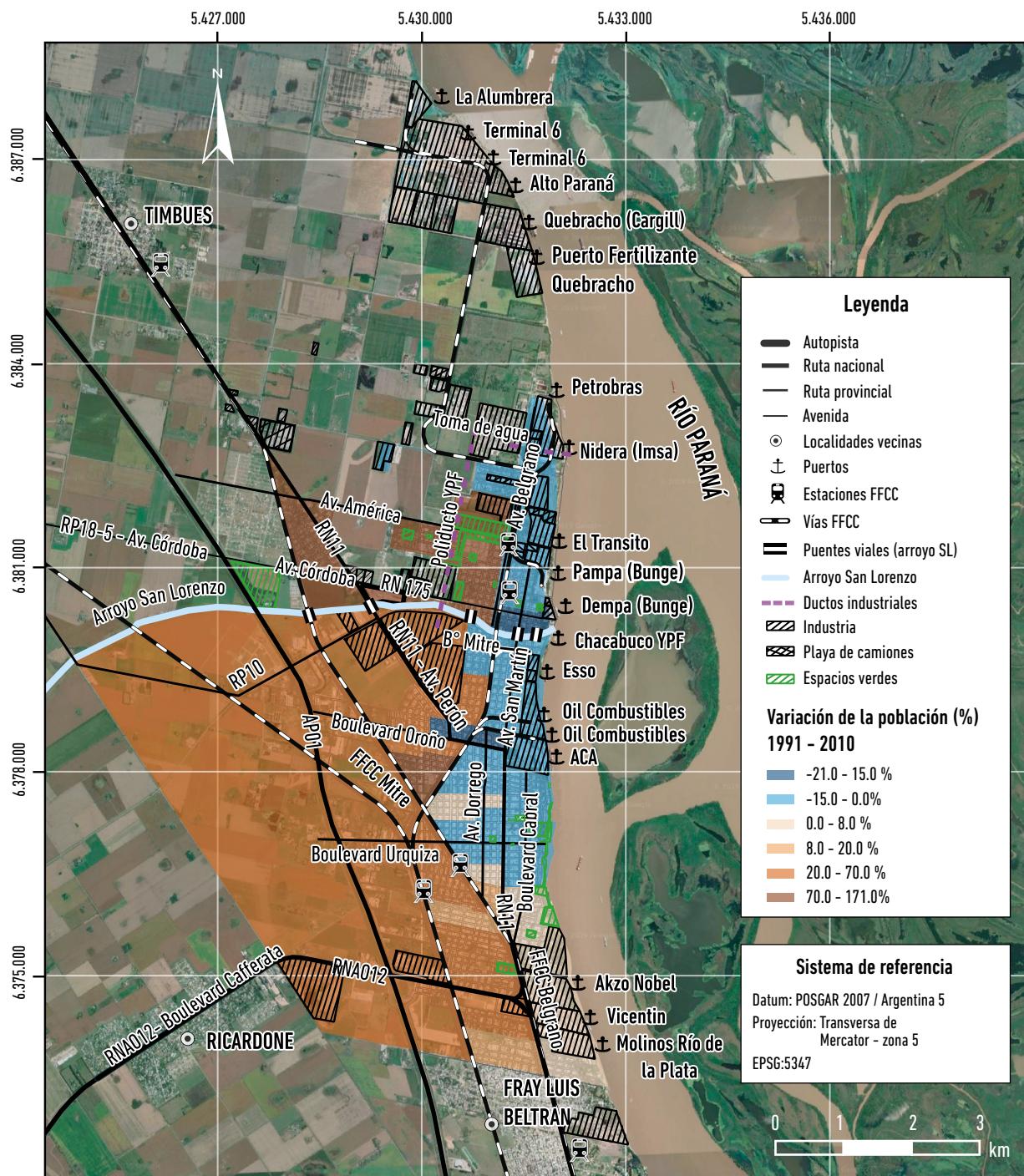


Figura 3. Variación de población en San Lorenzo y Puerto General San Martín 1991-2010.
Datos: IGN s.f., INDEC 2010.

para la construcción de las nuevas instalaciones de las empresas y se radicó en asentamientos precarios hacia el borde Oeste del tejido urbano⁸. Este hecho ha quedado reflejado en los datos del último “Censo nacional de población, hogares y viviendas” (INDEC 2010), en donde se observa que los radios censales en los cuales ha habido un mayor crecimiento relativo de la población (Figura 3), tienden a coincidir con aquellos en los que se registraron los peores indicadores relativos a calidad de los materiales de las viviendas, NBI y hacinamiento de los hogares.

Surgimiento de nuevas actividades

En relación con las nuevas actividades surgidas y vinculadas al crecimiento del clúster sojero, es posible encontrar una serie de emprendimientos inmobiliarios y turísticos. El Secretario de Empleo de la municipalidad de San Lorenzo observó, en diciembre de 2012, que “en los últimos cuatro o cinco años hubo una explosión de la construcción, se realizaron fideicomisos con inversores de la ciudad o externos”. Además, señaló que la gran mayoría de las construcciones están concebidas para inversión y no para satisfacer las necesidades locales de vivienda. A su vez, mencionó que “hay muchos edificios desocupados para clase media-alta y en la zona residencial céntrica, con un costo elevado, mientras que la infraestructura de la ciudad no está preparada (para que sean ocupados)”⁹.

Asimismo, distintas voces de la sociedad civil, incluyendo la del Secretario de Empleo, señalan que están creciendo las actividades comerciales en la avenida San Martín (principal avenida de San Lorenzo), donde también se concentran las actividades recreativas. Entre las nuevas actividades, se incluye un centro de convenciones, el aumento de plazas hoteleras y la nueva costanera a la altura del centro de San Lorenzo.

En síntesis, es posible decir que todas las transformaciones territoriales y tensiones sociales observadas en torno al complejo portuario de San Lorenzo y Puerto General San Martín y sus espacios urbanos, dan cuenta de un proceso de lucha por la imposición de una nueva “configuración escalar”¹⁰ en ambas ciudades. Así, lo que

puede observarse en los casos de estudio es una reconfiguración de las relaciones de poder entre los diferentes actores y, por ende, de las múltiples escalas geográficas implicadas en la producción del territorio. Es decir, se trata de un proceso de reorganización territorial y de las redes de flujos de circulación y acumulación del capital, para generar una nueva y siempre inestable “configuración escalar” que regula y reorganiza las relaciones de poder, en favor de un conjunto de actores y en detrimento de otros (Swyngedouw 2010, 55-56).

Consideraciones finales

Tal como se analizó, en el marco de esta tensión entre las necesidades de crecimiento urbano y las necesidades de ampliación territorial de las actividades portuarias (nuevas actividades al interior de los recintos) se evidencia la incompatibilidad de usos del suelo a escala urbana, la existencia de riesgos ambientales para la población que se encuentra asentada en las proximidades de los recintos portuarios y otros perjuicios generados por la falta de previsión en las infraestructuras de transporte que atraviesan tejidos urbanos.

En ese sentido, en el marco de las geografías de la injusticia espacial y a escala local, la distribución resultante y el acceso a los servicios urbanos básicos, incluidas la localización de las instalaciones toxicas y la privatización del espacio público —habilitado por el Estado local a favor de actores transnacionales—, pueden comprenderse en detrimento de la sociedad local. Asimismo, se observa un proceso de expulsión de las poblaciones próximas al frente fluvial con un desplazamiento de los usos residenciales hacia los bordes del tejido urbano que se encuentran más alejados del complejo portuario, pero

8 Se han realizado entrevistas en campo en 2012 y 2015.

9 Dichos del entonces Secretario de Empleo de la Municipalidad de San Lorenzo.

10 Se hace mención al concepto de “configuración escalar” porque condensa adecuadamente la pujía en marcha entre los distintos actores sociales implicados, cuyos intereses se concentran en

escalas geográficas diferentes —desde la local a la global—, por la apropiación del territorio y la imposición de una escala geográfica por sobre otra; y a su vez, traduce a los procesos de reterritorialización y desterritorialización del proyecto geográfico del capitalismo. [...] Swyngedouw afirma la necesidad de entender la configuración escalar desde una doble y complementaria perspectiva: como orden regulatorio, y como redes. Mientras que la primera refiere a los arreglos geográfico-institucionales coagulados bajo formas de gobierno (nacional, regional, local), la segunda contempla los arreglos estructurados por medio de flujos y redes que interconectan actividades económicas” (Fernández y Brandão 2010, 25).

sin la cobertura suficiente de equipamientos e infraestructura urbana.

La implantación del clúster sojero ha generado un uso altamente intensivo del territorio de San Lorenzo y Puerto General San Martín por la actividad de las empresas y de sus puertos, omitiendo por completo que su desarrollo ocurría sobre un territorio consolidado, con su propia historia y huella urbana. Las nuevas actividades portuarias son comandadas por actores globales que responden a demandas del mercado internacional, mientras que se asientan en ciudades y sociedades cuyas lógicas de reproducción siguen fuertemente arraigadas a procesos locales.

En este sentido, las empresas globales que explotan estos espacios portuarios no se articulan con el devenir de los procesos sociales y urbanos de la comunidad local que le sirve como soporte, así como tampoco establecen una vinculación con el entramado local ni se involucran con las demandas de trasformación territorial, a excepción de aquellas cuestiones de orden legal y administrativa que hacen al buen funcionamiento de su negocio. Paralelamente, el territorio local es el escenario y el objeto mismo del conflicto, atravesado por una trama de intereses contrapuestos entre la nación, la provincia, los Gobiernos locales, grupos ambientalistas, de la sociedad civil y de las grandes corporaciones transnacionales. Lo que se observa entonces, en coincidencia con lo por señalado por Swyngedouw y tal como fue señalado en el apartado anterior, es un fuerte proceso de reorganización social y territorial por la imposición de una nueva configuración escalar, que refleja —aunque más no sea de forma provisoria— un estado de organización de las relaciones de poder acompañada por un conjunto de disposiciones políticas e institucionales. En este caso, por ejemplo, la Ley de Puertos de 1992 ha sido un factor fundamental para viabilizar la extensión de puertos privados en las costas del Paraná. En el orden municipal, la desintegrada ordenanza de usos del suelo de San Lorenzo, la falta de gestión en Puerto General San Martín, sumada a la aparente connivencia de funcionarios municipales y corporaciones, ha habilitado el avance de las empresas sobre espacios públicos.

Como lo mencionan Salamanca Villamizar, Astudillo y Fedele (2016) frente a las tensiones evidenciadas, se impone, por un lado, la reflexión de la justicia/injusticia espacial en términos teóricos y, por otro, la posibilidad de plantear soluciones para enfrentar las desigualdades generadas por una determinada configuración territorial. En este sentido, y como argumenta Soja ([2010] 2014),

es importante visibilizar, por un lado, las “causas endógenas” que originan situaciones de injusticia espacial, en cuanto no solo se trata de las consecuencias negativas de las dinámicas del capital global sino también de las decisiones internas de localización de actividades y servicios (incluyendo su accesibilidad). Sobre este punto, los Gobiernos locales, pero especialmente la sociedad civil, han de comprender la importancia central del entramado normativo en pos de la defensa del derecho a la ciudad.

Sin embargo, las causas exógenas y estructurales que determinan formas de desigualdad geográfica y de injusticia espacial son, para los países latinoamericanos, mucho más complejas de desarticular y combatir. ¿En qué medida los países latinoamericanos pueden insertarse en los circuitos de valorización del capital y retener o fijar parte del excedente generado? ¿En qué medida es posible avanzar en la implementación de políticas de desarrollo que no recaigan en un proceso de agotamiento de los recursos o bienes naturales y mitigar las consecuencias no deseadas que se generan para promover situaciones que tiendan a la justicia espacial?

Siguiendo a Haesbaert (2002), es importante mencionar que detrás de las luchas por una configuración territorial se esconden pujas de poder entre diferentes actores sociales que, en los casos de estudio, se resuelven a favor de las demandas que se despliegan a escala global. La producción del territorio a favor de los intereses empresariales nacionales y globales está desoyendo los reclamos sociales por una democratización de los procesos de producción del espacio, y genera un aumento de la desigualdad territorial y de situaciones de injusticia espacial.

Poner de manifiesto las tensiones existentes entre lo global y lo local en la producción del territorio y el carácter multiescalar de los fenómenos en curso, amplía la comprensión de las múltiples situaciones de injusticia espacial mencionadas (Salamanca Villamizar, Astudillo y Fedele 2016). A su vez, hacer visibles las tensiones y conflictos sociales, así como la consolidación de estas formas espaciales injustas es un primer paso para enfrentar estas situaciones que relegan a grupos enteros de población del acceso a una ciudad equitativa y que responda a sus necesidades.

Tenemos la oportunidad de crear el espacio, de utilizar creativamente las fuerzas que contribuyen a la diferenciación urbana. Pero para aprovechar estas oportunidades hemos de enfrentarnos a aquellas fuerzas que crean ciudades a modo de ambientes extraños a nosotros, que conducen a la urbanización hacia derroteros ajenos a nuestros fines individuales o colectivos. (Harvey [1973] 1977, 330)

Referencias

- Anschütz, Gustavo. 2005. "Tendencias actuales en puertos-transporte y logística." Ponencia presentada en el Simposio-Debate "Estrategias de Desarrollo del Sector Portuario-Logístico", Asociación Internacional de Profesionales en Puertos y Costas (AIPPYC). Consultado el 11 de agosto de 2018. http://www.aippyc.org/materiales_archivos/M1-estrategias-anschutz.pdf
- Bolsa de Comercio de Rosario. 2017. *Anuario Estadístico 2017*. Consultado el 11 de agosto de 2018. https://www.bcr.com.ar/sites/default/files/2019-01/anuario_2017.pdf
- Fedele, Javier, y Luis Domínguez Roca. 2015. "Puerto y ciudad." *Transporte y Territorio*, no. 12, 1-15.
- Fernández, Víctor Ramiro, y Carlos Brandão, dir. 2010. *Escalas y políticas del desarrollo regional. Desafíos para América Latina*. Buenos Aires: Miño y Dávila.
- Galimberti, Cecilia Inés. 2015. "A orillas el río: la relación puerto-ciudad en la transformación urbana de Rosario." *Transporte y Territorio*, no. 12, 87-109.
- Haesbaert, Rogério. 2002. *Territorios alternativos*. San Pablo: Contexto.
- Harvey, David. (1973) 1977. *Urbanismo y desigualdad social*. México D. F.: Siglo XXI.
- Harvey, David. 2004. "El 'nuevo' imperialismo: acumulación por desposesión." *Socialist Register* 40: 63-87.
- IGN (Instituto Geográfico Nacional). s.f. "Catálogo de objetos geográficos del organismo." Consultado el 3 de octubre de 2017. <http://www.ign.gob.ar/NuestrasActividades/InformacionGeoespacial/CapasSIG>
- INDEC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos). 2010. "Censo Nacional de población, hogares y viviendas, 2010." Consultado el 2 de agosto de 2018. <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-2-41-135>
- Kozak, Daniel. 2011. "Fragmentación urbana y neoliberalismo global." En *Ciudad Compacta y Ciudad Dispersa*, editado por Emilio Pradilla Cobos, 13-62. México D. F.: Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco, Miguel Ángel Porrúa.
- Lefebvre, Henri. (1974) 2013. *La producción del espacio*. Traducido por Emilio Martínez Gutiérrez. Madrid: Capitán Swing.
- Machado Aráoz, Horacio. 2010. "Territorio, colonialismo y minería transnacional: una hermenéutica crítica de las nuevas cartografías del imperio." Ponencia presentada en las III Jornadas del Doctorado en Geografía "Desafíos Teóricos y Compromiso Social en la Argentina de Hoy", Universidad de La Plata, La Plata, 29 al 30 de septiembre.
- Pírez, Pedro 1995. "Actores sociales y gestión de la ciudad." *Revista Ciudades*, no. 28.
- Rigotti, Ana María. 2010. "Plan de ordenamiento territorial de la costa del área metropolitana del Gran Rosario-Cordón Norte." Ponencia presentada en el VIII Coloquio de Transformaciones territoriales. Mesa 1: Ordenamiento y gestión territorial. Asociación de Universidades del Grupo Montevideo, Buenos Aires, 25 al 27 de agosto del 2010.
- Salamanca Villamizar, Carlos, Francisco Astudillo, y Javier Fedele. 2016. "Trayectorias de las (in)justicias espaciales: un estudio introductorio." En *América Latina: un estudio introductorio en justicia e injusticias espaciales*, compilado por Bernard Bret, Philippe Gervais-Lambony, Claire Hancock y Frédéric Landy, 11-66. Rosario: UNR.
- Sassen, Saskia. (1991) 1999. *La ciudad global: Nueva York, Londres, Tokio*. Buenos Aires: Eudeba.
- Schvarzer, Jorge, y Andrés Tavosnanska. 2007. *El complejo sojero argentino: evolución y perspectivas*. Buenos Aires: CESPA.
- Schweitzer, Mariana. 2012. "El modelo extractivo y el acondicionamiento del territorio: la hidrovía Paraná-Paraguay y la Infraestructura Regional Suramericana - IISRA." En *Problemáticas Geográficas Argentinas: territorios, actores sociales y sistemas productivos*, editado por Lidia Soria y Beatriz Goldwaser, 257-284. San Miguel: GEPSE.
- Schweitzer, Mariana. 2016. "Transporte y producción del territorio en el litoral portuario del sur de la provincia de Santa Fe: tensión entre estrategias globales y transformaciones locales." Tesis de Doctorado en Urbanismo, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- Schweitzer, Mariana, y Cecilia Larrain. 2012. *Transporte y territorio: planes y proyectos para Argentina*. Buenos Aires: Cuentahilos.
- Soja, Edward. (2010) 2014. *En busca de la justicia espacial*. Valencia: Tirant Humanidades.
- Swyngedouw, Erik. 2010. "¿Globalización o glocalización?: redes, territorios y reescalamiento." En *Escalas y políticas del desarrollo regional: desafíos para América Latina*, editado por Víctor Ramiro Fernández y Carlos Brandão, 47-75. Buenos Aires: Miño y Dávila.
- Taller Ecologista de Rosario. 2006. "Los dueños del río: la hidrovía Paraguay-Paraná; el negocio de los recursos de América Latina." *Ecología Política*, no. 31.

Mariana Schweitzer

Arquitecta (1989), especialista en Planificación Urbana y Regional (1994), magíster en Planificación Urbana y Regional de la Universidad de Buenos Aires (UBA) (2001) y Doctora del área Urbanismo de la UBA (2016). Investigadora Independiente del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) con sede en el Centro de Investigaciones Hábitat y Municipios (CIHaM-FADU/UBA). Se desempeña en temáticas vinculadas con los procesos de producción del territorio; escalas, actores, políticas y planes de ordenamiento territorial; sistemas urbanos-regionales; y ciudades intermedias.

Santiago Pablo Petrocelli

Arquitecto (2014), especialista en Planificación Urbana y Regional (2018) y doctorando del área Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires (UBA). Becario Doctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) con sede en el Centro de Investigaciones Hábitat y Municipios (CIHaM-FADU/UBA). Se desempeña en temáticas vinculadas con los procesos de producción del territorio, escalas, actores, políticas, gestión pública, planes de ordenamiento territorial y sistemas urbano-regionales.

Marisa Scardino

Licenciada en sociología (2006) y especialista en Planificación Urbana y Regional (2019) por la Universidad de Buenos Aires (UBA). Becaria del Magíster de la UBA e investigadora con sede en el Centro de Investigaciones Hábitat y Municipios de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (CIHaM-FADU/UBA). Se desempeña en temáticas vinculadas con los estudios territoriales y urbanos; extractivismo; actores sociales y políticas de ordenamiento territorial.