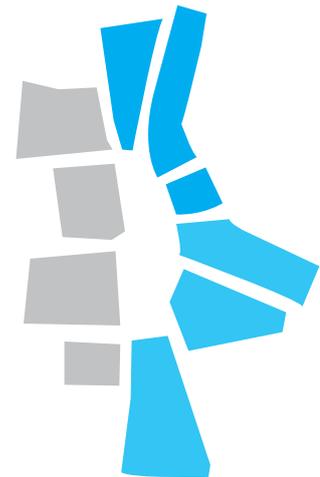




Cintia Ariana

**BARENBOIM\***

\* CONICET, Escuela de Ingeniería Civil (UNR) y Facultad de Arquitectura (UAD)  
E-mail: arq.barenboim@gmail.com



---

PRESENTADO: 18.03.17

ACEPTADO: 14.05.17

# CAMBIOS SOCIOESPACIALES EN LOS BARRIOS ALEDAÑOS A PUERTO NORTE ROSARIO.

95

## Resumen

La investigación se centra en el impacto socioespacial que generó el gran proyecto urbano Puerto Norte (ex-ferrocarril y puerto), sobre los dos barrios históricos de su entorno: Refinería y Pichincha. Estos eran zonas degradadas y de bajo valor inmobiliario que comenzaron a renovar las edificaciones e incorporar nuevas actividades comerciales y de servicio, transformándose en lugares de moda para vivir.

En este contexto, el objetivo radica en describir los procesos de renovación urbana y cambio social de ambos barrios. Los principales resultados evidencian que Pichincha tuvo un desarrollo edilicio anterior al inicio de sus obras y de mayor envergadura mientras que Refinería sufre un impacto menor pero directamente vinculado con Puerto Norte, evidenciándose en ambos barrios un incipiente proceso de gentrificación.

**Palabras Clave:** Gran proyecto urbano - Transformaciones edilicias - Nuevas actividades comerciales - Cambios sociales - Barrios patrimoniales aledaños.

### Summary

*The research focuses on the impact socio space large urban project generated Puerto Norte (ex - railway and port) on the two historic neighborhoods of its surroundings: Refinería and Pichincha. These were degraded and low property values began to renovate the buildings and incorporate new commercial and service, becoming fashionable places for living areas.*

*In this context, the aim is to describe the processes of urban renewal and social change in both neighborhoods. The main results show that Pichincha had a previous building development at the beginning of his works and larger while Refinería suffered less impact but directly linked to Puerto Norte, showing in both neighborhoods an incipient process of gentrification.*

**Key words:** large urban project - edilicias transformations - new business - social heritage - surrounding neighborhoods.

## INTRODUCCIÓN

El artículo se centra en el análisis de las primeras modificaciones socio espaciales producidas en los dos barrios históricos de Pichincha y Refinería a partir de la implementación de Puerto Norte en la ciudad de Rosario. El área comprende dos situaciones distintas, coexistiendo fuertes dinámicas de transformación con componentes de valor urbano. Por un lado, la nueva centralidad de Puerto Norte, contigua al área central rosarina, garantizando la continuidad de los espacios públicos sobre el río Paraná y concentrando diversos establecimientos comerciales, residenciales y equipamientos. El sector está compuesto por siete Unidades de Gestión (UG) con diversas situaciones dominiales (público o privada), normativas y estados de construcción. Por el otro, dos tradicionales barrios aledaños al gran proyecto urbano, al noroeste Refinería<sup>1</sup> y al sur Pichincha<sup>2</sup>, posicionándose en la actualidad como unas de las zonas recuperadas de mayor crecimiento y demanda inmobiliaria de la ciudad de Rosario (ver Plano 1).

### Plano 1. Localización del gran proyecto urbano Puerto Norte y barrios aledaños Refinería y Pichincha en la ciudad de Rosario



Fuente: Adaptado de la Dirección General del Plan Director, 2011.

1. Los límites del barrio Refinería (oficialmente Islas Malvinas) se ubican: Av. de las Tres Vías, Av. Francia, vías del Ferrocarril Central Argentino y Av. Alberdi.

2. El barrio Pichincha se encuentra delimitado por: Bv. Oroño, Tucumán, Suipacha, Urquiza, Vera Mujica, Av. Del Valle y Rivadavia.

La hipótesis principal de trabajo expresa que la ejecución del gran proyecto urbano de Puerto Norte produce una “doble transformación socioespacial”, dando lugar a nuevos usos, densidades y actores, diferenciándose los corredores perimetrales del tejido interno en los barrios de su entorno. Cabe señalar que si bien Puerto Norte es una centralidad en sí, las avenidas limítrofes comienzan a actuar en forma conjunta al proyecto, en donde se están materializando edificios de similares características (tipología, usos, destinatarios) mientras que en el interior de los barrios se producen otro tipo de cambios socioespaciales.

Para demostrar esto primero se contextualiza la planificación urbana local, en donde las regulaciones específicas potencian al gran proyecto y favorecen a los actores de mayor poder, a través de un análisis de contenido de las normativas (Plan Urbano Rosario y Planes Especiales de Puerto Norte, Pichincha, Tres Vías y Reordenamiento Urbanístico al Segundo Anillo Perimetral). Luego, se identifican y caracterizan los distintos momentos que dan cuenta de situaciones particulares en el proceso de transformación urbana del sector, a partir de las categorías edificabilidad y funcionalidad. La primera se refiere a los procesos de renovación y completamiento urbano que se obtendrán del relevamiento de los permisos de edificación en la Dirección de Obras Particulares (fecha, dirección, superficie dependencias y tipo de operación) y la segunda comprende las distintas actividades, las cuales se obtendrán de un relevamiento lote por lote a partir de un relevamiento in situ. Por último, se abordan los incipientes cambios sociales dado que el perfil de los habitantes pasa de clase media-baja (obreros, jubilados) a clase media y media-alta (profesionales, estudiantes universitarios, ejecutivos). Para ello se verifican los datos de los censos (2001 y 2010) y se realizan entrevistas semi-estructuradas a los vecinos del sector. En suma, lo que se intenta lograr es un abordaje explicativo de los acontecimientos ocurridos en los dos barrios tradicionales de la ciudad, durante esta primera década.

#### APORTES TEÓRICOS Y TRABAJOS DESTACADOS SOBRE EL IMPACTO DE LOS GRANDES PROYECTOS URBANOS

En el presente las ciudades latinoamericanas mantienen los patrones tradicionales de creci-

miento de la mancha urbana; los ejes radiales y sectoriales del desarrollo y la expansión urbana aún subsisten, representando el principio básico / fundamental de la organización espacial (Janoschka, 2002). Sin embargo, han surgido rasgos destacados de una nueva geografía urbana abandonado el paradigma del crecimiento por continuidad, siendo reemplazado por otro modelo caracterizado por una baja densidad y monoespecialización en el uso del suelo, escasa jerarquización del espacio público y un conjunto de importantes intersticios urbanizados. Conjunción de factores que configuran lo que se llama “ciudad fragmentada” (Marmolejo y Stallbohm, 2008). Así, las urbes se transforman gradualmente en espacios complejos y fragmentados en donde distintos grupos sociales se mezclan en espacios geográficos pequeños. Por ejemplo un asentamiento irregular puede existir contiguo a un barrio cerrado en la periferia o a un conjunto de torres jardín localizado en pleno centro.

En este escenario, es frecuente el uso del término dualización o polarización social para referirse a las desigualdades sociales cada vez más tangibles y que estarían implicando una estructura social de tipo bipolar (Sassen, 1998). La confrontación del centro con la periferia, la verificación de una ciudad legal y una ciudad ilegal, demuestran un aumento de la desigualdad social entre los dos extremos de la estructura social urbana (Hardoy, 1997). Sin embargo, esta divergencia se manifiesta territorialmente en un mosaico de distintas intensidades y heterogéneamente esparcido a escala micro pero con cierta homogeneidad cuando la mirada es a nivel macro (Ribeiro, 2000).

La planificación urbana es por partes, por proyectos estratégicos, y no de modo integral, contribuyendo con el diseño de “fragmentos” en lugares circunscriptos y materializados como espacios que, desde la *recualificación*, son convertidos según Jérôme Monnet (1996) en “lugares fuera de lo común” y distantes de otros que quedan *relegados* de dichas operatorias.

Pensar y describir la ciudad desde la fragmentación urbana, requiere del análisis de los elementos claves como son los “grandes proyectos urbanos”.



En América Latina los estudios urbanos realizados los definen como cualquier intervención pública o privada de gran escala; pudiendo comprender desde un nuevo conjunto residencial y/o comercial, la transformación del centro histórico o la construcción de una infraestructura de transporte (Lungo, 2005). Incluso en algunos casos, como en Brasil, consisten en mega - operaciones destinadas a eventos deportivos y recreativos. En general, la bibliografía elaborada sobre estos temas, se centra en el análisis de

los proyectos en sí, en su gestación y ejecución (Jorguensen, 2003; Novais, Oliveira y Vainer, 2012), y en el involucramiento del Estado con los desarrolladores inmobiliarios, haciendo énfasis en la nueva manera de gestión y administración del espacio (Nuñez y Ruiz de Gopequii, 2002). En menores oportunidades, se ha dado cuenta de la multiplicación de estas formas de intervención urbana en la región, mencionando a otros actores que intervienen en la ciudad, más allá del capital transnacional (Jajamovich, 2016). Otros trabajos se orientan a los distintos efectos de los megaproyectos en el entorno de su implantación, siendo este el enfoque que se desarrolla en la investigación.

Los megaproyectos modifican su propia localización, generalmente antiguas áreas degradadas y en desuso de la ciudad. Sin embargo, originan al mismo tiempo profundos impactos en el entorno de su implantación. Al respecto Cuenya (2012) expresa que producen al menos tres modificaciones claves en la materialización y el funcionamiento de la ciudad: en lo *físico-funcional*, reproducen las condiciones de los centros urbanos pero como sitios exclusivos con edificios, servicios e infraestructura de alto nivel con múltiples usos; en la *rentabilidad* de los usos de suelo, dado que se produce un gran aumento en la valorización en los mismos predios y en las áreas aledañas y en los *mecanismos de gestión pública*, asumiendo el Estado un rol de promotor que exige un nuevo sustento normativo.

Los trabajos locales sobre la vinculación de la costa central con Puerto Norte y el impacto físico en

los barrios circundantes (Barenboim, 2014, 2015) junto al análisis de las políticas implementadas desde el planeamiento estratégico para el gran proyecto (Scarpacci, 2014) son importantes antecedentes para este estudio.

Sumado a las tres modificaciones señaladas, Lungo (2005) evidencia una cuarta referida a lo social, expresando que muchos de ellos han contribuido a una mayor segregación socioespacial y al desplazamiento de los antiguos habitantes del entorno, modificando las identidades urbanas. En esta línea de análisis, la temática de la segregación socioespacial se debe considerar a partir de las relaciones territoriales entre los diferentes estratos socioeconómicos, tal como propone Jargowsky (1996). Particularmente, Malizia (2011) trabaja sobre la segregación residencial entendiéndola como el resultado de la separación o proximidad territorial, de un mismo grupo social vinculadas principalmente a la renta urbana. Esta se manifiesta a través de dos tendencias extremas: la relegación de los más pobres a barrios con menor cobertura de bienes y servicios (por el bajo costo del suelo) y la autosegregación de los grupos más privilegiados en barrios cerrados (periféricos o centrales). Asimismo, dicho desplazamiento de personas se identifica como “gentrificación” siendo un fenómeno de reconquista de las áreas centrales y de las zonas consolidadas de las ciudades por el poder económico, particularmente cuando la apropiación es de los agentes inmobiliarios privados y sus operaciones de capitalización de renta del suelo. Este mecanismo es cada vez más intenso y central, cimentando la dominación de las clases pudientes sobre los procesos de reproducción de la vida social (Janoschka y Casgrain, 2013).

En Rosario, el trabajo de Martinis (2011) incorpora las principales componentes sociales de los habitantes de Puerto Norte y Refinería, luego Añaños (2016) profundiza los cambios que se van dando en este último sector, identificando “escalas combinadas de gentrificación”, noción que se extiende hacia el barrio Pichincha para el presente estudio. Cabe señalar que resulta un antecedente importante el trabajo de Lacarrieu y otros (2011) el cual problematiza y describe simultáneamente las dinámicas de recualificación urbana y gentrificación, junto a la relegación de determinados sitios en Buenos Aires, evocando con fuerza la imagen de una ciudad estallada.

En suma, la construcción de conocimiento y exploración del caso, parte de la mirada de fragmento urbano, materializado en un gran proyecto, y las consecuencias socioespaciales que produce en su entorno, con la particularidad de que se da una doble situación (corredores urbanos<sup>3</sup> e interior de tejido), alentado por las políticas urbanas locales implementadas.

## POLÍTICAS Y DESARROLLO URBANO DEL ÁREA GENERAL

Durante la década del noventa, en un contexto neoliberal y en donde la planificación estratégica se introduce en la ciudad Rosario, se comienzan a implementar políticas públicas de ordenamiento territorial, en donde el gobierno local se asocia con el sector privado. Los intereses de los inversores privados y del Estado, influyen en la toma de decisiones de las nuevas intervenciones urbanas como así también en la recuperación y renovación de antiguas áreas de la ciudad. El planeamiento se basa en el desarrollo de inversiones inmobiliarias, el movimiento comercial, la oferta de servicios culturales y de recreación, entre otras actividades que modernizan y hacen más competitiva a la metrópoli.

Los barrios históricos de Pichincha y Refinería eran zonas bien localizadas pero que estaban degradadas a nivel edilicio y urbano. La magnitud de la oferta de viviendas individuales desocupadas produjo una baja en el costo de los inmuebles, siendo el precio de venta similar al de construcción. La población que residía en estos barrios estaba conformada por sectores medios-bajos de la ciudad, siendo en sus orígenes sitios en donde habitaban los obreros (locales y extranjeros) que trabajaban en el puerto y el ferrocarril.

Puerto Norte se presentaba como un área de oportunidad debido a su localización en el interior de la planta urbana sobre la costa, uniendo

finalmente el norte con el centro y recuperando el patrimonio industrial local. Esto motivó que en el año 1991 el Plan Director establezca la transformación de sus usos originales ferro-portuarios y que la Municipalidad junto con la Universidad Nacional de Rosario realicen un Seminario Internacional de Proyectos Urbanos. En el año 2004, el Municipio y el Colegio de Arquitectos de Rosario hicieron un llamado a Concurso Nacional de Ideas y Anteproyectos solicitando la propuesta del gran proyecto urbano (Barenboim, 2014).

Finalmente, la reconversión del antiguo puerto se establece con la gran operación público - privada denominada “Centro de Renovación Urbana Scalabrini Ortiz”, llevada a cabo en dos fases, desde el año 1996 a la actualidad:

- **Primera Fase:** define el sector a intervenir, la ampliación de las calles, los nuevos usos, las condiciones de edificabilidad y los edificios de valor patrimonial a preservar del área de Talleres (Ordenanza N° 6.271/96). El proyecto comprende el Parque Scalabrini Ortiz, el Shopping Alto Rosario y el supermercado COTO inaugurados en el 2004. Dichos establecimientos potencializan el desarrollo de Refinería, particularmente sobre la calle Junín, produciendo un gran impacto en la valorización inmobiliaria para uso comercial y residencial. Los efectos se expanden hacia el interior del barrio, provocando grandes sustituciones edilicias. En el mismo año, Pichincha es declarado de “interés urbanístico”, adquiriendo un carácter patrimonial y cultural a nivel local.
- **Segunda Fase:** precisa finalmente las nuevas calles, los espacios verdes y las densidades ordenadas mediante la redacción de un Plan Especial para Puerto Norte (Ordenanza N° 7.892/05). El sector se divide en siete UG con menores superficies para agilizar y articular la implementación del proyecto.<sup>4</sup> Este modelo impulsa una continua apropiación pública de

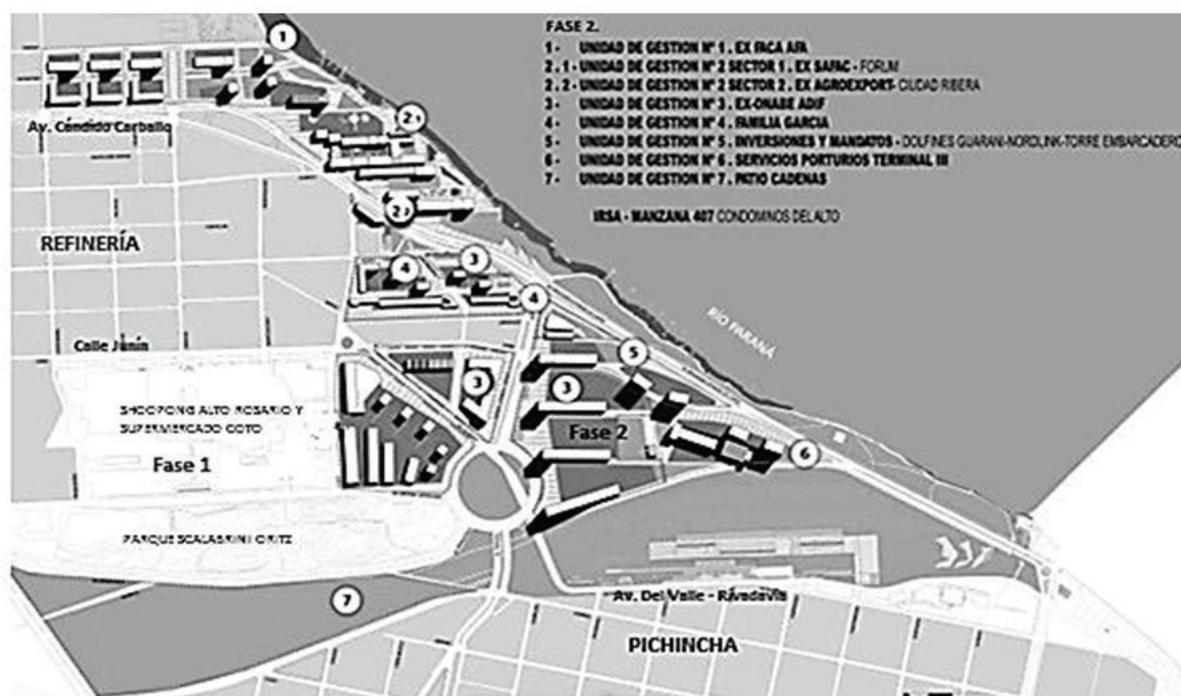
3. Los corredores urbanos son porciones del barrio correspondientes a las principales calles y avenidas. Estas se dividen en distintos niveles de densidad edilicia y usos de suelo permitidos, según la regulación de cada ordenanza particular o el Código Urbano.

4. Características de las siete Unidades de Gestión (Plan Urbano Rosario 2007 - 2017, 2011): Unidad de Gestión 1: el predio de 8,4 has. perteneciente a Servicios Portuarios S. A. contempla un conjunto residencial y comercial llamado Metra iniciado en el 2014. Unidad de Gestión 2 - Sector 1 Forum: el terreno de una sup. de 2,1 has. adquirido por la empresa TGLT para desarrollar un emprendimiento residencial entre el 2008 y 2013. Unidad de Gestión 2 - Sector 2 Ciudad Ribera: la superficie es de 2,1 has., propiedad de INGECONSER S.A., propone: viviendas, oficinas, hotel y centro de con-

los terrenos portuarios y facilita las inversiones inmobiliarias (infraestructurales y edilicias). Posteriormente, para cada unidad se realiza un plan de detalle, estableciendo los propios indicadores urbanos<sup>5</sup>, y un convenio urbanístico, formalizando las obligaciones de los distintos actor implicados. En todo este proceso, expresa Scarpacci (2014), Puerto Norte es utilizado como un laboratorio de las políticas urbanas que se aplicaran posteriormente al resto de la ciudad. Este es el primer plan especial y los primeros planes de detalle, presentados en conjunto con los convenios urbanísticos, donde se aplica un modelo único de gestión.

La norma redujo los indicadores urbanos en el interior de Refinería con el fin de preservar su perfil histórico. Solamente se mantienen grandes alturas sobre los corredores urbanos, como por ejemplo la Av. Cándido Carballo (ver Plano 2). Cabe señalar que el barrio Pichincha ya venía reactivándose con el desarrollo de nuevos usos vinculados a su rol patrimonial, cultural y turístico, a partir de la restauración de edificios históricos, y residenciales con el completamiento de edificaciones de bajas y altas densidades, comenzando a ser impactado por Puerto Norte. Esto se evidencia en la renovación total en la avenida limítrofe de Del Valle-Rivadavia. Dicha sustitución de construccio-

## Plano 2. Fases del Centro de Renovación Urbana Scalabrini Ortiz, Unidades de Gestión y Corredores Urbanos.



Fuente: Adaptado de la Dirección General del Plan Director, 2011.

(cont.) venciones, iniciado en el 2009 y finalizado en el 2014. Unidad de Gestión 4: la superficie de 2,3 has. de distintos inversores locales para uso residencial todavía no ha comenzado las obras. Unidad de Gestión 5: el sector de 1,7 has. desarrollado por Inversiones y Mandatos S. A. está compuesto de tres unidades: conjuntos residenciales Dolfinos Guaraní y Torre Embarcadero y edificio Nordlink, destinado a oficinas Premium, iniciado en el 2005 e inaugurado en el 2010. Unidad de Gestión 6: el predio de 2,5 has. perteneciente a Servicios Portuarios S. A. proyecta el complejo Maui para viviendas y un hotel internacional, iniciado en el 2009. Unidad de Gestión 3 y 7: los terrenos nacionales del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, superficies de 36,2 has. y 20,7 has., no han iniciado aún las obras. Manzana 407: la superficie de 5 has. cuyo dominio es de FUNDAR y ROSENAL destinado a uso residencial y comercial, comenzó en el 2007 y continúa en obra.

5. Los indicadores urbanos se aplican para ordenar el desarrollo de la ciudad. Estos comprenden los usos no admitidos, alturas máximas y mínimas, factor de ocupación del suelo y retiros.

nes fue favorecida también con una normativa particular sobre el barrio Pichincha (Ordenanza N° 8.125/06).

A partir del año 2005, con la finalización de la Primera Fase Área Talleres y el comienzo de las obras en la *Segunda Fase Puerto Norte*, en el Centro de Renovación Urbana Scalabrini Ortiz, los barrios Pichincha y Refinería comienzan a sufrir cambios significativos en su configuración física-funcional. Del mismo modo el perfil social del entorno fue cambiando dado que el gran proyecto central, destinado a las empresas privadas y los sectores sociales de altos ingresos, lentamente fue encareciendo la vida urbana y expulsando a pobladores originales.

La gran inversión de capital generó un alza del valor del suelo de ese espacio y de las áreas colindantes. En estos procesos el capital inmobiliario orientado por las políticas locales, a través de los distintos planes especiales u otras normas que modifiquen los indicadores urbanos, tiene un gran protagonismo y resultado.

A la par Rosario estaba transitando un momento económico y de la construcción favorable. La inversión inmobiliaria que anteriormente se contenía en el área central se fue extendiendo por la zona contigua, la segunda ronda de bulevares, donde se ubica Pichincha, y la tercera, donde esta Refinería. Los barrios poseen una posición estratégica, debido a su emplazamiento tan cercano a la ribera, y forman parte de un proceso de renovación edilicia que tiene lugar actualmente en el borde de la ciudad (Barenboim, 2015).

En este contexto, el criterio de reordenamiento municipal para los barrios aledaños a Puerto Norte tenía dos propósitos esenciales: la protección de sus particulares condiciones urbanas, para preservar la morfología y la identidad histórica - patrimonial, y la renovación edilicia, dado que el área venía sufriendo un lento proceso de degradación. En consecuencia, se reglamentan alturas máximas, factor ocupacional suelo, usos permitidos, modificación en la línea municipal, preservación de edificios, entre otros indicadores a través del Plan Especial barrio Pichincha (Ordenanza N° 8.125/06) y el Reordenamiento Urbanístico Segundo Anillo Perimetral donde esta Refinería (Ordenanza N° 8.980/12).

Particularmente, los corredores urbanos son inducidos a una profunda sustitución edilicia debido a su deterioro, obsolescencia de las instalaciones y la inconveniencia de la persistencia de determinados usos. La intención es que se comiencen a construir edificios de similares características que en Puerto Norte. Tal es el caso de la Av. Del Valle-Rivadavia, denominado Frente de Renovación Urbana, donde se permiten la construcción de torres de gran altura, triplicando la anterior, y la Av. Cándido Carballo implementa un plan especial (Ordenanza N° 7.956/10) donde se propone una altura en concordancia con los prototipos edilicios correspondientes a la UG.1 Metra (ver localización en Plano 2).

Los usos admitidos en el sector están relacionados con actividades residenciales y comerciales, administrativas y de servicios a la comunidad. Las normas eliminan las industrias, depósitos y cualquier otra actividad que sea contaminante e incompatible con el predominante uso residencial. En suma, las políticas urbanas señaladas que inducen a la recuperación y renovación de antiguas áreas, dirigidas al sector inmobiliario privado, conllevan también a resultados perjudiciales como ser la expulsión directa o indirecta de la población existente de menores recursos (inquilinos y propietarios de clase media-baja). Por ello, resulta necesario analizar las dos dimensiones “física” y “social” de la transformación en los barrios de Refinería y Pichincha.

## PROCESOS DE RENOVACIÓN Y COMPLETAMIENTO EDILICIO

El paisaje urbano fue cambiando a partir de la recualificación de distintos fragmentos. Dichas transformaciones edilicias se producen de dos maneras en los barrios aledaños a Puerto Norte: rehabilitación de edificios patrimoniales y construcción de obras nuevas o ampliaciones. La rehabilitación de algunos edificios de carácter histórico permitió conservar gran parte de la estructura edilicia de la época, pero no las funciones debido a que habían cambiado sus características



originales. El proceso se dio más fuertemente en Pichincha que en Refinería, dado que cuenta con cuatro áreas de protección histórica (Barenboim, 2015).<sup>6</sup>

Entre los años 2005 y 2015, la construcción que se desarrolla en dichos barrios produce procesos de completamiento y renovación del tejido. El completamiento se da en el interior de las áreas a través de obras de ampliación o reforma. Este tipo de intervención se desarrolla más intensamente y en todo el sector en Pichincha (18.742 m<sup>2</sup>) que en Refinería (1.730 m<sup>2</sup>) donde se manifiesta en algunas calles, durante el periodo de estudio. Las nuevas construcciones son aceleradas en ambos barrios y están localizadas principalmente en los corredores urbanos (81.795 m<sup>2</sup> y 33.790 m<sup>2</sup>, respectivamente).

Al mismo tiempo, los procesos de renovación traen aparejados la sustitución de las construcciones, generalmente casas o galpones antiguos en desuso. Entre los años 2005 y 2006 las demo-

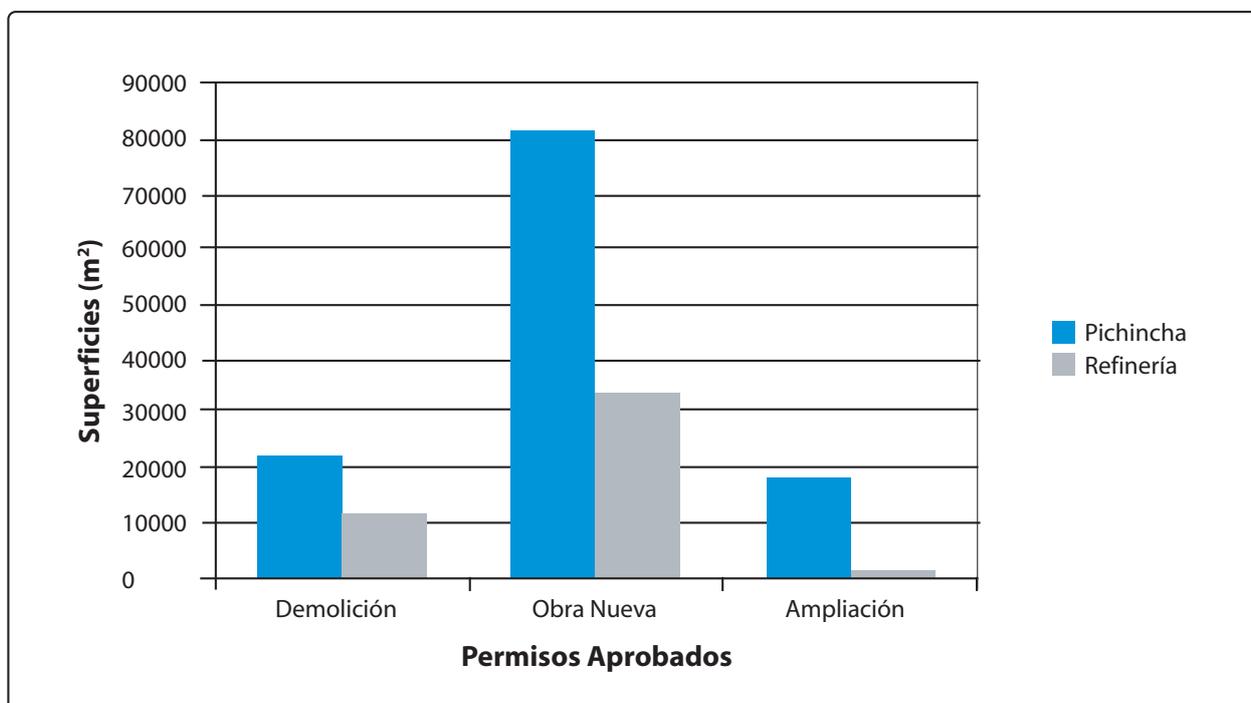
liciones han sido muy intensas en todo Pichincha dado que la normativa lo permitía. Esto produce una gran diferencia con Refinería que se incrementaron recién en los últimos años (22.117 m<sup>2</sup> y 11.958 m<sup>2</sup> respectivamente). En ambos casos se involucran parcelas contiguas, orientadas a emprendimientos de mayor envergadura. (ver gráfico 1)

La evolución de los permisos de construcción, entre los años 2005 y 2015, varían en cada barrio según el tipo de operación: demolición, ampliación u obra nueva.

Pichincha sobrelleva demoliciones más intensas y distribuidas en todo el barrio hasta el año 2006. Luego entre 2007 y 2009 se reducen a la mitad, finalmente a partir de allí se vuelven a reducir, orientándose generalmente en el centro y primeras cuadras de la Av. Del Valle-Rivadavia, en donde la normativa induce a la renovación.

Las obras de edificación también tienen su auge hasta el año 2008, momento donde se reducen

**Gráfico 1. Tipos de operación en barrios Pichincha y Refinería (2005 - 2015)**



Fuente: Elaboración propia con datos de los permisos aprobados en la Dirección de Obras Particulares, 2016.

6. Las áreas de protección histórica en el barrio Pichincha son: Ámbito Histórico Pichincha, Corredor Urbano Av. Salta, Entorno Casa del Estudiante y Calle Jujuy 2200-2300.

considerablemente, manteniendo las superficies constantes hasta el 2015. Dentro del corredor urbano se consolidan los edificios nuevos en las cuadras centrales y finales. Por último, las ampliaciones son importantes en todo el barrio.

Refinería comienza a contar con pequeñas demoliciones a partir del año 2007, intensificándose desde el 2010 al 2015 a lo largo de toda la Av. Cándido Carballo.

Las obras nuevas se incrementan desde el 2006 (un año después de aprobada la Ordenanza N° 7.892/05) a la actualidad. Las superficies se dividen en los incipientes edificios sobre la Av. Cándido Carballo, viviendas en su interior y grandes comercios en las calles Junín y Vélez Sarsfield. Por último, las ampliaciones son escasas, pero comienzan a incrementarse en los últimos años, distribuidas en todo el barrio.

Los principales corredores urbanos en ambos barrios desarrollan las dinámicas más intensas de la construcción (ver Fotografías 1 y 2). Sin embargo, aún se caracterizan por la presencia dominante de construcciones bajas (Pichincha 80% y Refinería 90%).

Las porciones frentistas son 120, distribuyéndose de forma distinta las alturas durante el período 2005-2015. El proceso de renovación urbano se inicia en el año 2006, contando con más lotes, de mayores dimensiones y en un recorrido más extenso en la Av. Del Valle-Rivadavia mientras que en la Av. Cándido Carballo fue recién en el año 2011, con menor cantidad de lotes de pequeña superficie. Actualmente el proceso de renovación no está terminado contando con 10 y 5 lotes desocupados (Cándido Carballo y Del Valle-Rivadavia, respectivamente) donde no están definidos los futuros proyectos. Igualmente, se estima que la renovación será más intensa en el corredor de Refinería (Barenboim, 2015).<sup>7</sup>

Cabe señalar que se encuentran además, presentados en la Dirección General de Obras Particulares y/o Programa de Actualización Normativa, proyectos con condiciones especiales debido sus grandes dimensiones. Estos cuentan con convenios urbanísticos y están al aguardo de la aprobación de los permisos de edificación. Los desarrollos inmobiliarios fueron identificados en sitios degradados (antiguamente galpones) y generaran un gran impacto socioespacial en el sector, estimando su finalización para el año 2020.

## Fotografías 1 y 2. Edificios en Av. Cándido Carballo y Del Valle-Rivadavia



Fuente: tomadas por la autora, 2015.

7. La calle Junín no se analizó dado que la normativa no induce la edificación en altura, contando toda la calle con edificaciones de planta baja y planta baja y un piso. Solamente hay un edificio de planta baja y tres pisos.

## Fotografías 3 y 4. Futuros desarrollos Costa vía y Condos Refinería



Fuente: extraído del sitio web de Obring Arquitectura y Fundar, 2016.

En Pichincha se planea el complejo “Costavía”, que involucra a las empresas Rosental y Obring. Este se localiza en la Av. Rivadavia en un predio 3.000m<sup>2</sup>, dejando un espacio público para un pasaje peatonal de 1.000 m<sup>2</sup>. El Proyecto consta de dos torres de 24 pisos destinadas a viviendas particulares y dos edificios bajos para oficinas, con locales comerciales en planta baja.

En Refinería, Fundar y Rosental Inversiones lanzan “Condos Refinería”, comprendiendo toda una manzana sobre calle Vélez Sarsfield. El proyecto en forma de “U”, tiene 4 pisos destinados a departamentos de vivienda, con locales comerciales en planta baja que rodean un parque central de 4.000 m<sup>2</sup>.

### TRANSFORMACIÓN E INCREMENTO DE NUEVAS ACTIVIDADES

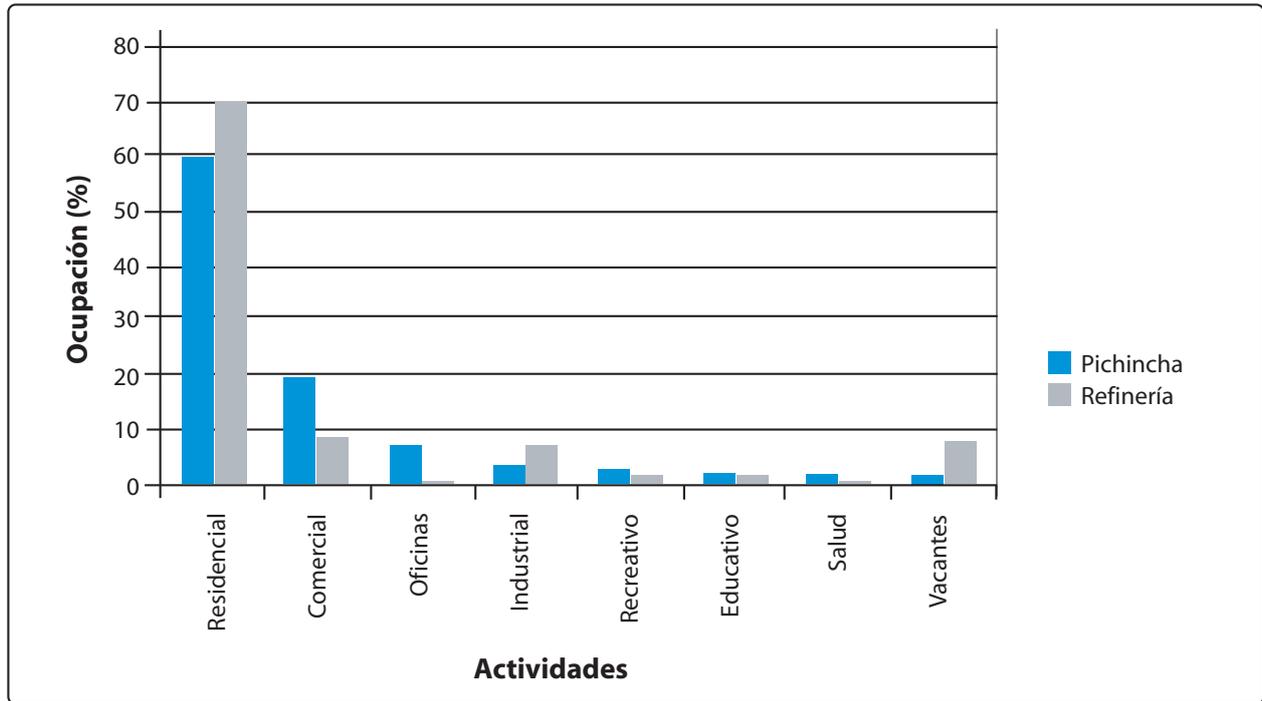
Actualmente, el sector de estudio concentra los procesos de inversión inmobiliaria, completamiento y renovación edilicia más intensos de la ciudad. La llegada de agentes con mayor capacidad de pago que los habitantes establecidos, generan cambios y nuevas actividades de comercios y servicios.

Hay un “redescubrimiento” de su valor patrimonial, cultural y edilicio, configurándose en un polo de atracción para vivir y visitar. Sin embargo, los roles que adquieren, el momento donde se registran los cambios, la localización y el tipo de

actividades es desigual en cada uno, asumiendo un perfil más turístico - comercial Pichincha que Refinería. Especialmente los corredores urbanos de los barrios adquieren múltiples características a lo largo de su trayecto siendo los sitios donde más se evidencia el impacto del gran proyecto urbano (ver Gráfico 2).

Pichincha tiene una imagen pintoresca, con una importante dinámica residencial y comercial en relación a la ciudad. A partir del año 2003, el sitio comienza su período de mayor reactivación y se fomentan importantes inversiones que continúan desarrollándose hasta la actualidad. Cabe señalar que en la Av. Del Valle-Rivadavia, frente a Puerto Norte, se registran los mayores cambios, orientados a viviendas de alta gama, oficinas premium y entretenimiento nocturno (bares, restaurantes y boliches).

Las viviendas están destinadas a una clase social media y media-alta, de carácter colectivo (edificios en altura y departamentos de pasillo) o individual, representando el 60% de las edificaciones. Los otros usos se relacionan con su nuevo rol turístico - cultural, respondiendo a iniciativas públicas y privadas. Las primeras comprenden la Secretaría de Cultura, la Feria de Artesanías del Boulevard, el Mercado de antigüedades Feria Retro, el Mercado Solidario y la Asociación Vecinal localizadas sobre el límite norte del barrio, contiguo a Puerto Norte. Las segundas son los comercios minoristas dedicados a la venta y restauración de antigüedades, bares, restaurantes, boutiques de diseñadores,

**Gráfico 2. Distintas actividades en barrios Pichincha y Refinería**

Fuente: elaboración propia en base a relevamiento in situ de lotes, 2015.

ferias de diseño de moda, arte y decoración, boliches, pubs, alojamientos, las pequeñas oficinas y los escasos talleres y depósitos ubicados en el interior del barrio, con mayor concentración en las calles principales y sobre la costa. Los establecimientos de servicio son educativos, deportivos, clínicas y consultorios. Por último, la actividad industrial fue prohibida desde el año 2007, con el Plan Especial barrio Pichincha, teniendo como intención cambiar su funcionalidad. Esto produjo que se incorporen lotes vacantes de grandes dimensiones para nuevos desarrollo (Barenboim, 2015).

Refinería tiene un carácter más residencial orientado a una clase social media con cierta actividad comercial minorista, de abastecimiento del barrio, industrias medianas, comercios y servicios vinculados a la demanda de los nuevos habitantes. En el año 2005, a partir de la construcción del Shopping Alto Rosario y el supermercado COTO sobre la calle Junín, comienzan a registrarse los prime-

ros cambios físico-funcionales, expandiéndose hacia el interior del barrio. Posteriormente en el año 2011, con la apertura de la Av. Luis Cándido Carballo y el lanzamiento del proyecto de la UG. 1 Metra, comienzan a provocarse grandes sustituciones edilicias en dicho corredor.

Las viviendas constituyen el 70 % de los lotes y son mayoritariamente unifamiliares, comenzando a realizarse edificios en altura sobre las calles principales y avenidas recién en los últimos años. Los comercios de jerarquía son concesionarias automotrices de alta gama, restaurant y empresa de servicios de catering ubicadas frente al Shopping y los locales de menor orden como mercados, verdulerías, bares, casas de electricidad, venta de ropa, librerías, se distribuyen en el interior del barrio. Los equipamientos colectivos incluyen jardines de infantes, escuelas, clubes, centros de salud y el Centro Cultural Ciudad de los Niños, junto a la plaza del Mutualismo, sobre la costa.<sup>8</sup> La actividad industrial lentamente va disminuyendo y siendo

8. Dentro de los equipamientos, el edificio de seguridad, constituido por la cárcel de Mujeres, se presenta en algunas ocasiones de tensión social, sumado a su deterioro edilicio, como un uso conflictivo y negativo para vincularse con el agudo uso residencial dominante del barrio de Refinería.

## Fotografías 5 y 6. Restaurante en Av. Del Valle-Rivadavia y Concesionaria automotriz en calle Junín.



Fuente: tomadas por la autora, 2015.

sustituida por otros usos, quedando todavía en funcionamiento algunos depósitos y talleres de grandes dimensiones. Por último, aún existe un gran porcentaje de terrenos e inmuebles vacantes de uso (Barenboim, 2015).

(obreros, personal administrativo, empleados de comercios, jubilados).

Por el otro, los nuevos grupos sociales que ingresan de clase media y media-alta, consolidada por parejas, personas solteras y familias jóvenes con pocos hijos, con un alto nivel de instrucción y desarrollo laboral (estudiantes universitarios, profesionales independientes, ejecutivos en empresas y dueños de comercios). Estos poseen una mayor capacidad de pago y de consumo, que los sujetos oriundos, y se localizan en los nuevos departamentos o en las antiguas viviendas recicladas, principalmente sobre los corredores urbanos en Refinería y en todo Pichincha. Además, comparten una misma perspectiva cultural vinculada el gusto de vivir en áreas macro céntricas renovadas, siendo dos barrios de moda en la ciudad. Los individuos que quieran gozar de esta “distinción” deben estar dispuestos a pagar un sobreprecio por los inmuebles así localizados y quienes no tienen la solvencia para ello se verán excluidos, esto es definido por Jaramillo (2010) como la “renta de monopolio de segregación”.

### CAMBIOS SOCIALES Y VÍNCULOS ENTRE LOS DISTINTOS GRUPOS

Las transformaciones edilicias junto a los cambios de actividades introdujeron el ingreso de nuevos habitantes al sector. La población se incrementó, según el Censo Nacional de Población y Vivienda, pasando en Refinería de 4.308 a 4.550 habitantes y en Pichincha de 9.290 a 10.528 habitantes, entre los años 2001 y 2010. Es decir que la población del primero es el doble que la del segundo barrio. Cabe señalar que actualmente continúa aumentando, debiendo esperar el próximo Censo Nacional (2020) para tener datos precisos, en relación a la cantidad y características de los habitantes.

El reconocimiento de las principales componentes que describen a los habitantes del sector, evidencian una composición social heterogénea y fragmentada.

Por un lado, se encuentran los antiguos habitantes, pertenecientes a una clase social media-baja, generalmente son familias o ancianos que residen en viviendas unifamiliares o en departamentos de pasillo, con un nivel de instrucción básico

Contrariamente, Puerto Norte se habita por grupos humanos altamente homogéneos, tanto desde el punto de vista del sector social al que pertenecen (principalmente altos y medio-altos), la composición familiar, el nivel educativo y los ideales sobre un estilo de vida en particular. Si bien estas personas eligieron el sector debido a una mejor calidad de vida, seguridad permanente y la falta

de departamentos premium en el centro, al mismo tiempo existe una búsqueda de reputación social. El prestigio de vivir en un determinado lugar (en este caso torres jardín) y el reconocimiento por parte de los demás de un poder a ese valor, es identificado por Bourdieu (1999) como un “capital simbólico”.

Esta característica determina la gran exclusividad que representa vivir allí. Hay una voluntad notoria de autoexclusión, teniendo los residentes un ambiente protegido, de valor paisajístico, con alta calidad constructiva y diseño arquitectónico, espacios para actividad social y deportiva, fomentando la socialización entre semejantes. En relación a esto, se podría decir que los habitantes de Puerto Norte poseen comportamientos diferenciados con las personas, dividiéndose en dos tipos de relaciones:

Las personas del mismo estrato social con las cuales desarrollan un fuerte colectivismo práctico, comparten los mismos lugares y ambientes sociales como ser clubes, escuelas, amistades, siendo espacios estandarizados de conservación y reproducción social.

El vínculo con otra clase social, el cual se introduce como dice Amendola (2000) a través del concepto del control de la diferencia. El personal doméstico o de mantenimiento técnico aparece generalmente uniformado haciendo explícita las distintas posiciones y acentuando los contrastes sociales. También los bares o restaurantes de los barrios aledaños (Pichincha y Refinería) que brindan servicios de delivery, con menús ejecutivos, a las oficinas tiene alguna identificación el personal. Por lo demás, la seguridad está orientada hacia el personal que ingresa diariamente y a los turistas o vecinos que recorren el sitio (Barenboim, 2016).

Cabe señalar que Puerto Norte se realiza en terrenos que se mantuvieron desocupados y vacantes de uso, sin producirse procesos de desplazamiento de población. Exclusivamente en la UG. 3, propiedad del Estado Nacional, se localiza un grupo social perteneciente al pequeño asentamiento irregular. Martinis (2011) explica que son viviendas autoconstruidas, con un carácter precario y con ausencia de servicios básicos, compuesto por sesenta familias de clase social baja, que hace muchos años se establecieron allí.

El Estado local propone su relocalización en la periferia a través de los aportes que realizan los desarrolladores por los beneficios económicos obtenidos del cambio normativo. La modalidad del Municipio, de comprar terrenos en áreas de menor valorización inmobiliaria, permite mayores superficies y cantidades para la construcción de vivienda pública. Sin embargo, expresa Martinis (2011), este proceso lentamente va dejando traslucir la fragmentación de los territorios, provocando una cierta segregación, en donde el Estado a través de sus políticas urbanas induce el traslado hacia las zonas menos favorecidas de la ciudad.

En suma, el futuro traslado de los habitantes de la UG3, junto al reciente desplazamiento de los antiguos habitantes de Pichincha y Refinería, expone como los nuevos grupos sociales se localizan en sectores ocupados. De esto se desprende que hay un desplazamiento directo o presión indirecta para ello, de grupos sociales de ingresos más bajos de los que entran al sector, identificándose como un incipiente “proceso de gentrificación” (Janoschka y Casgrain, 2013).

Al respecto Añanos afirma en relación al barrio Refinería que hay escalas combinadas de gentrificación:

“... las grandes líneas de lo que está ocurriendo permiten pensar que se va hacia una fuerte gentrificación en los bordes y lugares donde el Estado genera condiciones para la especulación inmobiliaria. Al interior de estos bordes, si bien hay signos de gentrificadores individuales, pensamos que su expansión está muy condicionada por la estructura de suelo y el aumento del costo de los terrenos” (Añanos, 2016:11).

En suma, estos procesos de gentrificación sin duda continuarán agudizándose en los siguientes años en el sector de estudio, lo que requería estudios posteriores que registren los movimientos de la población.

## CONCLUSIONES

La política urbana consolida e interactúa entre los intereses de los distintos actores en el conflicto

actual de la renta del suelo. A partir de la implementación de planes y ordenanzas particulares, que reemplazan poco a poco al Código Urbano, los gobiernos locales proponen el diseño de “fragmentos” que, desde la recualificación, son inducidos a la rehabilitación o renovación de antiguas áreas, dejando relegados de dichas operatorias otros sitios de la ciudad.

Lo antedicho, potencia una creciente mercantilización de las ciudades, en donde el consumo de “bienes inmuebles” prevalece, en algunas ocasiones, sobre las necesidades colectivas. En este sentido, el suelo urbano es entendido como una mercancía, es decir como un bien transable en el mercado. Este tiene un valor de cambio, el costo probable de venta de una propiedad, y un valor de uso, para una actividad determinada como es el residencial.

La elección de ¿dónde vivir? obedece a los patrones de fragmentación y segregación socioespacial. La ciudad produce espacios bien definidos con características propias, ya no solo de localización, infraestructura, equipamientos o calidad de la vivienda, sino también a una serie de códigos y valores que se aceptan y se obtienen implícita (o explícitamente), vinculados a una mayor capacidad de pago de los habitantes.

Particularmente, el criterio de reordenamiento del municipio rosarino para los dos barrios aledaños al gran proyecto urbano consideran: la protección de las condiciones particulares y patrimoniales, la admisión de usos residenciales, comerciales, administrativos y de servicios a la comunidad (elimina las actividades contaminantes) y la renovación edilicia a través de la densificación en los corredores urbanos, relacionados directamente con el megaproyecto.

Como resultado de las normativas implementadas y desde el inicio de Puerto Norte, en el año 2005, pueden reconocerse la particularidad de ciertas transformaciones físicas y funcionales en el entorno de su implantación (cambios de usos,

densificación de tejidos existentes sobre avenidas y completamiento de vacíos interiores). Al sur, el barrio Pichincha tuvo un desarrollo edilicio anterior al inicio de sus obras y de mayor envergadura, debido a la localización contigua al centro y el perfil turístico - comercial, que luego fue acelerado e incrementado por dicho proyecto. Al noroeste, Refinería sufre un impacto físico menor, pero directamente vinculado con el desarrollo de Puerto Norte, denotando un mayor aceleramiento en los últimos años.

La densificación se localiza principalmente en los corredores urbanos, representando una verdadera sustitución edilicia e involucrando parcelas contiguas para grandes emprendimientos, con características similares a Puerto Norte (tipologías, usos, destinatarios, entre otras). Los usos de suelo mantienen el perfil residencial, comenzando a reconvertir las antiguas instalaciones industriales que habían permanecido en el sector. Pichincha lo realiza primero para fines turísticos, comerciales y de negocios en toda su extensión mientras que en Refinería es posterior, orientado a comercios de abastecimiento al barrio y de alto nivel, para los nuevos habitantes.

También se comienza a evidenciar un proceso de exclusión y desplazamiento de los antiguos habitantes, pertenecientes a sectores medios-bajos en Pichincha y Refinería, junto a la propuesta de traslado de los habitantes pobres del asentamiento en la UG. 3.

En suma, el gran proyecto urbano de Puerto Norte provoca una “doble transformación socioespacial”, dando lugar a nuevos usos, densidades y actores en los dos barrios aledaños. Por un lado, los corredores perimetrales comienzan a actuar en forma conjunta al proyecto, materializando edificios de similares características (tipología, usos) y con el mismo perfil social, mientras que por el otro en el interior del tejido se producen operatorias individuales. La complejidad y la particularidad del fenómeno local que se expone, pueden registrar su heterogeneidad urbana debido a que la mirada fue a nivel micro.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Amendola, G. (2000) *La ciudad postmoderna*. Madrid: Celeste.
- Añanos, M. C. (2016) “*Escalas combinadas de gentrificación: estado, empresas, propietarios individuales Puerto Norte y el barrio Refinería. Rosario, Argentina*”, En: Congreso Internacional Contested Cities. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid.
- Barenboim, C. A. (2014) “*Evolución histórica de la costa central y su vinculación con el gran proyecto urbano de Puerto Norte en la ciudad de Rosario, Argentina*”. En: Revista Iberoamericana de Estudios Municipales, N° 10, Santiago de Chile.
- Barenboim, C. A. (2015) “*Impacto del megaproyecto de Puerto Norte en la transformación urbana de sus barrios circundantes, Rosario Argentina*”. En: Revista de Dereito da Cidade, Vol. 7 N° 3, Río de Janeiro.
- Barenboim, C. A. 2016. “*Nuevos actores sociales y grandes proyectos urbanos: La configuración social de Puerto Norte Rosario*”. En III Jornadas de Estudios de América Latina y El Caribe. América Latina: Escenarios en disputa. Buenos Aires: UBA.
- Bourdieu, P. (1999) “*Efectos del lugar*”, en Bourdieu, P., La miseria del mundo. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Consejo Municipal (1996) Ordenanza N° 6.271 de Primer Fase del Centro de Renovación Urbana Scalabrini Ortiz: Sector Talleres. Rosario: Consejo Municipal Rosario.
- Consejo Municipal (2005) Ordenanza N° 7.892 de la Segunda Fase del Centro de Renovación Urbana Raúl Scalabrini Ortiz: Plan Especial Puerto Norte. Rosario: Consejo Municipal Rosario.
- Consejo Municipal (2006) Ordenanza N° 8.125 Plan Especial Barrio Pichincha. Rosario: Consejo Municipal Rosario.
- Consejo Municipal (2010) Ordenanza N° 7.956 Plan Especial Av. de las Tres Vías Luis Cándido Carballo. Rosario: Consejo Municipal Rosario.
- Consejo Municipal (2012) Ordenanza N° 8.980 de Reordenamiento Urbanístico Segundo Anillo Perimetral al Área Central, sector Refinería. Rosario: Consejo Municipal Rosario.
- Cuenya, B. (2012) “*Grandes proyectos urbanos, cambios de centralidad urbana y conflicto de intereses. Notas sobre la experiencia argentina*”, en Cuenya, B. Novais, P. y Vainer C. (compiladores), *Grandes Proyectos Urbanos. Miradas críticas sobre la experiencia argentina y brasilera*. Buenos Aires: Café de las ciudades.
- Dirección General del Plan Director (2011) Plan Urbano Rosario 2007 – 2017. Rosario: Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario.
- FUNDAR (2016) Lanzamiento Refinería [online]. Rosario: Fundar. Disponible en: [www.fundar.com.ar/contenidos/2016/07/11/Editorial\\_3134.php](http://www.fundar.com.ar/contenidos/2016/07/11/Editorial_3134.php)
- Instituto Nacional de Estadística y Censos de la República Argentina (2016) Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2001 y 2010. Ministerio de Económica: Buenos Aires.
- Jajamovich, G. (2016) “*La corporación Antiguo Puerto Madero fuera de Puerto Madero: un abordaje a partir del proyecto Mendoza - Madero (2003-2009)*”. En: III Jornadas de Estudios de América Latina y El Caribe. América Latina: Escenarios en disputa. Buenos Aires: UBA.
- Janoschka, M. (2002) “*El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización*”, en Revista EURE N° 85. Santiago de Chile: PUCC Editora.
- Janoschka, M. y Casgrain, A. (2013) “*Gentrificación y resistencia en las ciudades latinoamericanas.*” En Revista de Investigación Social, N° 22, México.
- Jaramillo, S. (2010) *Hacia una teoría de la renta de suelo urbano*. Bogotá: Ediciones Uniandes.
- Jêrôme Monnet (1996) “*O álibi do patrimônio. Crise de cidade, gestao urbana e nostalgia do passado*”, en Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, N° 24, Brasilia.
- Jorguensen, P. (2003) “*La captura de plusvalías en proyectos de accesibilidad urbana*”, en CARMONA M. (ed.) *La dimensión regional y grandes proyectos urbanos*. Valparaíso: Universidad de Valparaíso y TUDelft.
- Lacarrieu, M. y otros (2011) “*Procesos de recualificación y relegación en la ciudad de Buenos Aires: repensando la noción de ciudad-fragmento y la despolitización de lo urbano*”, en Revista Argumentos. Estudios críticos de la sociedad. Dossier Ciudades y Políticas Urbanas. México DF: Universidad Autónoma Metropolitana - Xochimilco.

- Lungo, M. (2005) “*Grandes proyectos urbanos. Una visión en general*”, en Revista Urbana, N° 37, Caracas.
- Malizia, M. (2011) “*Enfoque teórico y conceptual para el estudio de las urbanizaciones cerradas*”. En Andes, vol. 22, N° 2 [online]. Tucumán: UNT. Disponible en: [www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S166880902011000200005&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S166880902011000200005&lng=es&nrm=iso).
- Marmolejo, C. y Stallbohm, M. (2008) “*En contra de la ciudad fragmentada: ¿Hacia un cambio de paradigma urbanístico en la Región Metropolitana de Barcelona?*”, en Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales N° 270 [online]. Barcelona: Universidad de Barcelona. Disponible en: [www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-65.htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-65.htm)
- Martinis, I. (2011) *Experiencias de Renovación Urbana y Relocalización. El Caso del Barrio Las Malvinas (Rosario, Santa Fe)*. Tesis de Licenciatura en Trabajo Social. Rosario: Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales UNR.
- Novais, P., Oliveira, F. y Vainer, C. (2012) “*Notas metodológicas sobre a análise de grandes projetos urbanos*”, in CARDOSO A., COSTA H., OLIVEIRA F. y VAINER, C. comp. *Grandes projetos metropolitanos*. Rio de Janeiro: La Capital.
- Núñez, T. y Ruiz De Gopequí, G. (2002) “*La creación de valor en el espacio urbano*”, en Boletín de Techinit N° 306. Buenos Aires: Techinit.
- OBRING ARQUITECTURA (2016) *Costavía* [online]. Rosario: Obring Arquitectura. Disponible en: [www.obring.com.ar/index.php/portfolio\\_page/costavia](http://www.obring.com.ar/index.php/portfolio_page/costavia).
- Ribeiro, L.C. (2000) “*Cidade desigual ou cidade partida? Tendências da metrópole do Rio de Janeiro*”, en O Futuro das Metrôpoles. Rio de Janeiro: UFRJ.
- Sassen, S. (1998) “*Ciudades en la economía global: enfoques teóricos y metodológicos*”, en Revista EURE N° 71. Santiago de Chile: PUCC Editora.
- Scarpacci, M. (2014) *El Gran Proyecto Urbano de Puerto Norte en el Planeamiento Estratégico Socialista: Rosario, Argentina 2003-2013*. Tesis de maestría en Estudios Urbanos. Ecuador: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales.