

“DINÁMICAS DEL ESPACIO URBANO. ANÁLISIS Y PROPUESTAS PARA SU ENSEÑANZA. ESTUDIO DE CASO CORONEL SUAREZ”

Autores: Fittipaldi Rosa Angela; Geraldi María Alejandra; Gonzalez Carlos

Institución: Universidad Nacional del Sur. Bahía Blanca. Bs. As.

Correos electrónicos: fittipal@uns.edu.ar – ageraldi@criba.edu.ar

Resumen

Todo proceso de expansión urbana lleva consigo implicancias físicas, históricas, económicas, políticas, sociales y territoriales. En las últimas décadas, la aceleración de estos procesos de urbanización en todo el mundo, ha modificado de manera profunda los patrones de vida, las formas de gestión, las edificaciones y equipamiento, la apropiación del espacio público, la relación con el entorno, la política, la economía y también el sentido de pertenencia e identidad de la sociedad con su pasado. El sudoeste Bonaerense no ha sido ajeno a estos procesos de modificación. El presente trabajo tiene como objetivo estudiar la dinámica de expansión de la ciudad de Coronel Suarez determinando los factores que actuaron como facilitadores o condicionantes de su configuración actual y su dinámica. La propuesta metodológica se sustenta en estrategias y procedimientos de la Geografía Histórica, como la construcción de temas verticales y la periodización. Se trata de indagar en la relación sociedad – espacio – tiempo, buscando comprender y explicar las distintas formas en que las sociedades producen y transforman el espacio que habitan. Dos son los factores primordiales que han actuado como impulsores del crecimiento urbano en la localidad, por un lado el ferrocarril, cuya importancia y contribución ha sido fundamental para la conformación de la estructura urbana de Coronel Suárez. Por otra parte, el desarrollo industrial de la ciudad, el cual tuvo una notable incidencia a nivel espacial, trayendo consigo transformaciones en la demografía y en la estructura urbana local, que fueron dotando a la ciudad de una nueva dinámica territorial.

Palabras claves: Expansión urbana, dinámica territorial, periodización, desarrollo local.

Resumen

Todo proceso de expansión urbana lleva consigo implicancias físicas, históricas, económicas, políticas, sociales y territoriales. En las últimas décadas, la aceleración de estos procesos de urbanización en todo el mundo, ha modificado de manera profunda los patrones de vida, las formas de gestión, las edificaciones y equipamiento, la apropiación del espacio público, la relación con el entorno, la política, la economía y también el sentido de pertenencia e identidad de la sociedad con su pasado. El sudoeste Bonaerense no ha sido

ajeno a estos procesos de modificación. El presente trabajo tiene como objetivo estudiar la dinámica de expansión de la ciudad de Coronel Suarez determinando los factores que actuaron como facilitadores o condicionantes de su configuración actual y su dinámica. La propuesta metodológica se sustenta en estrategias y procedimientos de la Geografía Histórica, como la construcción de temas verticales y la periodización. Se trata de indagar en la relación sociedad – espacio – tiempo, buscando comprender y explicar las distintas formas en que las sociedades producen y transforman el espacio que habitan. Dos son los factores primordiales que han actuado como impulsores del crecimiento urbano en la localidad, por un lado el ferrocarril, cuya importancia y contribución ha sido fundamental para la conformación de la estructura urbana de Coronel Suárez. Por otra parte, el desarrollo industrial de la ciudad, el cual tuvo una notable incidencia a nivel espacial, trayendo consigo transformaciones en la demografía y en la estructura urbana local, que fueron dotando a la ciudad de una nueva dinámica territorial.

Palabras claves: Expansión urbana, dinámica territorial, periodización, desarrollo local.

Introducción

Esta investigación forma parte de los trabajos realizados por los alumnos de la cátedra de Geografía Histórica, de la carrera de Profesorado y Licenciatura en Geografía de la Universidad Nacional del Sur. Pretende ser un aporte al mejoramiento de la enseñanza de la disciplina, por considerar que esta forma de trabajar promueve la enseñanza para la comprensión y el desarrollo de estrategias tendientes a la búsqueda autónoma en la construcción del conocimiento geográfico.

Partimos de los supuestos epistemológicos que consideran al espacio geográfico como un producto histórico, por cuanto existe desde que aparece el hombre como ser social y se configura como hecho histórico y cultural, como producto social organizado y como sistema de relaciones y de interacciones, que se modifican en el tiempo. Al decir de Milton Santos (1996:51-52) “El espacio geográfico está formado por un conjunto indisociable, solidario y también contradictorio de sistemas de objetos y sistemas de acciones, no considerados aisladamente, sino como el marco unificado en el cual se desarrolla la Historia”

La organización del espacio geográfico es un producto históricamente construido, que depende de las modalidades que asumen sus procesos de formación, del avance tecnológico, de la intencionalidad social y de sus componentes reales de carácter físico-natural, socioeconómico, cultural y político-administrativo. Sin duda, el espacio geográfico es

organizado por la sociedad, a través de un proceso histórico, que le transmite sus valores, y es ordenado como territorio reconocido por la acción del Estado, que le imprime la direccionalidad a los procesos de ocupación, localización, usos del suelo y configuración, de conformidad con objetivos a lograr, y en el marco de ciertas relaciones de poder que se manifiestan, no solo en el cuerpo social, sino también en el territorio.

Si consideramos que los atributos, los hechos geográficos y la espacialidad constituyen la esencia del espacio geográfico, cabe aclarar en que consisten los mismos. Un hecho geográfico se entiende como un conjunto de objetos que conforman el espacio social construido y donde los objetos naturales, actúan como productos, fuentes de recursos y condicionantes. Es por tanto un producto acabado de orden social o manifestación concreta que ocurre en el espacio geográfico en un momento histórico considerado. Adquiere dimensiones espaciales o territoriales que comprometen a diversos procesos geográficos y a escalas múltiples.

En su dimensión espacial, los hechos geográficos, son observables, perceptibles, medibles y representables cartográficamente. En su dimensión temporal, evolucionan en el tiempo, en sus alcances y funcionalidad, adquieren su significación cuando se les analiza como estructura y se interpretan a la luz de su espacialidad, es decir de la dinámica de los procesos de ocupación, localización, distribución, utilización y configuración.

El espacio geográfico y su contenido se analizan para generar el conocimiento adecuado desde la óptica de su estructura y componentes reales, incluidas las relaciones. Estos hechos se manifiestan en una *espacialidad*, como expresión de procesos territoriales concretos (ocupación, localización, distribución, usos del suelo y configuración, entre otros) producidos por un conjunto de factores y relaciones de carácter social, económico, político – administrativo y cultural. Se busca la explicación en términos de la regularidad y de la dinámica de los procesos geográficos.

En este contexto, seleccionamos el *espacio urbano*, como hecho geográfico a ser analizado desde los factores que impulsaron su construcción y su dinámica. La aplicación de métodos propios de la Geografía Histórica y de la Historia, han permitido reconstruir la espacialidad de Coronel Suarez, fundamentando a partir de los hechos concretos, su funcionalidad actual.

La propuesta pedagógica estuvo centrada en la reconstrucción de espacios a partir de las dinámicas territoriales propias de cada uno y de la articulación de escalas temporales y espaciales. La elección del lugar fue libre (cada grupo seleccionó una ciudad que le resultó atractiva para analizar). A partir del marco teórico expuesto y trabajado previamente, se llevó

a cabo una *investigación autónoma* a partir de la indagación en diferentes fuentes. El planteamiento de la actividad como desarrollo de una investigación, permitió partir de una hipótesis previa, circunscribiendo el campo de acción e incentivando la *creatividad* en la manera de analizar los datos y presentar sus resultados.

Dinámicas territoriales en espacios urbanos: estudio de caso Coronel Suarez

¿Por qué la ciudad como objeto de investigación?. Por considerarla el espacio donde se multiplican las acciones humanas dejando sus huellas temporales, tan importantes a la hora de la reconstrucción espacial. La ciudad ha estado unida a la vida del hombre desde que éste se organizó en sociedad. Se trata, pues, del ámbito de la convivencia social que se configura, desde el punto de vista de sus habitantes, como un sistema complejo y dinámico en el que se dan cita numerosas interrelaciones que conforman el modo de vida mayoritariamente difundido en nuestra sociedad.

Andrés Precedo Ledo señala que *“...el proceso de urbanización es un reflejo dinámico de la organización espacial de la economía y de la sociedad en un territorio dado, siendo, por tanto, un sistema abierto que posee una característica sencilla: es más un sistema receptor de procesos que generador de los mismos, siendo la red urbana una estructura que transmite espacialmente los procesos que se generan dentro y fuera de él...”* (PRIETO, 2005).

Así, la urbanización se caracteriza como un proceso en continua expansión física, lo que significa el aumento de la superficie de la ciudad, dotando de dinamismo al espacio. Se trata de un proceso sumamente complejo en el que intervienen diversos actores, tanto públicos como privados, pudiendo producirse el mismo de manera espontánea, respondiendo a las iniciativas personales, o bien estar regulado mediante planes de ordenamiento urbano.

Todo proceso de expansión urbana lleva consigo implicancias físicas, históricas, económicas, políticas, sociales y territoriales. En las últimas décadas, la aceleración de estos procesos de urbanización en todo el mundo, ha modificado de manera profunda los patrones de vida, las formas de gestión, el uso de edificaciones y equipamiento, la apropiación del espacio público, la relación con el entorno, la política, la economía y también el sentido de pertenencia e identidad de la sociedad con su pasado.

El presente trabajo centra la atención en la dinámica de la expansión urbana de la ciudad de Coronel Suárez, localizada en el Sudoeste de la Provincia de Buenos Aires. En este contexto se planteo como hipótesis de trabajo: “La expansión urbana en la ciudad de

Coronel Suárez es el resultado de la importancia y contribución del sistema ferroviario y la instalación de las industrias”

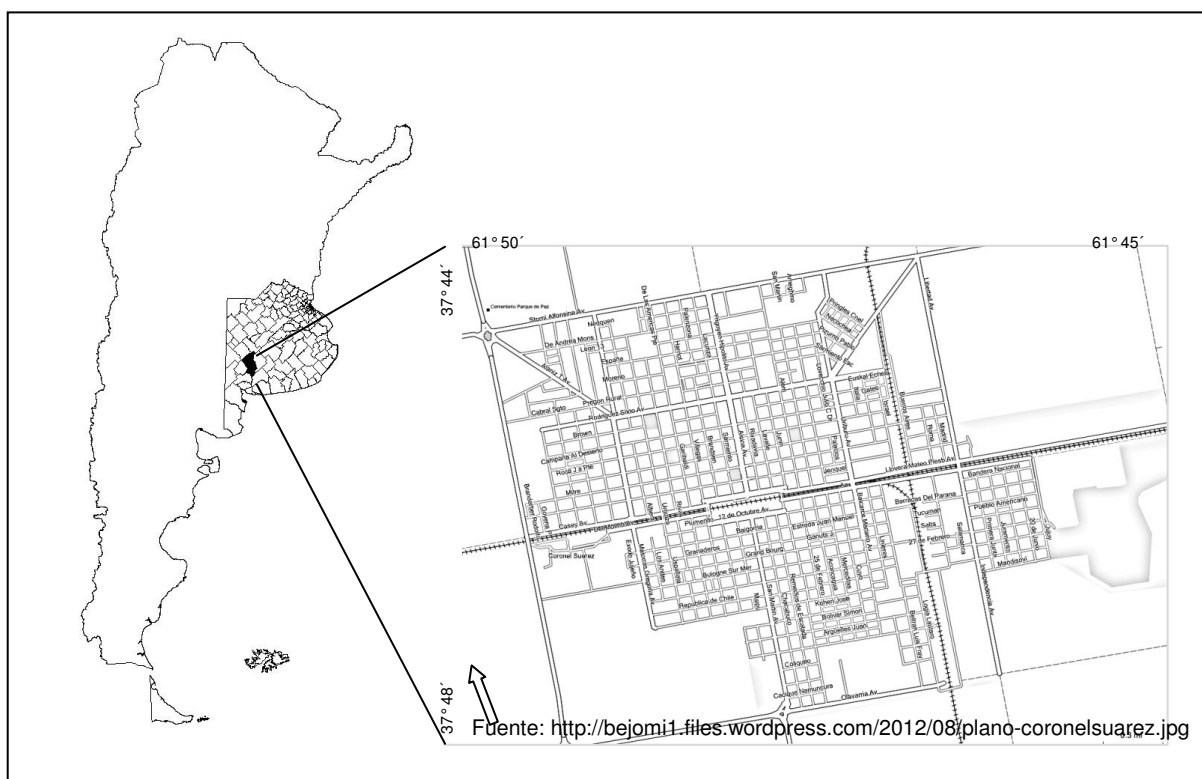
Esta ciudad, al igual que otros pueblos de la región, se gesta a partir de la valorización del espacio en la denominada Pampa Seca argentina, que tiene lugar a fines del siglo XIX, una vez culminada la Campaña al Desierto.

Desde su fundación, la localidad ha seguido una evolución demográfica que se ha ido traduciendo en un desarrollo espacial inorgánico, impulsado por la acción de determinados factores que han contribuido especialmente al crecimiento urbano de la ciudad, materializándose el mismo sin el acompañamiento de una política de ordenamiento adecuada.

Área de estudio

El área de estudio se localiza en el partido de Coronel Suárez, ubicado en el Sudoeste de la Provincia de Buenos Aires, a los 37° 30' de latitud Sur y a los 61° 57' de longitud Oeste, con una extensión superficial aproximada de 600.000 ha (*Figura 1*)

Fig. 1: Localización del Partido y ciudad de Coronel Suárez



Limita al Norte con los Partidos de Daireaux y Guaminí, al Sur con los Partidos de Tornquist y Coronel Pringles, al Este con el Partido de General Lamadrid, y al Oeste con los Partidos de Saavedra y Adolfo Alsina.

Está integrado por varias localidades, entre ellas las más importantes son Coronel Suárez (cabecera del Partido), Huanguelén, Santa Trinidad, San José, Santa María, Curamalan y Villa Arcadia. Las restantes son: Pasman, D' Orbigny, Cascada, Estación Ombú, Otoño, Centena, La Primavera, Piñeyro, Bathurst, Quiñihual y Peralta.

Método de trabajo

Para la realización de este trabajo se utilizaron métodos y técnicas propios de la Geografía histórica. La metodología permitió corroborar la hipótesis de trabajo planteada y establecer, a partir de la relación tiempo -espacio –sociedad, las características de la configuración territorial actual y la dinámica de la ciudad de Coronel Suarez.

La dinámica urbana tiene como conceptos básicos para su comprensión el espacio y el tiempo. El espacio es una acumulación de tiempos históricos, razón por la cual para entenderlo es necesario recurrir a métodos que ordenen los hechos en el tiempo. Un método para abordarlo es la *periodización*. Milton Santos (1990) señala que la periodización es fundamental dado que permite definir y redefinir los conceptos y al mismo tiempo, autoriza la empirización del tiempo y del espacio, en conjunto.

La periodización es entonces un método para entender los fenómenos históricos que una sociedad desarrolla en un espacio temporal. *El dominio del concepto del espacio obliga a dominar la división del tiempo en períodos* (Milton Santos, 1990). Un periodo es entonces una porción de tiempo en la cual las estructuras se construyeron bajo las mismas características. De esta forma el orden cronológico y en periodos desiguales de los hechos acontecidos en un lugar y en un tiempo determinado, permitirá en esta investigación, entender la expansión urbana de Coronel Suarez, los factores facilitadores o condicionantes de su configuración y su dinámica. (Figura 2)

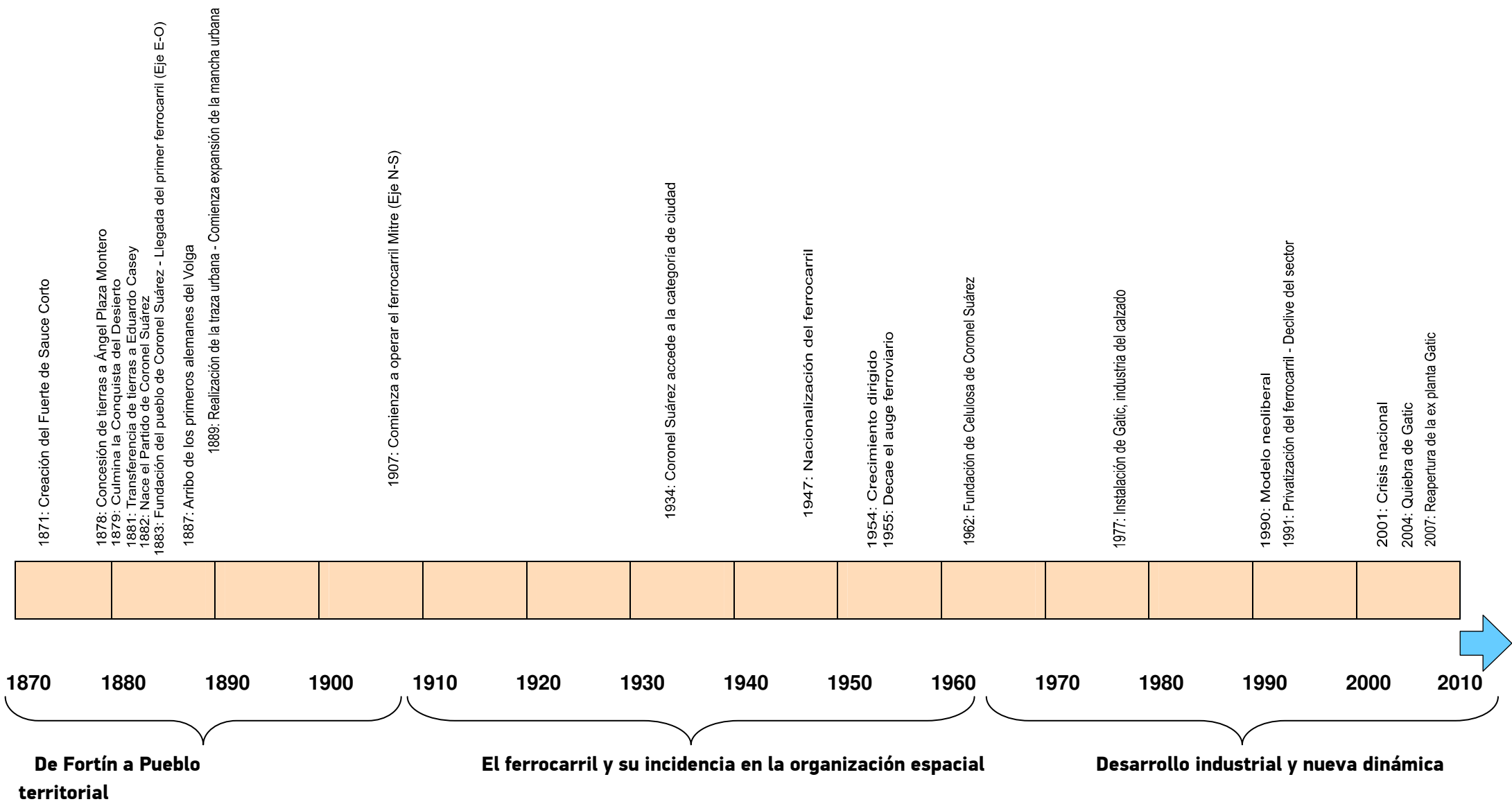
Para la comprensión de la dinámica urbana de Coronel Suarez se aplicó el método denominado por Newcomb, R. (1984) *tema vertical*. Este método considera al tiempo de una forma más dinámica (génesis y evolución). Dentro de un lapso temporal se seleccionan temas pertinentes (factores estructurantes, hechos geográficos) que inciden en la construcción territorial, y se los estudia detalladamente en una perspectiva evolutiva que permite reconstruir procesos de configuración espacial y comprender mejor la transformación y evolución del mismo.

En el caso de estudio los temas verticales seleccionados fueron dos; *el ferrocarril y la industria*. Se analizaron los impactos que estos dos factores han generado a lo largo del tiempo. Para una mayor comprensión del caso, se ordenaron los hechos en una línea temporal y luego se recurrió a la cartografía como reflejo de los hechos analizados en su dimensión espacial.

Análisis de los temas verticales: ferrocarril e industria

La ciudad de Suárez ha seguido en su crecimiento espacial el patrón típico de amanzanamientos de las ciudades de la colonización española, es decir, el patrón en damero, verificable en todos los centros urbanos pampeanos. A partir del núcleo central conformado por la plaza principal (San Martín) y los edificios público-institucionales que alrededor de ella se localizaron, la ciudad se fue expandiendo en todas direcciones, multiplicando así la retícula ortogonal.

Figura 2. Línea de tiempo: Principales acontecimientos en la historia de la ciudad de Coronel Suárez



La expansión de la mancha urbana suarenses comenzó con el amanzanamiento del suelo rural y la posterior subdivisión de lotes y parcelas (1889). Progresivamente se fue dando el asentamiento de la vivienda individual. Determinados factores han actuado como impulsores de este crecimiento urbano sostenido, entre ellos puede citarse el rol del ferrocarril, cuya importancia y contribución ha sido fundamental para la conformación de la estructura urbana, no sólo de Coronel Suárez, sino también del conjunto de los pueblos pampeanos. Por otra parte, el desarrollo industrial de la ciudad también tuvo una notable incidencia a nivel espacial, trayendo consigo transformaciones en la demografía y en la estructura urbana local, que fueron dotando a la ciudad de una nueva dinámica territorial.

A efectos de caracterizar con mayor precisión los rasgos que definen este proceso de expansión urbana y recurriendo al método de la periodización, a continuación se hace un recuento de los principales hechos y factores que han dado impulso a la dinámica urbana de Coronel Suárez y han ido estructurando la organización espacial de la ciudad (Figura 2).

El rol del ferrocarril y su influencia en la organización del espacio local

La relación entre el crecimiento urbano y el ferrocarril ha sido, desde su aparición, muy intensa, contribuyendo al dinamismo económico del área, “ el ferrocarril alentó la formación de industrias y espacios fabriles en terrenos más o menos amplios en el entorno de sus instalaciones e indujo la atracción demográfica hacia las principales ciudades que atravesaba ... hizo posible la superación de distancias, elemento de fricción del espacio, con movimientos y desplazamientos en volúmenes y cantidades de personas y mercancías hasta entonces impensables. *La contracción del espacio geográfico* iniciada a mediados del siglo XIX por el ferrocarril se ha visto poco a poco reforzada (en todas las escalas: internacional, nacional, regional...) y denota repercusiones en el propio espacio urbano” (LÓPEZ LARA, 2005).

En sus comienzos, a mediados del siglo XIX, la aparición del ferrocarril y sus diversos elementos (rieles, estaciones, hangares, torres) supusieron las bases de la transformación urbanística de la mayor parte de las ciudades. Las estaciones pasaron a convertirse por sus efectos polarizadores e inductores en elementos básicos de la estructura, del paisaje y de la percepción de las ciudades. Los rieles señalaron direcciones y áreas de expansión en los incipientes crecimientos urbanos.

En suma, la significación urbana y territorial del ferrocarril reside fundamentalmente en que el mismo fue, en sus comienzos, un auténtico elemento de conexión hacia el exterior, relanzando las actividades económicas y comerciales a la par que señalando centros, ejes y vías de expansión urbanas, pero, a su vez, condicionando las estructuras urbanísticas, al ejercer los rieles en las ciudades un “efecto barrera”, limitando las relaciones

internas por el corte que imponían entre los diferentes paquetes urbanos. El plano y las tramas urbanas se vieron condicionados en su desarrollo por el trazado del ferrocarril.

El ferrocarril ha desempeñado un rol sumamente importante en la conformación de la estructura urbana de la localidad objeto de estudio. El trazado de la red ferroviaria en sentidos diferentes, correspondiente a las compañías Roca y Mitre, establece dos ejes que atraviesan la ciudad en dirección N-S y E-O y que han constituido nítidas barreras al crecimiento inicial de la ciudad (PRIETO, 2005) (Figura 3)

La llegada del primer ferrocarril a la ciudad se produjo en el año 1883. En esa oportunidad, la necesidad de exportar cereales por parte de las grandes estancias fundadas por Eduardo Casey y otros grandes terratenientes, promueven el tendido de las vías del Ferrocarril del Sud en la localidad (posteriormente este se transformará en el ferrocarril Roca, correspondiendo, actualmente a la Empresa Ferro Expreso Pampeano). Oficialmente el tendido se inauguró un tiempo después, en Mayo de 1884, como parte del ramal Olavarría-Bahía Blanca. Este ramal propició el ingreso de población inmigrante proveniente de diferentes lugares, mayoritariamente de Europa (italianos, alemanes, españoles, judíos, vascos, galeses, entre otros).

La estación del ferrocarril del Sud se convirtió en eje vertebrador del incipiente entramado urbano de la ciudad. Los primeros ejes de crecimiento y expansión de la planta urbana se localizaron en torno a ella. El amanzanamiento inicial se conformó hacia el norte de dicho eje ferroviario, donde se localiza actualmente el centro histórico, con la presencia del Palacio Municipal, Plaza San Martín, Parroquia Nuestra Señora del Carmen, entre otros edificios público-institucionales. La plaza San Martín se convertirá, pues, en el núcleo central a partir del cual la ciudad seguirá su proceso expansivo en todas direcciones, multiplicando así la retícula ortogonal. Con el tiempo, el proceso de ocupación del casco primitivo sobrepasará el eje ferroviario, densificándose a ambos lados (aunque en forma mucho más atenuada hacia el Sur).

Como señaláramos anteriormente, estos dos ejes han constituido inicialmente verdaderas barreras para el crecimiento de la ciudad (Figura 3). Si observamos un plano de Coronel Suárez notaremos que la expansión de la mancha urbana sigue un patrón de crecimiento hacia el sector Norte y Oeste del eje E-O del ferrocarril (Figura 4). Se trata, de la zona urbana que presenta un ritmo de crecimiento más rápido y sostenido que el resto de la localidad. El sector céntrico, comprendido dentro de esta zona, se ha consolidado en el tiempo como el área más dinámica de la ciudad, en lo que se refiere al crecimiento de la mancha urbana, presentando un elevado nivel de edificación.

En cambio, hacia el Sur y el Este de dicho eje, el grado de urbanización es bastante inferior. Allí se registra el menor dinamismo de la ciudad, lo cual puede explicarse, no solo por el efecto barrera que imprimen las vías del ferrocarril, sino también por el hecho de que los barrios allí localizados coinciden con los espacios industriales, menos atractivos para la instalación de la población. No obstante, es menester señalar que el área Sur ha demostrado, a pesar de lo recién expuesto, una importante expansión y densificación en las últimas décadas, ayudada tal vez por el menor costo de los terrenos. Sin embargo, este crecimiento no ha ido acompañado de la infraestructura de servicios necesaria, lo que la convierte en un área conflictiva.

Figura 3. Ejes ferroviarios de la ciudad de Coronel Suarez.



De la misma manera, si prestamos atención a lo que sucede respecto al segundo eje ferroviario (Estación Ferrocarril Mitre), que corre en sentido Norte-Sur, comprobaremos que hacia el Este del mismo la ciudad prácticamente no tiene desarrollo (Figura 5), verificándose una tendencia de la mancha urbana hacia el Oeste-Noroeste (Figura 5). Nuevamente, el trazado ferroviario actúa como barrera del crecimiento y las industrias, de las que más adelante hablaremos, hacen lo suyo al comportarse como áreas de rechazo para el asentamiento humano.

Figura 4. Patrón de crecimiento de Coronel Suarez respecto del eje E-O del ferrocarril

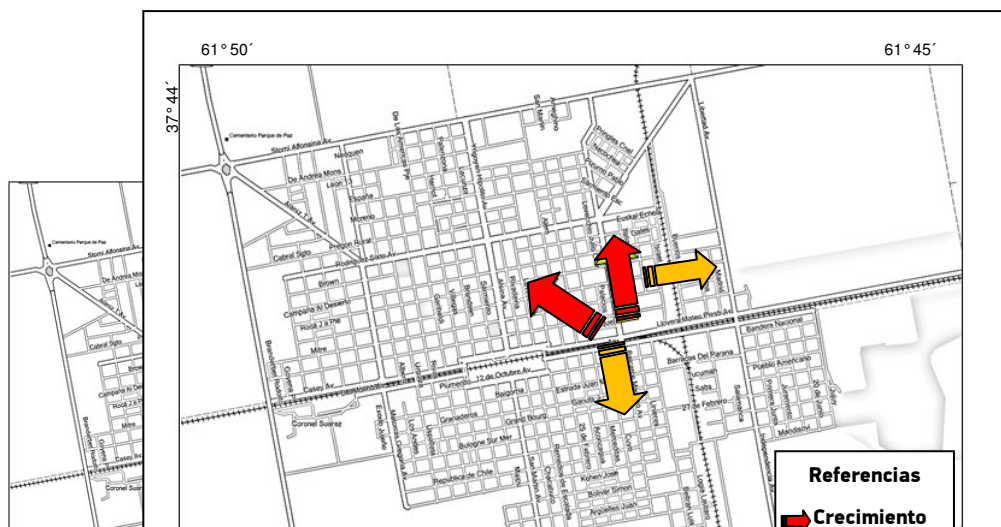
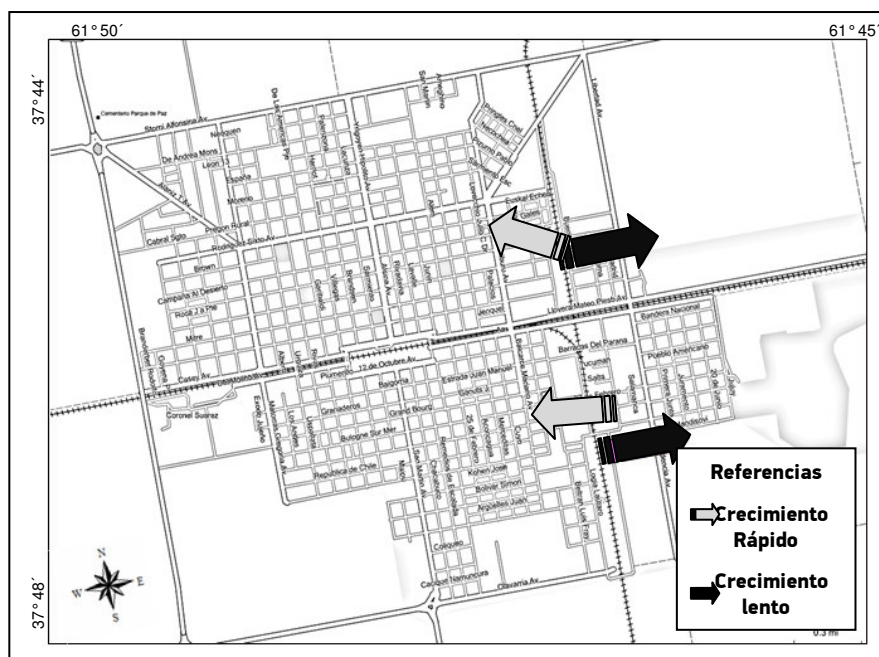


Figura 5. Patrón de crecimiento de Coronel Suárez respecto del eje N-S del ferrocarril



Los ferrocarriles en nuestro país han pasado por períodos de bonanza y auge, y a la vez han experimentado momentos de declinación y olvido, como el momento actual. En ambos casos, los impactos se hacen notar a nivel espacial, trayendo consigo profundas transformaciones en las estructuras urbanas y en la demografía de las distintas ciudades.

En el primero de los casos, la época de apogeo del sistema ferroviario argentino fue acompañada por una mayor generación de empleos, puesto que muchos trabajadores se desempeñaron en actividades relacionadas con el ferrocarril (depósitos, muelles, talleres). En dicho contexto hubo un particular desarrollo de los barrios planificados para obreros y sus familias, que se asentaron alrededor de las vías férreas. Los trabajadores poco a poco fueron integrándose a la vida comunitaria, conformándose con el paso de los años manifestaciones sociales, religiosas, culturales, que contribuyeron a las fisonomías de los diferentes pueblos.

Coronel Suárez no fue la excepción, la nacionalización de los ferrocarriles a partir de Marzo de 1947, trajo consigo un nuevo dinamismo a la ciudad, particularmente por la construcción del barrio “Rosario – Estación Nueva”, iniciado con la llegada del Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano. Sin embargo, a partir de 1955, con los problemas económicos e institucionales del país, comienza una etapa de éxodo del pueblo ferroviario. El barrio permaneció estancado por muchos años. Recién en 1958 llegó la energía eléctrica y posteriormente el gas a los habitantes. Pese a esta reactivación, años después, en 1991, con la instauración del modelo neoliberal, que llevo a cabo la política de privatización de los ferrocarriles, culminó una etapa de vida para este populoso barrio.

El desarrollo industrial, generador de una nueva dinámica territorial

La instalación de industrias en Coronel Suárez, es también un factor que ha dado impulso a la expansión urbana de la ciudad. Los impactos del desarrollo industrial rápidamente se han hecho notar a nivel espacial, provocando fuertes transformaciones en la demografía y en la estructura urbana suarenses, otorgándole una nueva dinámica territorial.

Es posible señalar que el inicio de las actividades industriales en la localidad se remonta a finales del siglo XIX. Entre los precursores de la industria local, puede mencionarse la fábrica de carruajes de los hermanos Salvi, inaugurada en 1887; el horno de ladrillos de Abraham Zendri; la fábrica de carruajes de Juan Zilio, inaugurada en 1916; la fábrica de fideos Cereseto, fundada en 1919; algunas industrias lácteas, entre otras (Dos Santos, 2002).

Pero es sobre todo en el transcurso del siglo siguiente cuando ésta empieza a despuntar con fuerza, en paralelo con el proceso de industrialización nacional. Varias han sido las industrias de importancia que se han generado localmente a lo largo de dicho siglo.

La fundación de Celulosa de Coronel Suárez, en 1962, por citar un ejemplo, fue un hecho trascendental para la ciudad, representando la segunda industria de capitales locales en importancia. Su instalación significó un verdadero ejemplo de descentralización industrial, que debía propiciarse en todo el país para estimular su desarrollo (Dos Santos, 2002).

Aunque los primeros tiempos de Celulosa fueron difíciles como consecuencia de inconvenientes de tipo económico, por iniciativa de empresarios suarenses se fue consolidando en el tiempo, destacándose por la calidad y el volumen de su producción de papel, transformándose en una de las empresas de vanguardia entre las fábricas de papeles para corrugar que funcionan en el país. La idea de fundar esta fábrica fue aprovechar como materia prima la paja de trigo que se produce en abundancia en esta región.

Siguiendo con este auge industrial en la localidad, otro de los factores de crecimiento que tuvo Coronel Suárez y su zona de influencia en las décadas finales del siglo XX, fue la firma Gatic, elaboradora de calzados, que tuvo un gran protagonismo ya que se constituyó en la mayor generadora de trabajo en forma directa para miles de personas, y por proyección a otros centenares de lugareños y residentes en la región, convirtiéndose en la principal industria suarenses.

Esta fábrica hizo trascender a Coronel Suárez en el país y aún en el exterior. Es imposible hablar de la historia reciente de la ciudad sin hacer una referencia directa al mayor emprendimiento empresario que dio un impulso extraordinario al progreso lugareño, permitiendo exponer como óptima la capacidad de su personal en todos los niveles, la

mayor parte de los cuales integran las familias descendientes de los alemanes del Volga que residen en las tres colonias aledañas a la ciudad cabecera.

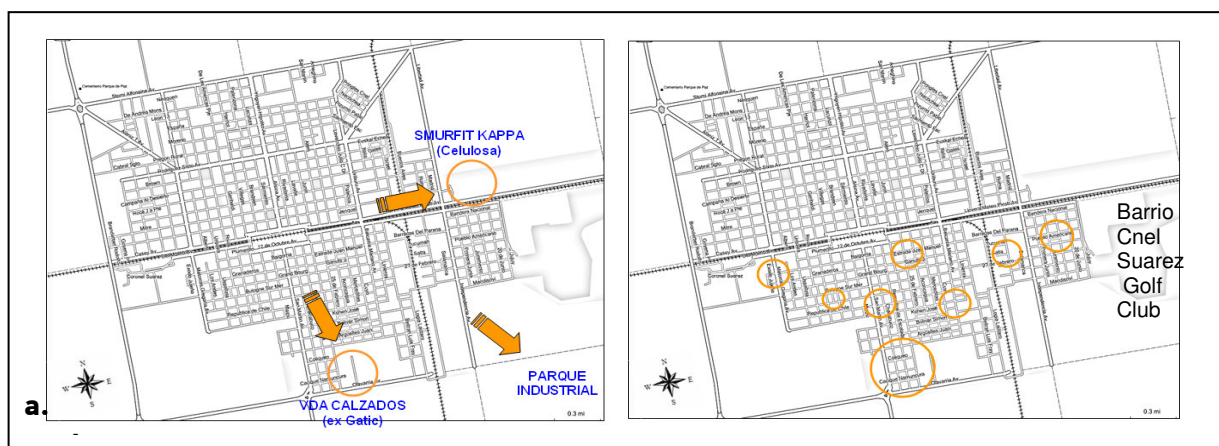
La planta industrial de Suárez se convirtió en la principal que poseía Gatic en todo el país. Han llegado a trabajar aquí unos 1.800 operarios, muchos provenientes de la zona, que veían en la fábrica la oportunidad de construir su futuro. Se construyó en ella una moderna sala de enfermería con profesionales a cargo y personal estable, un comedor con capacidad para 300 personas y una excepcional guardería infantil para los niños de las trabajadoras, dentro de un complejo fabril que siempre se nutrió con tecnología de última generación a nivel internacional para dar respuestas a las exigencias del mercado.

Hasta aquí se han analizado brevemente los orígenes de la industrialización en Coronel Suárez, hemos visto cuáles han sido los principales exponentes o motores de este desarrollo industrial (*Celulosa y Gatic*) y de qué manera los mismos han contribuido a afianzar la ciudad como un centro industrial de suma importancia a nivel regional y nacional. El auge de las industrias repercute sobre la estructura urbana local y se materializa a nivel espacial.

Podemos decir que las industrias se localizan en la periferia de la ciudad, hacia el sector Sur y Este (Figura 6 - a). El auge de las mismas llevó a que un gran número de personas emigren hacia la ciudad en busca de fuentes de empleo, lo que generó un importante crecimiento poblacional. La demanda habitacional por parte de estos nuevos obreros de las industrias hizo imperiosa la necesidad de planificación de barrios y la construcción de viviendas para dar respuestas a la nueva realidad. Dicha demanda fue prontamente cubierta con la edificación de complejos habitacionales en inmediaciones a las fábricas.

El período de auge de la industria en Coronel Suárez, fundamentalmente a partir de los años '60, coincide con el momento en que la expansión de la ciudad adopta una nueva modalidad: un crecimiento dirigido, a través de la edificación de complejos habitacionales que deben su origen a la iniciativa del Estado y/o de entidades intermedias (sindicatos y cooperativas de viviendas). En sus comienzos, cabe recordar, la ciudad de Coronel Suárez siguió un crecimiento espontáneo, sin una política de ordenamiento que lo regulase.

Figura 6: Localización industrial y de barrios planificados



La incidencia de estos barrios planificados en la expansión territorial de la ciudad incrementó ampliamente el parque habitacional. Además, la construcción de dichos complejos modificó la tradicional concentración espacial de los servicios urbanos, densidades internas y los movimientos diarios generados en torno a ellos. La mayor parte de estos conjuntos habitacionales se construyó hacia el Sur del eje ferroviario N-S, muchos de ellos en cercanías a las áreas fabriles, contribuyendo a la expansión y densificación del espacio urbano en ese sector (Figura 6 - b). La localización de estos complejos respondió básicamente a la disponibilidad de tierras vacantes, compradas por el municipio y la provincia, como así también a la proximidad de la red de servicios básicos y el valor del suelo en el mercado local.

Es, por lo tanto, a partir de aquellos años, los '60/'70, y hasta entrada la década de los '90, cuando se registran los mayores porcentajes de edificación, se trata del período de mayor dinamismo en las construcciones. Este crecimiento en la edificación urbana provocó transformaciones visibles en el paisaje local. Por ejemplo, como producto de ese gran desarrollo urbano, comienza por aquellos tiempos la construcción y localización de edificios de propiedad vertical, destinados a dar solución a la creciente necesidad de la vivienda propia a muchas familias suarenses. De todas maneras, debe señalarse que este crecimiento y este dinamismo en las construcciones no ha sido homogéneo en los diferentes barrios: mientras algunos sectores evidenciaron una significativa dinámica, otros participaron en forma casi imperceptible en el avance de la edificación.

La época de auge y desarrollo industrial de la localidad comenzaría a mostrar quiebres al iniciarse la década de los años '90. El modelo económico que se inicia en Argentina al empezar esta nueva década y que se desarrolla hasta la crisis del año 2001, caracterizado por una apertura irrestricta y un liberalismo a ultranza, dejó a la intemperie a

buena parte de la industria nacional. La industria textil fue una de las más golpeadas, y por ende Coronel Suarez recibe un gran impacto.

Los trabajadores industriales de la localidad, al igual que los de la gran mayoría del país, sufrieron duramente este revés. La gravísima situación soportada en aquellos años por los sectores industriales de la indumentaria y del calzado, originada por la importación desleal y sin control, llevó a Gatic a la debacle financiera. Como consecuencia, la fábrica debió soportar huelgas y reclamos de su personal, que sufrió la penuria de despidos y la demora en el cobro de sus haberes, que además se redujeron sensiblemente. Pese a los esfuerzos hechos por la empresa para sortear la profunda crisis iniciada en los años '90 y magnificada apenas entrada la nueva década, Gatic presentó quiebra en 2004 y cerró sus puertas.¹

La desocupación se elevó a raíz de esta severa crisis, muchos pobladores se vieron forzados a abandonar la ciudad. En esta etapa se produjo una contracción o desaceleración en las construcciones, la dinámica urbana decae y la ciudad si bien se sigue expandiendo, lo hace a un ritmo moderado.

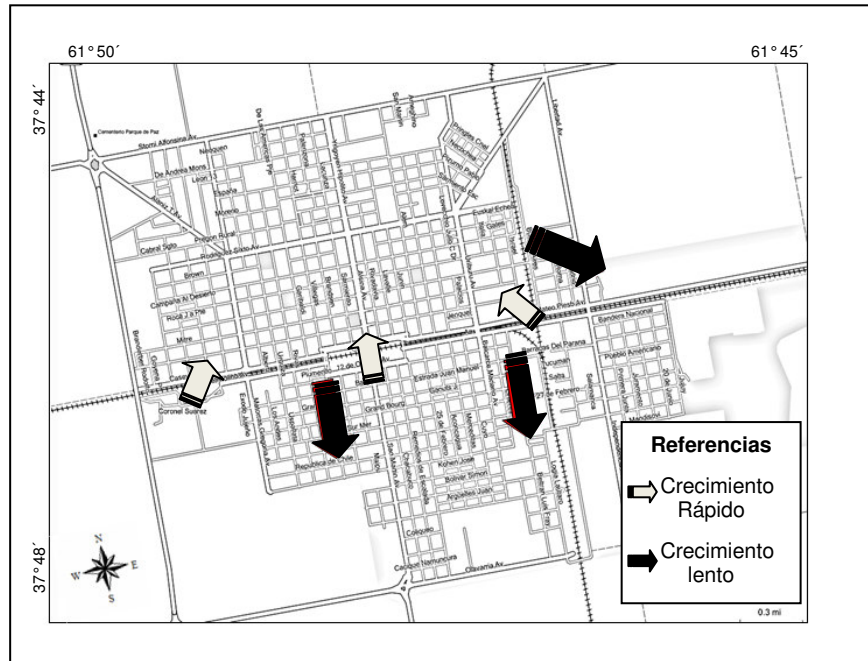
En tal sentido, el patrón de crecimiento sigue siendo hacia el sector Norte de la ciudad, sector que continúa densificándose, en tanto que los extremos Sur y Este presentan bajos niveles de ocupación (Figura 7). La mayor disponibilidad de tierras sujetas a urbanización se encuentra al Sur del eje ferroviario N-S. Las fábricas, que en algún momento fueron las protagonistas de la historia local, atrayendo población desde distintos puntos de la región y dando origen a la creación de nuevos barrios, si bien siempre han constituido áreas poco atractivas para poblar, en esta nueva etapa parecieran consolidarse como verdaderas áreas de rechazo para el grueso de la población suarensa, pues se trata de industrias molestas y nocivas para los ciudadanos (factores como los malos olores o los ruidos molestos son considerados como repelentes por los propios habitantes).

Cabe mencionar que en esta dinámica expansiva de la ciudad de Coronel Suárez, tuvo lugar también, la construcción de barrios privados, clubes de campo, countries y quintas hacia las periferias de la ciudad, como el barrio Coronel Suárez Polo Club, que forman parte de nuevas propuestas suburbanas que comienzan a aparecer en los años '90 impulsadas por actores privados, quienes orientan sus productos inmobiliarios hacia

¹ Desde 2007, la familia brasileña Grendene, los más grandes productores de calzado deportivo de su país, es la nueva dueña de la ex planta Gatic de Coronel Suárez. La nueva compañía que adquirió la planta es VDA Calzados, licenciataria de Reebok en Brasil y Argentina. La firma produce las Reebok en el país y además exporta el calzado a Brasil. Con Reebok vuelve una nueva marca internacional a la ciudad.

sectores de ingresos medio altos y altos, capaces de garantizar la amortización e intereses de sus inversiones.

Figura 7. Patrón de crecimiento de Coronel Suarez respecto del sector industrial



Reflexiones finales

A lo largo del trabajo se han aplicado diferentes estrategias de análisis del espacio urbano a través de sus factores estructurantes y dinamizantes. Recuperar el pasado para este tipo de trabajo, supone una tarea de construcción y reconstrucción permanente, de allí que la potencialidad pedagógica del caso presentado, estribé en la importancia de analizar procesos como forma de entender y explicar la realidad social, aquella que se forma en la particular relación sociedad – espacio – tiempo, y que se expresa en términos de espacialidad, como resultado de la lógica que opera sobre los espacios, lo que Soja (1985) define como espacio social, como resultado de la acción social y al mismo tiempo, instancia y parte constitutiva del mismo.

La espacialización de la teoría social, supone cambios en los saberes, y por lo tanto en su abordaje didáctico, se deberá pensar “en las condiciones en que los procesos sociales se territorializan, en la fijación y acumulación en el espacio, de diferentes momentos y en el espacio construido como un medio a través del cual las relaciones sociales son producidas y reproducidas” (Blanco, 2007).

Para trabajar desde el concepto de espacialidad, como vimos, se requiere de una enseñanza que haya dejado de ser una actividad meramente transmisora y descriptiva, para

pasar a unos discursos que aporten explicaciones y faciliten la toma de conciencia de los problemas que afecten a la sociedad. Desde este marco conceptual, las corrientes críticas, abren las puertas a los nuevos discursos sobre el espacio y el tiempo, lo que conlleva al desafío pedagógico de realizar propuestas didácticas, que incorporen nuevas formas de comprensión del objeto de estudio.

Es importante destacar para el estudio de caso, la importancia del trabajo cartográfico, con la construcción de mapas dinámicos, que nos han permitido la visualización crítica de los procesos mencionados (áreas de crecimiento rápido, lento, de desterritorialización (barrio Rosario – estación nueva) y reterritorialización (barrio Cnel. Suarez Polo Club), áreas en declive, áreas estancadas, áreas en permanente crecimiento) y los conflictos socio territoriales, económicos y políticos, que estas expresiones conllevan. Esta manera de trabajar, donde el conocimiento se presenta como inacabado, favorece la búsqueda autónoma y permite el despliegue de estrategias creativas para el análisis y presentación de los resultados.

Bibliografía

- Blanco Jorge; Cicolella Pablo; Gurevich Raquel, Quintero Silvina; Natenzon Claudia; Reboratti Carlos y Caso Fernandez Maria Victoria, 2005. Geografía. Nuevos temas, nuevas preguntas. Un temario para su enseñanza. Editorial Biblos. 205 pp.
- Blanco, Jorge, 2007. Discursos y Prácticas en la construcción de un territorio escolar en geografía. Geografía. Nuevos temas, nuevas preguntas. Un temario para su enseñanza. Editorial Biblos. 205 pp.
- Caso Fernandez, Maria Victoria, 2007. Discursos y Prácticas en la construcción de un territorio escolar en geografía. Geografía. Nuevos temas, nuevas preguntas. Un temario para su enseñanza. Editorial Biblos. 205 pp.
- Dos Santos, Hector, 2002. 120 Años en la Historia de Coronel Suarez.
- López Lara Enrique, 2005. Urbanismo y Ferrocarril. Información del PH. Dpto. Geografía Física y Análisis Geográfico Regional. Universidad de Sevilla. <http://titulaciongeografia-sevilla.es/master/archivos/recursos/10Urbanismoyferrocarril.pdf>
- Prieto, M. Belen, 2003. Nuevas formas de Expansión en el crecimiento urbano de la ciudad de Coronel Suarez. Tesis Licenciatura. Universidad Nacional del Sur. Bahía Blanca. 144pp.
- Quintero, Silvina, 2006. Geografía y Cartografía. En: Tratado de Geografía Humana, Hiernaux y Lindon. Universidad Autónoma Metropolitana. Editorial Anthropos. 652 pp.
- Santos, Milton (1990): *Por una Geografía nueva*. Espasa-Calpe, Madrid.
- SOJA, Edward W. (1993). Geografía pos modernas. A refirmação de espaço na teoria social crítica. Cap. 7: "La geografía histórica de la Reconstrucción urbana y regional" Ed. Jorge Zahar, Rio de Janeiro.