



Consolidación industrial, especialización productiva y desarrollo territorial en el corredor industrial norte: un recorrido por el caso de la ciudad de Campana, provincia de Buenos Aires

Lucas Andrés Arnoldo Spinosa¹

Resumen

La línea que une las grandes áreas metropolitanas de Buenos Aires y Rosario conforma un eje industrial y económico que podemos denominar “corredor industrial norte”. Allí se han localizado a lo largo de la historia económica de nuestro país diversas empresas vinculadas a la producción de bienes y servicios de base industrial, especialmente del sector metalmecánico, agroindustrial, química y alimenticio, entre otros. Uno de los nodos principales de ese eje es el que conforman las ciudades de Campana y Zárate, en la provincia de Buenos Aires, que desde principios del siglo XX constituyó con momentos de auge y de decadencia un punto central en el desarrollo industrial y económico de la Argentina en general. En diferentes etapas del desarrollo productivo este territorio tuvo una dinámica que permitió adaptarse y reconfigurarse partir de los cambios en las formas de organización del trabajo y la producción. Este artículo tiene como objetivo conocer y analizar el proceso de consolidación del corredor industrial norte como una región industrial, poniendo especial énfasis en la ciudad de Campana. Al mismo tiempo vincularemos este fenómeno con la expansión de su entorno urbano y la dinámica de su estructura social, de manera tal que nos permita pensar la relación capital-trabajo-territorio como un concepto complejo fundamental para analizar el mundo del trabajo y la producción.

En términos metodológicos se utilizó material fotográfico, cartográfico y estadístico recopilado de diversas fuentes, como así también de elaboración propia.

¹Lic. en Sociología, Becario Doctoral de la Carrera de Relaciones del Trabajo (UBA). Doctorando en Ciencias Sociales de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires, Argentina. Doctorant en Sciences Sociales et Politiques pour l'Université Libre de Bruxelles, Belgique. Correo electrónico: lspinosa@sociales.uba.ar // lspinosa@ulb.ac.be

Palabras clave: territorio; localización industrial; proceso de trabajo

Abstract

The line that connects the great metropolitan areas of Buenos Aires and Rosario forms an industrial and economic axis that we can call "Northern Industrial Corridor". Throughout the economic history of our country, several companies linked to the production of industrial goods and services have been located there, especially in the metal-mechanic, agro-industrial, chemical and food sectors, among others. One of the main nodes of this axis is the city of Campana and Zárate, in the province of Buenos Aires, which since the beginning of the 20th century has been a central point in the industrial and economic development of Argentina in general. In different stages of productive development this territory had a dynamic that allowed adapting and reconfiguring from the changes in the forms of organization of work and production. This article aims to know and analyze the process of consolidation of the Northern Industrial Corridor as an industrial region, with special emphasis on the city of Campana. At the same time, we will link this phenomenon with the expansion of its urban environment and the dynamics of its social structure, in such a way that it allows us to think about the capital-labour-territory relationship as a complex concept that is fundamental to the analysis of the world of work and production.

Key words: territory; industrial location; work process

Introducción

Las estrategias de reproducción de una comunidad están fuertemente ligadas a los recursos y dinámicas existentes en el contexto en el que está inmersa. La forma en que se produce, la localización de determinados establecimientos, ciertas actividades y flujos migratorios, entre otros factores, moldean, especializan y trazan un hilo conductor a lo largo del desarrollo espacial y temporal de un territorio. En este trabajo pretendemos abordar ese recorrido histórico trazando puentes entre la lógica de localización de las empresas y unidades económicas, el desarrollo socio espacial y demográfico y los modelos de desarrollo en la Argentina. La mirada está puesta en la ciudad de Campana, lugar que, junto a la vecina localidad de Zárate, conforman una región industrial de gran relevancia para el entramado productivo argentino.

Nuestro interés está puesto en conocer cómo es la relación entre capital-trabajo-territorio, es decir de qué manera las formas de trabajar y de producir van dando forma al espacio y a la comunidad. En función de ello hemos analizado datos de distintas fuentes y formatos como censos económicos y de población, documentos históricos, planes de desarrollo, fotos y mapas y notas periodísticas entre los años 1895 y 2019². En tal sentido, si bien este artículo se ocupa del proceso histórico que ha consolidado a Campana como un centro industrial y cómo eso configuró el espacio urbano, también constituye un aporte a un trabajo de investigación más amplio, donde nos preguntamos sobre la dinámica que ha tenido ese proceso durante la pos-convertibilidad en la Argentina.

Por otra parte, nuestra mirada tiene una fuerte impronta transdisciplinar, es decir buscamos mirar este fenómeno desde la sociología del trabajo, pero también con enfoques y conceptos de la geografía, la antropología y los estudios urbanos. Al aproximarnos al estudio del trabajo y sus formas, hemos comprendido que resulta preciso conocer también el marco en el que tiene lugar, que procesos suceden por fuera del espacio laboral y es por ello que decidimos incorporar el concepto de territorio. Así, al hablar de territorio pensamos en una herramienta que nos permite interpretar y comprender las relaciones sociales en una dimensión espacial (Llanos Hernández, 2010). Lo diferenciamos de región en tanto no queremos referirnos a espacios que se relacionan a partir de actividades económicas o sociales concretas, a una división administrativa, física o geográfica. Entendemos el territorio como espacio desde la óptica del tiempo y como una construcción social y cultural. El territorio es más que espacio y son varios los territorios posibles en un espacio geográfico común (Ther Ríos, 2012: 5). Las territorialidades se refieren a comportamientos desplegados en el territorio que se relacionan con la idea de cómo llegar a habitar y permanecer en un espacio sobre el cual se imponen determinados ritmos de vida. Territorio es para nosotros un proceso, un acontecer.

El texto está estructurado en cuatro apartados. En el primero abordaremos las características geográficas, físicas y morfológicas de la región en la que se emplaza la ciudad de Campana y cómo posibilitaron un temprano desarrollo industrial vinculado al mercado global a partir de la instalación de una terminal portuaria. Haremos hincapié en los modos de ocupación del suelo y las actividades económicas que se desarrollaron, el proceso de expansión demográfica y el auge industrial a partir de las dos empresas “fundacionales”: el frigorífico y la refinería de petróleo. La mirada está puesta en la región puesto que en términos temporales es el momento

²El artículo es parte de la investigación doctoral UBACYT “La trama productiva de la industria automotriz en la pos convertibilidad: impacto sobre el empleo, las relaciones laborales y el territorio en la Ciudad de Campana”

previo a la fundación de la ciudad, pero sienta las bases de su especialización y expansión, como así también de un eje económico-productivo relevante en la región al norte de Buenos Aires. En el segundo apartado se analiza una segunda etapa de expansión, ya si puesta la mirada sobre la ciudad de Campana, vinculada al sector metalúrgico en un contexto local de industrialización por sustitución de importaciones y fomento de la industria local. Allí se destaca la expansión urbana, la construcción de barrios obreros y el estrecho vínculo con la empresa metalúrgica Dálmine Siderca. El tercer apartado tiene como objetivo caracterizar el período neoliberal, cuya eje central es la nueva dinámica regional adoptada principalmente por las empresas del sector automotriz a partir de la formulación de acuerdos bilaterales entre Argentina y Brasil, y regionales con la constitución del Mercado Común del Sur (MERCOSUR). Allí, intentamos dar cuenta de una nueva dinámica empresarial que es acompañada de una nueva lógica territorial, principalmente por esa conexión global-regional que producen las radicaciones de grandes empresas multinacionales en la región, consolidando la aparición de un “corredor industrial de la zona norte”. Si bien el espacio analizado sigue siendo la ciudad de Campana, la fragmentación empresarial y la construcción de “nuevas territorialidades” hacen necesario construir una escala más amplia que reconstruya el surgimiento de una nueva territorialidad, que en nuestro caso es el corredor industrial norte. Sobre el final, retomamos algunas ideas presentadas en el trabajo que nos permiten pensar la formulación de dos conceptos centrales en torno a la relación capital-trabajo-territorio: el territorio concreto y el territorio abstracto.

La disputa por la especialización productiva: de la economía colonial a la “Manchester del sur”

La región que bordea el margen inferior del Río Paraná está caracterizada por la abundancia de recursos naturales. La gran cantidad de cursos de agua, su biodiversidad, las propiedades del suelo y la vinculación entre continente y ultramar a través de puertos naturales, generaron un temprano desarrollo de poblados durante el período colonial en las primeras décadas del siglo VII. De esta manera, y en gran medida vinculado al tránsito fluvial entre las tierras del Alto Perú y Brasil hacia Buenos Aires, comienza un desarrollo incipiente de pequeñas localidades cuya utilidad principal era el establecimiento de puertos intermedios y el reabastecimiento. De esta forma, según resalta Rogelio Paredes (2015), los pueblos de Las Conchas (1614) y Baradero (1616) constituyeron los primeros puertos intermedios en la circulación por el Paraná, y la Villa de Luján (1630) el primer poblado en el eje Córdoba,

Salta y el Alto Perú. Más tarde y producto de un desarrollo regional incipiente se fundaron nuevos poblados que fueron consolidando la región como una de las más desarrolladas de la pampa ondulada. San Pedro (1723), San Antonio de Areco (1728), Pergamino (1735), Exaltación de la Cruz y Arrecifes (1735), San Nicolás de las Arroyos (1748), Pilar (1772), Fortín de Areco (1779), que luego sería Carmen de Areco (Paredes, 2015: 32). Este fenómeno se dio gracias a la confluencia de varios factores, algunos naturales y otros producto de la dinámica propia del rol que cumplió la región en la división internacional del trabajo desde la colonización de los pueblos sudamericanos. En líneas generales, en la etapa previa a la conformación de los estados nacionales, la extracción de materias primas de la minería sería la actividad preponderante, consolidando una ruta comercial entre el Alto Perú y las provincias del centro norte del Virreinato del Río de La Plata cuyo destino final era el puerto de Buenos Aires, cuya función era principalmente el contrabando de dichos productos hacia Europa. Una segunda etapa se corresponde con la disolución del dominio colonial, con lo que se redefinieron los roles y comenzó una suerte de proceso de especialización productiva, que en Argentina se orientó a la producción de materias primas agropecuarias, sentando las bases de un modelo agroexportador que aun hoy se encuentra en vigencia. Señalaremos cuatro factores que juzgamos trascendentes en el proceso social y productivo que atravesó la región bajo estudio.

El primero tiene que ver con las características físicas y geomorfológicas que han permitido una producción agrícola-ganadera intensiva. Esta región forma parte de la “pampa ondulada alta”, cuyo suelo posee determinadas propiedades que favorecen las actividades agropecuarias, fundamentalmente por las características minerales del suelo, la presencia de materia orgánica y nutrientes naturales, la abundancia de cursos de agua y sistemas fluviales, resultando un suelo muy fértil.³ Como señalamos al inicio, la primer etapa del período colonial no se caracterizó por un aprovechamiento de estas condiciones naturales del suelo, por lo que la explotación se centró en la cría de ganado cimarrón para la producción y exportación de cueros (Paredes, 2015).⁴ Sin embargo, este fenómeno permitió el surgimiento

³Para un mejor desarrollo de ésta temática consultar: Morras, H. (2011) Ambiente físico del Área Metropolitana, Ediciones digitales INTA Argentina. Disponible en: https://inta.gob.ar/sites/default/files/script-tmp-bicentenario_hm_final.pdf. Consultado el 10-01-2020

⁴En un estudio más específico de esta temática, Pelozatto Reilly analiza el desarrollo de las unidades productivas dedicadas a la producción ganadera durante el siglo XVIII. El autor señala que la estancia nació en esta región para la cría de mulas cuyo destino principal era el Alto Perú. No obstante, existía la cría de otras especies, fundamentalmente vacuno. Las vaquerías tradicionales eran las unidades productivas predominantes, donde se practicaba la caza de ganado cimarrón más que la cría. En la segunda mitad del mismo siglo, se produjeron diversas transformaciones que posibilitaron el desarrollo de establecimientos dedicados a la cría de ganado, abriendo paso a otro modelo de unidades productivas como lo fue la “estancia colonial”. Un proceso asociado a

de la “estancia colonial”, piedra fundacional de los asentamientos urbanos de la región.

Tal como señala Peña (1975) en su célebre *Historia del Pueblo Argentino*, la región pampeana no se caracterizó por la presencia de minerales, metales preciosos, tabaco o cacao. Tampoco por la presencia de pueblos originarios a quienes el poder colonial podía explotar como fuerza de trabajo. A diferencia de las provincias del Noroeste, la pampa húmeda tenía características propias de una colonia moderna, “territorios vírgenes, colonizados por inmigrantes libres” (Peña, 1975: 78). Paradójicamente, el único medio de vida y fuente de riqueza era el trabajo, y ese trabajo estaba vinculado a las propiedades naturales de la tierra. Este fenómeno hizo de la región, la que más desarrollo y predominancia tendría a lo largo de la historia Argentina, imponiendo un sello de identidad nacional. Sin embargo, señala Peña, existe una particularidad que condiciona por completo este desarrollo: la abundancia y fertilidad de los suelos, que solo con implantar ganado bastaba para obtener carnes y cueros para abastecer el mundo entero (Peña: 79). Según el autor, el desarrollo de las colonias estuvo mediado por los recursos con los que los colonizadores se encontraron en el territorio, los cuales pueden clasificarse en dos grandes categorías: “riqueza natural de medios de vida” y “riqueza natural de medios de trabajo”. Estas dos categorías, de origen marxista, hacen referencia la primera a la fecundidad del suelo, abundancia de pesca, ganado, etc.; la segunda, a saltos de agua, ríos navegables, metales, carbón, es decir recursos que deben ser transformados mediante el trabajo humano para la producción de bienes. En el caso de la región pampeana, especialmente la pampa ondulada, los “medios de trabajo”, si bien abundantes, eran escasos frente a las potencialidades de los “medios de vida”, fundamentalmente dados por la fertilidad de los suelos (Peña: 81). Con poca fuerza de trabajo, pero grandes extensiones de tierra, podía reproducirse el ganado y con ello la producción de carne y cuero, produciendo entonces una manera particular de ocupación y organización del espacio. Este modo de ocupación permitió la aparición de la denominada “estancia colonial”, que daría forma a los asentamientos urbanos y su distribución territorial a partir de la consolidación del Estado Nación. En el trabajo sobre la estancia rioplatense a fines del siglo XVIII (2014), Paredes analiza los modos de ocupación, extensión y especialización productiva de estas propiedades. Allí resalta dos tipos de producción predominantes, por un lado, la cría de mulas cuyo destino principal eran las provincias del norte y la ruta hacia el Alto Perú. Este tipo de ganado cumplía un rol

esta transformación es lo que el autor, citando a Vilma Milletich, denomina como “atlantización de la economía colonial” (Pelozatto Reilly: 51). Este concepto hace referencia a la expansión que experimentó la economía colonial, especialmente la región cercana al puerto de Buenos Aires, en función de las demandas impuestas por las potencias ultramarinas.

fundamental para la producción minera y el transporte de la plata en el eje Lima-Potosí (Pelozatto Reilly, 2016). El segundo tipo de producción era el ganado vacuno cuyo destino eran tanto mercados locales para el abastecimiento de carne, sebo, grasa y animales en pie, como también el cuero hacia el puerto de Buenos Aires (Paredes, 2014: 10).

Este desarrollo que acabamos de describir, posibilitó un segundo factor, que fue la configuración de un modo particular de ocupación del espacio, que como vemos tiene sus orígenes en los recursos naturales existentes en la región, pero fundamentalmente en las condiciones de explotación de dichos recursos. La cría de ganado en un suelo con propiedades naturales excepcionales hizo de la ocupación de grandes extensiones una práctica habitual, donde cuanto más espacio, mayor reproducción del ganado. Las estancias se constituyeron entonces como las unidades productivas predominantes en la región pampeana, consolidando una industria de la carne y el cuero con destino, como dijimos, de ultramar. La consolidación de esta estructura permitió un gran crecimiento demográfico, en primer lugar de la Ciudad de Buenos Aires, y en menor medida de poblados suburbanos y periféricos en torno a las estancias coloniales en el eje fluvial del Paraná. Según describe Garavaglia (1989), este crecimiento demográfico significó un mercado importante para la campaña que lo rodeaba, que debía proveerle de alimentos. En función de ello fue desarrollándose una división regional-productiva basada en anillos concéntricos con cuatro áreas diferenciadas. Una más cercana a la urbe que producía forrajes y verduras, “un cinturón verde de huertas mixtas” o “quintas”: otro cordón cuya especialización era la producción de cereales en las “chacras”; un tercero que alternaba la producción cerealera con la cría de ganado vacuno, equino, lanares y mulares, con predominancia de chacras y estancias como unidades productivas; y un último anillo destinado casi exclusivamente a la cría de ganados (Garavaglia, 51).

En tal sentido, los poblados que fueron surgiendo en este período, y que hemos mencionado al inicio de este trabajo, constituyeron los nodos de una red que se conectaba a través de caminos, pero fundamentalmente rutas fluviales, que permitían el abastecimiento del eje Buenos Aires – Alto Perú, y donde San Pedro, San Nicolás y Baradero -todos sobre el margen del río Paraná- cumplieron una función exportadora, que no existía hasta el momento básicamente porque solo eran paradas intermedias en la ruta hacia el Norte o Buenos Aires (Paredes, 2015: 33).

La Revolución de Mayo de 1810 trajo consigo una ruptura del espacio económico propio de la economía colonial, fenómeno que se dio en gran medida como producto de la reconfiguración de las fronteras, rutas y nuevos intereses de las élites locales. Este proceso dio

lugar a la producción de un espacio económico regional propio de Buenos Aires, que ahora pasaría a ser la cabeza -en permanente disputa- de un modelo orientado a la explotación agropecuaria y su comercialización vía portuaria. En este devenir, destaca Paredes (2015), las tierras de la pampa ondulada fueron crecientemente apropiadas por élites locales, muy vinculadas a las necesidades del mercado externo, a diferencia de las regiones sur y oeste donde iba cobrando importancia la cría de ganados. Así, la región que analizamos fue paulatinamente transformándose hacia la explotación como tierras de invernada para los saladeros, que de esta manera se relocalizaron desde el sur hacia el norte, permaneciendo hasta finales del siglo XIX (Paredes; 35). En este marco, nacen las ciudades de San Andrés de Giles (1826) y Zárate (1827), como parte de un segundo proceso de expansión urbana y demográfica a la luz de las transformaciones del contexto. Ambas ciudades fueron fruto de la acción de empresas particulares que emprendieron la tarea de valorizar sus tierras a partir de actividades terciarias vinculadas con la explotación pecuaria. En 1886, se declara municipio autónomo a Campana, que se encontraba anexado al partido de Exaltación de la Cruz. Al mismo tiempo, la expansión de los ferrocarriles posibilitó la consolidación de una ruta comercial y de cabotaje entre Buenos Aires y Rosario, aportando dinamismo a todas las ciudades intermedias.

Como resaltábamos, la fundación de los pueblos de Zárate y Campana, tuvo la particularidad de estar vinculada a la actividad económica de hacendados que pretendían explotar los recursos estratégicos con que contaban, especialmente el puerto natural, dando origen a diversas actividades económicas e industriales que producirían un nuevo modo de ocupación del espacio. Las estancias devenidas en poblados fueron creciendo a la luz de la especialización productiva señalada por Garavano y Paredes, a la luz del saladero y el cuero. Entramos entonces en un período de expansión demográfica producto de la necesidad de fuerza de trabajo para llevar adelante tales empresas. Según el Registro Estadístico de la Provincia de Buenos Aires de 1854, la población de Zárate ascendía a 1904 personas, de los cuales 1742 eran argentinos. Pero ya para 1869 era de 4211 habitantes, y en 1895 llegaban nada menos que a 12181.

Este ciclo expansivo tuvo un punto de quiebre hacia 1890, que volvió a producir un cambio en el modo de ocupación, las características de las unidades productivas, que iban marcando un nuevo rumbo en la historia económica de la región, especialmente el nodo compuesto por Zárate y Campana. Una profunda crisis tiene lugar en el inicio de la década luego de un boom de la producción agrícola, produciendo la quiebra de pequeños y medianos productores,

propietarios de sus tierras. Este fenómeno generó una concentración de la tierra, coincidente con la expansión de la frontera agropecuaria a partir de la famosa “conquista del desierto”, convirtiendo a la Argentina agropecuaria en el “granero del mundo” (Paredes, 2015: 70). Sin embargo, emergen en este contexto dos factores importantes, que operaron como un medio técnico para la transformación del perfil económico, productivo y social de la región: la consolidación del frigorífico como nueva técnica de producción de carnes destinadas a la exportación y el mercado local; y la modificación radical del sistema de circulación vigente que se basó en grandes construcciones portuarias en Buenos Aires y Rosario, conectadas a través de la creciente red ferroviaria, en detrimento de los puertos del corredor fluvial del Paraná (Paredes: 73.).

En este contexto las ciudades de Zárate y Campana comenzaron a experimentar un gran crecimiento de la población y a reconvertir sus unidades productivas en establecimientos pre-industriales. Según el Censo Económico de 1895 Zárate contaba con un frigorífico, un saladero, dos molinos harineros, entre otros rubros. Por el otro lado, en Campana se habían instalado dos destilerías de alcohol y ácido sulfúrico, un frigorífico, cinco fábricas de ladrillos, tres hornos para ladrillos, un molino harinero, entre otras industrias. También es importante señalar que allí se radicaron los talleres del ferrocarril a Rosario y luego del Central Argentino que uniría la Ciudad de Buenos Aires con el Noroeste Argentino. Algunos años más tarde, se instalarían tres destilerías de petróleo, una de las cuales elaboraría la primer partida de petróleo llegada al país antes que existieran las explotaciones de los yacimientos nacionales (Fumiére, 1938: 125). Esto significó una alta inversión para estas ciudades, principalmente por la presencia de los frigoríficos “The River Plate Fresh Meat” (Campana) y “Las Palmas Produce” (Zárate), que fueron los primeros en Sudamérica en experimentar la conservación de la carne con un sistema de frío y convirtiendo especialmente al primero en uno de los más importantes del mundo en ese momento (Fumiére, 125; Paredes 79). El auge experimentado por estas localidades se contrasta con el estancamiento de las otras ciudades de la región que permanecieron con un perfil más conservador, posiblemente no tan favorecidas por la cercanía con el mercado porteño y su creciente expansión demográfica. Al igual que en el período pre-colonial, aparece una marcada especialización productiva en función de la traza del ferrocarril, la cercanía a la metrópolis y la posibilidad de conectarse con las terminales portuarias más importantes del país.

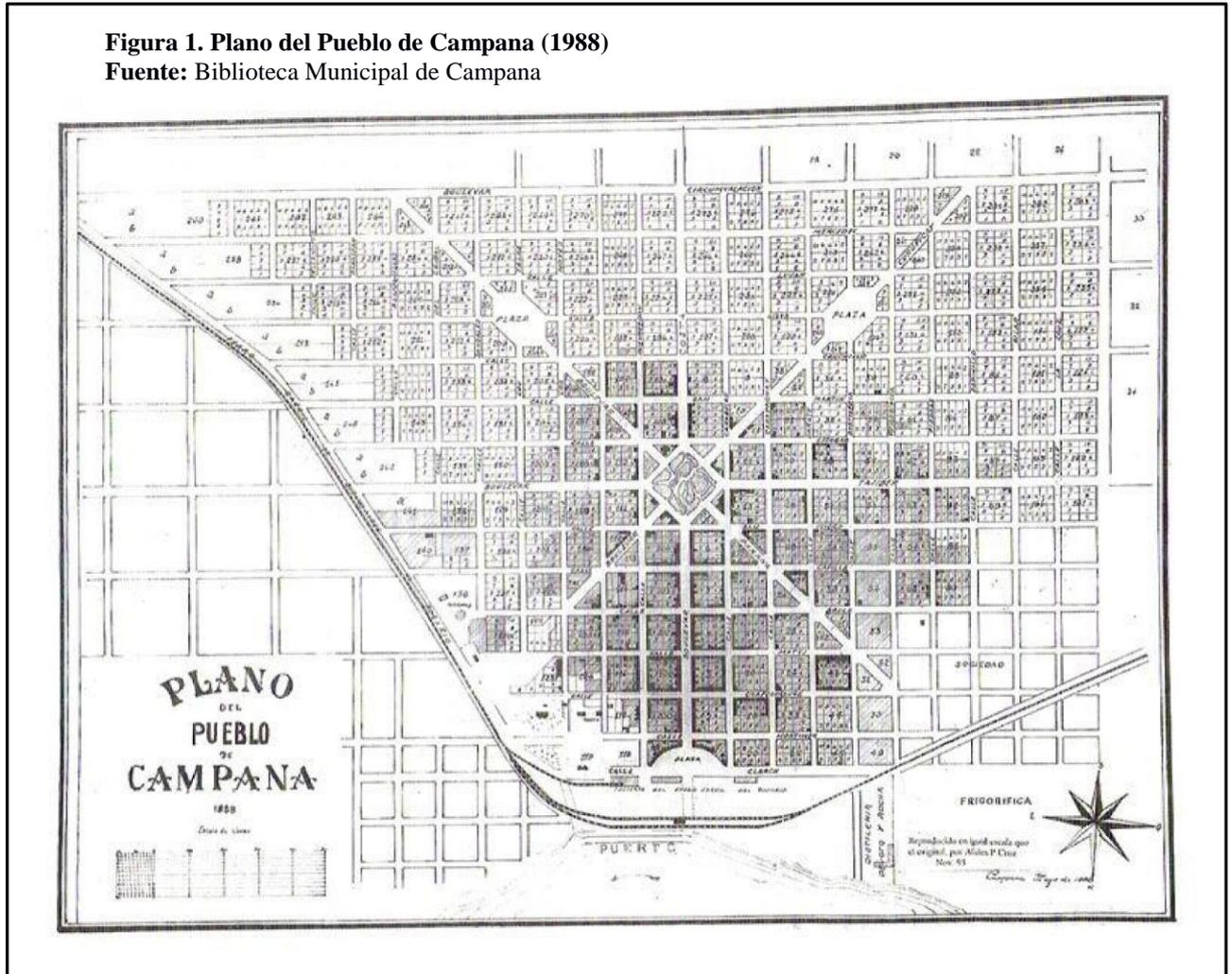
Las ciudades de Zárate y Campana se ubican en la parte inferior del Río Paraná, que se desarrolla en forma de Delta a lo largo de casi 200 km., hasta la desembocadura en el Río de

La Plata. Dentro de este sistema hídrico, ambas ciudades tienen la ventaja de ubicarse sobre uno de los brazos profundos del Río Paraná, el Paraná de las Palmas, permitiendo la utilización de un puerto natural, accesible desde tierra firme y cuya capacidad de navegación llegaba a las 80 toneladas (Cricelli, Galcerán y Obregón, 2016). Garavaglia (1989)

El puerto de Campana se instala a partir de una ley provincial de 1870, que preveía la construcción de un muelle y un ferrocarril entre Moreno y Campana (Garavaglia: 5), y de la misma forma, el puerto de Zárate quedó institucionalizado a través de la Ley Nacional 1.207 del año 1882. Ambas terminales se dedicaban fundamentalmente al transporte nacional e internacional de productos vinculados a la ganadería, sobre todo a partir de la producción de los saladeros y frigoríficos instalados en ambas localidades. Según el trabajo Alves (2016), el puerto de Campana no fue explotado sino recién hasta su fundación, dado que el espacio era utilizado para la cría de ganado pero sin tener en cuenta su posición privilegiada en el río. Como dijimos, previo a su existencia predominaban los puertos de Baradero y San Nicolás. Sin embargo, serían los hermanos Costa quienes luego de adquirir la estancia que daría lugar a la fundación de la ciudad, comenzarían a impulsar la cría de ganado para la producción de lanas, como así también la mejora del mismo para la producción de carne. Esta impronta generó un importante desarrollo que dio lugar a la instalación de una grasería sobre la costa del Río Paraná (Alves, 2016: 69). La fundación de la ciudad y la creación del puerto dieron entonces un impulso particular, que posibilitó constituir a Campana como una zona de influencia entre los puertos de Buenos Aires y Rosario, incrementando el ritmo de su crecimiento demográfico y urbanización. De la misma forma, estos tres nodos constituyen el primer antecedente de un corredor industrial norte, en principio conectado a través del transporte fluvial -que aún hoy permanece-, y más tarde por vía terrestre a través de la extensión de la red ferroviaria.

Figura 1. Plano del Pueblo de Campana (1988)

Fuente: Biblioteca Municipal de Campana



Si analizamos la Figura Nro. 1 podemos ver como la ciudad se fue expandiendo entre la estación del ferrocarril, el puerto y el frigorífico. La extensión de las vías hacia la ciudad de Campana, le permitió constituirse como una conexión fluvial obligada con la ciudad de Rosario, donde aún no había llegado el tren. Esta situación motivó la instalación de otras empresas que hicieron de la región, una de las más pujantes del país. En la Figura Nro. 2 el periodista y escritor Juan José de Soiza Reilly titula un artículo en la revista Caras y Caretas del año 1932: “Viaje a través de las riquezas desconocidas del país. La ciudad de Campana o la Manchester Argentina”⁵. Esta nota, previa a la explosión industrial que viviría la ciudad en la posguerra ya da cuenta del temprano desarrollo y una incipiente diversificación en su economía.

La instalación del frigorífico significó un impulso para el desarrollo productivo temprano que tuvo la localidad, cuya magnitud puede verse a partir de algunos datos del Censo de 1908. En

⁵ Revista Caras y Caretas, año 1934. Archivo Histórico de Campana.

el trabajo de Rogelio Paredes (2015) se comparan la cantidad de establecimientos industriales con el capital invertido en ese año. San Nicolás poseía 130 establecimientos industriales con una inversión de casi dos millones de pesos; Zárate y Campana, registraban 77 y 75 establecimientos respectivamente, pero con una inversión de doce millones de pesos para la primera y algo más de ocho en la segunda (Paredes, 2015: 89).⁶ Sin duda que este auge atrajo a otros capitales que se instalaron, diversificando el entramado productivo regional. Al mismo tiempo los talleres ferroviarios, los astilleros, pequeños talleres metalúrgicos, entre otras actividades, fueron demandando mano de obra y dotando de *expertise* técnica al territorio. Cada sector, cada unidad productiva, supone la vinculación con actividades secundarias que en un contexto de auge y crecimiento van nutriendo cada una de las actividades que allí se desarrollan. Por otra parte, sientan las bases para el impulso de la movilidad de la fuerza de trabajo, que se nutre en este tiempo de la inmigración externa e interna. Según el Censo de 1895, Campana tenía una población urbana de 5419 habitantes, contra 2814 que vivían en un ámbito rural, es decir que un 66% de la población se hallaba en el casco urbano. En Zárate por el contrario, esa proporción seguía siendo adversa en favor de la población rural, donde un 55 % estaba concentrada allí y un 45% en la ciudad.⁷ La población extranjera en Campana era de 3692 habitantes, casi el 50%, mientras que en Zárate era 5107 extranjeros y 7074 argentinos. Las cifras nos demuestran que la movilidad era un factor importante de expansión demográfica y que se acompañaba precisamente al calor del desarrollo técnico, industrial y del transporte que la región iba viviendo.

⁶Como veremos más adelante, a finales de la década del 90 la región vivió un fenómeno similar luego de un proceso de relocalización de las grandes empresas argentinas, que luego de una etapa de reconversión y adaptación tecnológica a las cadenas globales de valor, se movieron hacia el corredor industrial norte y otros enclaves industriales periféricos. Por el contrario, la región sur del AMBA, histórica por la radicación de empresas durante la etapa de industrialización por sustitución de importaciones (ISI), devino en un verdadero cementerio industrial.

⁷ Censo Nacional de Población, 1895. Disponible en: <https://catalogoeconomia.uns.edu.ar/cgi-bin/opacmarc/wxis?IsisScript=opac/xis/opac.xis&task=BIB-RECORD&db=economia&curr=1&total=2&cid=/tmp/filetr5awa>. Fecha de consulta: 06-12-2019

Figura 2. Portada de artículo periodístico publicado en la Revista Caras y Caretas en el año 1935.

Fuente: Archivo Histórico de Campana



El incentivo para la localización de establecimientos fabriles fue intenso. En 1877 se instala una fábrica de harina de maíz, que en 1886 se fusiona con el productor y comercializador de harinas, Morixe y se introducen modernizaciones técnicas y mayores volúmenes de producción. También en la misma época se instala Otto Bemberg y Cía., empresa dedicada a la compra de cereales y célebremente conocida por ser el impulso nacional a la fabricación de cerveza en la Argentina. En 1883, se instala la Fábrica de Alcoholes de Devoto, Rocha y Cia., que utilizaría como materia prima el maíz producido en la región (Paredes, 2015.: 121). En 1906 comenzaron las obras de construcción de la Compañía Nacional de Aceites, que en 1911 sería comprada por la empresa estadounidense Standard Oil, denominándola Compañía Nacional de Petróleo, constituyendo la primera empresa dedicada a este rubro en América Latina.

Desde el punto de vista del desarrollo urbano, la zona costera va cediendo frente a la localización industrial, es decir que la ciudad crecerá de espaldas al Río Paraná, y por detrás de las industrias recién llegadas. Al ver el mapa, vemos cómo se va conformando un corredor industrial ribereño con las vías del ferrocarril como eje. La cartografía no se presenta como un estilo urbanístico damero, sino que tomando la estación de trenes como punto de partida aparecen importantes diagonales y boulevards cuya finalidad es el transporte y circulación de mercancías. Como señala Paredes en el trabajo ya citado, Campana evidencia una expansión urbana surgida a partir de un proceso de localización industrial que demanda fuerza de trabajo, a diferencia de los típicos pueblos de la pampa ondulada que fueron diseñados y poblados a partir de la ocupación del “desierto”.

De esta forma la ciudad de Campana se convertía en uno de los centros de desarrollo industrial más importantes fuera de la Ciudad de Buenos Aires, y en pocos años conseguía nada menos que constituir junto a Rosario y la gran Capital un eje industrial relevante para el desarrollo nacional, acompañando cambios tecnológicos, incorporando sectores productivos con agregado de valor sobre bienes de origen primario. Sin embargo, hacia 1924 un gran incendio en las instalaciones del frigorífico y años después la crisis del 29 serían factores limitantes para este rápido crecimiento de la región, principalmente por la dependencia en torno al frigorífico como fuente de trabajo de gran parte de la población, y a su vez del establecimiento con el mercado externo, limitado como consecuencia de la gran crisis económica desatada. Las consecuencias de ello fueron inmediatas, provocando desempleo, emigración y decrecimiento demográfico.

Una segunda oportunidad. El resurgir de la industria y consolidación de Campana como una ciudad industrial (1930 – 1980)

El incendio del frigorífico tuvo un impacto inesperado, provocando una desaceleración en el ritmo de crecimiento que venía sosteniendo la ciudad. En una entrevista al diario zonal *La auténtica defensa*, el historiador campanense Oscar Trujillo señala que el frigorífico constituía la principal fuente de mano de obra de la localidad, con lo que la expansión se detuvo, decreció la población y se envejeció, producto de la migración de los jóvenes en busca de fuentes de trabajo.⁸ Es interesante el informe del Instituto Agrario Argentino publicado en 1944, donde se evidencia un proceso de “ruralización” de Campana, es decir que volvían a

⁸El cierre del frigorífico y su impacto urbano, por Oscar Trujillo. Diario zonal de la mañana *La auténtica defensa*. Disponible en <http://www.laautenticadefensa.net/141418>. Consultado: 20-01-2020

aparecer las quintas y chacras como unidades productivas y fuentes de subsistencia. Según la edición de Caras y Caretas de 1932, el frigorífico dejó sin trabajo a alrededor de 4 mil obreros, que a su vez sostenían a sus familias, afectando a un total de diez mil habitantes de Campana. Sin embargo, relata la misma revista, el 65% del combustible que se produce en la Argentina de entonces, se produce en la refinería instalada por la Standard Oil, lo que sigue permitiendo sostener la impronta industrial.⁹ En 1933 la ciudad sufriría otro revés, un nuevo incendio, esta vez en la refinería afectaría la producción, llevando a un ciclo de crisis y estancamiento. Paralelamente el traslado de los talleres ferroviarios a Rosario, y el cierre definitivo del frigorífico y la fábrica de alcoholes agravaba la situación, que parecía terminar del todo con el sueño del “Manchester Argentino”. A pesar de ello, la refinería logra sobreponerse al incendio y continúa produciendo.

Más allá de los eventos trágicos, la economía argentina y el modelo agro-exportador venían sufriendo un estancamiento. El dinamismo que caracterizó el período anterior se fue desacelerando, las inversiones extranjeras llegaron a una meseta y la expansión de los ferrocarriles ya había logrado unir los puntos centrales para facilitar la movilidad de las mercancías hacia los puertos de salida. Como señalan Aspiazu, Basualdo y Khavisse, en la década del 20 se dieron determinados procesos que cambiaron el patrón de acumulación predominante hasta el momento. La primera cuestión fue la limitación de las importaciones a partir de la Primera Guerra Mundial, que posibilitó el desarrollo de una incipiente actividad industrial orientada hacia el mercado interno y la sustitución de ciertos productos. Esta actividad tuvo como principal rasgo la participación de capitales nacionales, pero también y al igual que en el período anterior, inversiones de origen extranjero que fueron impulsadas por una sociedad en proceso de expansión que demandaba ciertos bienes de consumo escasos en el esquema internacional de ese momento. Este fenómeno generó una diversificación de la producción, más allá de las actividades vinculadas a la producción primaria como los frigoríficos y las curtiembres, desarrolladas en mayor medida por grandes capitales transnacionales de origen inglés, francés, holandés, entre otros (Aspiazu, Basualdo y Khavisse, 2004).

Con la crisis de los años 30, esta situación se profundizó dadas las dificultades de colocar la producción agropecuaria en los mercados internacionales. Esto llevó al inicio de un proceso ininterrumpido de industrialización que marcaría las próximas décadas, con matices y distintas maneras de abordarlo desde el Estado. Según el trabajo que citamos anteriormente,

⁹Caras y Caretas 1934. Archivo Histórico de la Ciudad de Campana

en el decenio que va entre 1935-1945, la Argentina tuvo un crecimiento anual acumulativo del 8%, duplicándose la cantidad de establecimientos industriales (Aspiazu, Basualdo y Khavisse: 16).

En la región de Campana-Zárate este proceso también tuvo lugar, acompañando los vaivenes de una economía atada en gran medida a las fluctuaciones del mercado internacional. Sería imaginario vincular el incendio del frigorífico y su posterior cierre a esta transformación de la economía, pero al menos podemos pensar que ciertas contingencias se dan en contextos donde todas las piezas pueden encajar. Ya a comienzos de la Guerra la actividad frigorífica evidencia sus primeras alarmas, fusionándose el River Plate Fresh Meat Company (situado en Campana), con Las Palmas Produce (Zárate). Terminada la guerra comenzó un paulatino proceso de caída de la demanda de carnes en el mercado internacional, acompañada de una baja en el precio de los animales (Paredes, 2015).

Entretanto la Ciudad de Campana se expandía e iba conformando un territorio emplazado en un entorno rural, pero con una fuerte impronta industrial. La gobernación de Dellepiane y la intendencia de Coletta, impulsan una serie de obras modernizadoras como la construcción de una avenida costanera, la pavimentación del camino entre Buenos Aires y Rosario, construcción de puentes para unir la ciudad con su vecina Zárate, entre otras obras, cuyo objetivo era volver a poner en escena el puerto de Campana. Este proyecto político tuvo el objetivo de reimpulsar el *proyecto fundador* encarnado por los hermanos Costa en las últimas décadas del siglo XIX, quienes desarrollaron el puerto y dieron esa imagen “pujante” a la ciudad. De la misma forma, llevó adelante la iniciativa de generar mayor conectividad para la circulación de la fuerza de trabajo campanense y desarrollar la producción de alimentos y materias primas en la región del delta para el abastecimiento de los mercados urbanos. De esta forma, Campana volvía a tener este doble carácter de productor y exportador de productos agrícolas y consumidor de insumos industrializables (Paredes: 300).

El saldo es una ciudad con un temprano desarrollo, y al mismo tiempo una temprana decadencia. El crecimiento poblacional que se había desarrollado a partir de la especialización productiva y la localización de grandes industrias se estanca, el crecimiento urbano se detiene, el entramado productivo industrial se suspende y reaparecen las actividades rurales como las predominantes dentro de la economía local. Desde el punto de vista urbano, Campana se había expandido a partir de una lógica típica de las ciudades con anclaje industrial. El barrio inglés, fue un exponente de ello. El modo de ocupación del espacio había cambiado con el desarrollo industrial y la necesidad de alojar a los obreros y sus familias. El frigorífico

construyó entre 1902 y 1907 un barrio para los trabajadores y trabajadoras de la empresa, que al mismo tiempo que resolvía la movilidad al espacio laboral y una vivienda donde alojarse, permitía ejercer control y la vigilancia. Se constituyó entonces como un *espacio tutelado* a través de la instauración de un orden disciplinario (Foucault, 1975), que permitió incorporar la dinámica fabril a la vida cotidiana de los trabajadores del frigorífico.

En la Figura Nro. 3 podemos ver el diseño del barrio, que resalta por su carácter racional y su impronta industrial. Las casas presentan diferentes modelos según el estatus y el rol ocupado en el frigorífico: obreros, capataces, gerentes y a lo largo de la barranca la casa del dueño del

Figura 3. Viviendas del Barrio Inglés, Campana, Buenos Aires

Fuente: Fototeca Campana



frigorífico George Drabble. Al mismo tiempo, su ubicación es exactamente al costado del espacio de trabajo, conformando un ambiente unificado entre trabajo y vida familiar. En este sentido Alves (2016) señala que Campana se desarrolló bajo los términos de lo que denomina *Company Town*, es decir una ciudad que se formó en paralelo con el desarrollo de la industria, en este caso -y en esta etapa- el frigorífico. En su trama y desarrollo urbanístico se fueron desarrollando las formas en que se distribuía la vivienda, los locales comerciales y las principales industrias (Alves: 94). A comienzos del siglo XX, se instala sobre el margen sudeste la Fábrica Nacional de Aceites, que luego sería absorbida por la estadounidense

Standard Oil. El casco urbano fue desarrollándose en función de estas dos grandes localizaciones industriales, y un tercer nodo que lo constituyen el puerto y la estación del ferrocarril, situados entre ambos predios y la planta urbana. La Figura Nro. 6 da cuenta de la evolución demográfica de la ciudad desde 1895 hasta las proyecciones actuales. Si bien existen datos oficiales del período intermedio a los Censos de 1914 y 1947, vemos que el crecimiento fue muy por debajo de lo que venía siendo en la etapa anterior y posterior a la década del 50, lo que da cuenta de una desaceleración e incluso una disminución en la población total del distrito. El impulso industrial de la etapa peronista y la localización de nuevas empresas significaron un punto de inflexión en la historia de la región, volviendo a la senda del crecimiento.

Este estancamiento -o retroceso- en el proceso de consolidación de Campana como un territorio industrial, duró hasta entrada la década del 40 cuando el modelo agro-exportador o agro-industrial se iba transformando hacia uno de industrialización de bienes destinados al mercado interno. En 1944 el gobierno del GOU¹⁰, cuya orientación era fuertemente industrialista, promulga el decreto 14.630/44, luego ratificado como Ley de Industrias de Interés Nacional 13.892. Allí se llevó adelante el primer sistema de fomento de la industria nacional y su objetivo fue establecer un régimen de fomento y defensa para una serie de sectores industriales denominados de “interés nacional” (Picabea, 2019). Este régimen promovía la instalación de una serie de sectores a través de distintos mecanismos impositivos y de defensa de las exportaciones, entre otros. Según Picabea (2019) este proceso evidenció tres períodos en el que se fueron incorporando y complejizando los sectores denominados de interés, tecnificando el patrón productivo. En sus comienzos, durante la década de 1940, se promulga la producción de ciertas materias primas como azufre, arrabio, maderas terciadas, ácido, etc. En 1947, ya dentro del gobierno peronista, comienza a fomentarse la producción de bienes intermedios como productos plásticos sintéticos, tintas gráficas, herramientas en general, pólvora, etc. Hacia la década del 50, son declaradas de interés ramas completas de la industria como automotores y caños sin costura (Picabea: 6). Precisamente, en el año 1948, el gobierno peronista lanza un programa de radicación industrial de 37 empresas con una inversión de 100 millones de pesos, dos de ellas se asentarían en Campana: en 1949 el grupo Techint instala la empresa Construcciones Metálicas Argentinas S.A. y en 1954, el mismo

¹⁰El Grupo de Oficiales Unidos (GOU) fue un grupo de oficiales de las Fuerzas Armadas Argentinas que se caracterizó por su impronta nacionalista y con ideas vinculadas al desarrollo nacional. El GOU puso límite a la denominada década infame y sentó las bases para lo que luego fue el Gobierno de Juan D. Perón, integrante destacado del grupo.

grupo invierte 60 millones de pesos en la puesta en marcha de Dálmine SAFTA, primer planta sudamericana de producción de tubos sin costura (Maro, 2004).

El grupo Techint fue creado por Agostino Rocca en Italia, en el año 1945, quien se trasladó a Argentina un año después creando Techint SAIC, empresa dedicada a la construcción e ingeniería. En 1949 fundan una empresa dedicada a la producción de tubos sin costura utilizados en la perforación y extracción de hidrocarburos, con una clara vinculación con el proceso del desarrollo que transitaría -y ya venía transitando- nuestro país en adelante. Así, nace Dálmine SAFTA (Sociedad Argentina Fabricante de Tubos de Acero) (Castro, 2014). En tal sentido, esta empresa fue de vital importancia para el desarrollo industrial y en general de Argentina, ya que un sus comienzos dedicaría la mayor parte de su producción al mercado interno, especialmente al proceso de expansión de la industria petrolera y gasífera encargada por Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) a lo largo del tiempo.

El impacto para la ciudad de Campana, y la región, fue muy significativo ya que la empresa adoptó una lógica de fuerte vinculación con la comunidad, el estado local y el fomento de instituciones. En una de las entrevistas que hemos realizado, una informante nos relata que:

“...en Campana, se dice que vivimos al ritmo de los tres turnos de la fábrica”.

(Entrevista a informante clave; 2017)

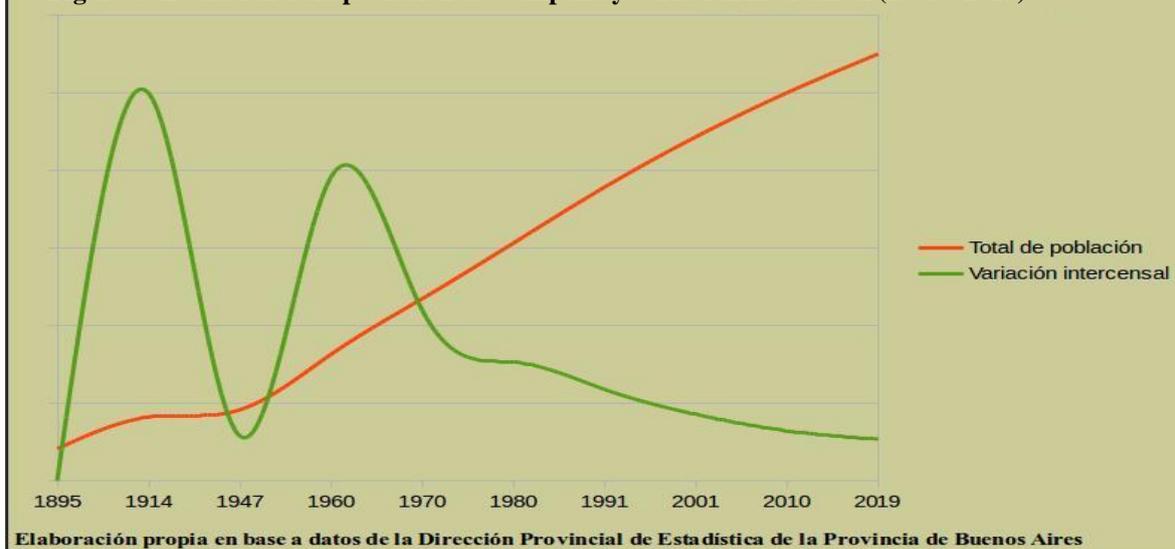
Esta idea de conectar la temporalidad industrial con la de la vida cotidiana da cuenta de la magnitud del impacto que produjo en la comunidad la instalación de la planta. En ese sentido la expansión demográfica vuelve a un ritmo intenso: de las 17.250 personas que vivían en la ciudad en 1947 a 30.747 en 1960 y 44.297 en 1970, es decir que la variación intercensal entre los dos primeros años fue del 78%, mientras que en los últimos dos del 44%. En términos urbanos, el impacto fue aún mayor, puesto que la empresa comenzó a intervenir en el desarrollo de infraestructura y equipamiento urbano en general, fenómeno que aún continúa con matices y transformaciones. Según el trabajo realizado por Carballo (2005) sobre las transformaciones urbanas en la Ciudad de Campana, este resurgimiento generó un auge de la ciudad que pasó a tener una población urbana de poco más de 14 mil habitantes en 1947 a casi 34 mil en la década del 1970 (Carballo: 2). Es decir que durante este proceso se profundizó la especialización productiva en torno a la industria y en función de ello creció el carácter urbano de la ciudad y actividades vinculadas a ello. Hasta los años 50, el tejido urbano se fue extendiendo en función de los trazados históricos de la fundación de la ciudad. Entre esa década y la del 70 la mancha urbana fue absorbiendo chacras y quintas, produciendo tierra urbana que dio origen a barrios populares y otros planificados desde la recientemente

Este período fue, sin lugar a dudas, uno de los momentos de esplendor de la ciudad, y constituyó la renovación de ese proceso expansivo que había encontrado su límite en el cierre del frigorífico, ahora a través de la siderurgia, símbolo del desarrollo industrial, la técnica y la consolidación de una sociedad basada en el trabajador fabril.

Figura 5. Vista aérea del Barrio La Josefa
Fuente: Fototeca Campana



Figura 6. Evolución de la población de Campana y variación intercensal (1895 - 2019)



Reconversión global-regional del entramado productivo de un territorio industrial

La década del 80 significó para la Argentina un momento bisagra, puesto que la salida del régimen del terror instaurado a partir de la dictadura cívico - militar del año 1976 abrió paso a una nueva sociedad, a un nuevo Estado. Los rasgos distintivos serían la financiarización de la economía, la privatización de las grandes empresas estatales como así también de los servicios públicos y de transporte, y la desarticulación del entramado industrial, principalmente el de las empresas de capital nacional cuya producción se destinaba a la sustitución de importaciones o a la integración de cadenas de valor con otras empresas de mayor tamaño.

Según los “Lineamientos estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires” elaborados por el Gobierno Provincial en el año 2006, la década del 80 constituyó un punto de inflexión en la RMBA. Hasta ese momento, la estructura de esta aglomeración crecía y se desarrollaba en función de ciertas tendencias previas, permitiendo proyectar y planificar diversas acciones de carácter regional. Las transformaciones de la sociedad Argentina que comienzan con la dictadura militar de 1976, tuvieron su correlato en la región y a nivel territorial, ya que como dijimos no son cuestiones separadas, y el territorio es un elemento que se construye socialmente. De esta forma, los cambios en el empleo, las transformaciones en el entramado productivo y en las pautas de consumo, fueron algunas de las variables que provocaron profundos cambios en la Región, dando lugar a una dinámica disfuncional, atravesada por múltiples problemáticas.

El Plan Trienal de Gobierno de la Provincia de Buenos Aires (1988 - 1991) establecía cinco ejes que caracterizaban la problemática de entonces: decadencia económica y desempleo; deterioro de las condiciones de vida de la población; precario mantenimiento y escasa expansión de las infraestructuras; vulnerabilidad ambiental; ineficiencia del Estado y pérdida de legitimidad. Frente a este diagnóstico, las políticas implementadas para atenderlo fueron de corte neoliberal -al igual que en el resto de los ámbitos del país- profundizando aún más la situación. Durante este período se dio un proceso de reestructuración industrial regresiva, que al mismo tiempo permitió una reindustrialización selectiva, desindustrialización de áreas tradicionales y descomposición y redistribución del empleo industrial (Tomadoni, 2009). Esto último se dio a partir de los cambios en las estructuras organizacionales de las empresas que tendieron a adquirir un tamaño de menor escala, fundamentalmente en función de los parámetros de la producción flexible y basada en las demandas del mercado.

En términos territoriales, este proceso, posibilitó la desaceleración del crecimiento de las grandes ciudades, y en contrapartida el auge de las zonas o ciudades intermedias. Campana, es precisamente una de ellas, y junto a su vecina Zárate, han consolidado un polo industrial clave en el desarrollo industrial del eje fluvial norte, de la provincia y la Argentina. Ambas ciudades han consolidado un crecimiento sostenido en sus productos brutos geográficos, fundamentalmente con la instalación de gran cantidad de empresas de origen multinacional que irrumpieron en el territorio a partir de esta reestructuración orientada a la inserción en el mercado global-regional. En este sentido, en el primer informe mencionado, se sostiene que frente a la necesidad de inserción en un nuevo marco internacional fue condición la “refuncionalización de las infraestructuras portuarias, viales y de comunicación, orientando una nueva corriente de inversión privada sobre obras que hasta el momento habían sido solventadas por el Estado” (Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires: 6). Este fenómeno, como señalan varios autores, produjo nuevos usos del espacio, cambios en las lógicas de localización de la población y del entramado productivo. Así, en la RMBA los enclaves industriales tradicionales se reconvierten y se reformulan con un claro sesgo hacia la ruta del Mercosur, como hemos señalado anteriormente y que el informe de gestión que venimos analizando reafirma.

A partir de ello entonces, se implementaron grandes obras de infraestructura, construcción de autopistas, acondicionamiento de terminales portuarias, cambios de zonificación, cuyo impacto en estas localidades se tradujo en modificaciones en la estructura poblacional, perfiles productivos, patrón de consumo y dinámica urbana, entre otros. Un sector clave y muy favorecido por esta transformación fue la producción automotriz, que constituyó el puntapié para la conformación del Mercosur durante la década del 90, abriendo paso a un proceso de internacionalización y especialización regional del sector (Kosakof et. al., 1991). Durante este período se relocalizaron e instalaron nuevas terminales a lo largo del corredor industrial norte aprovechando las nuevas obras y redes viales. Volkswagen que tenía su planta en el barrio de Barracas, al sur de la Ciudad de Buenos Aires, construyó una nueva planta robotizada en la localidad de Pacheco, donde ya se encontraba instalada Ford desde los años 60. En la misma década se radica por primera vez en el país Toyota con su planta en la ciudad de Zárate¹², terminando de caracterizar al corredor norte por su especialización productiva en torno a la trama productiva de la industria automotriz. Los otros nodos importantes los

¹² Junto a la terminales automotrices se instalan numerosas autopartistas de rubros variados: metalmecánicas, plástico, cables, entre otras.

completan la Región Metropolitana de Rosario donde se relocaliza General Motors en el año 1997 luego de un período de inactividad y la Región Metropolitana de Córdoba donde Fiat Argentina inaugura una terminal en 1996.

En este contexto, las grandes firmas iniciaron un proceso de reconversión tecnológica y productiva a lo largo de toda la trama, posibilitando su inserción global-regional (Novick y Yoguel, 1998). El sector se vio favorecido en este período por un régimen específico establecido a nivel regional, que facilitó el intercambio entre las filiales y los flujos productivos y de mercancías dentro del Mercosur, especialmente con Brasil (Adriani, 2011). Este “resurgimiento” del sector se vinculó con nuevas estrategias globales de las empresas multinacionales, basado en la instalación de plantas de ensamblado, fuertemente asociadas al mercado global pero con un alto aprovisionamiento externo (Novick, 2000). Lo mismo ocurrió con otros sectores que componen la trama, como el de autopartes, donde el 85% de las firmas se establecieron en las provincias de Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba, concentrándose más del 40% en la primera de ellas, el 30% en Córdoba, el 15% en Santa Fe y un 5% en Tucumán.

Como señalábamos al principio de este apartado, las inversiones y transformaciones territoriales de la RMBA tienen un efecto en los usos del suelo y en las formas de ocupación. Como señala Ciccolella (1999), durante la década de 1990 se registraron inversiones privadas sobre infraestructura y equipamiento urbano de magnitudes y destinos tales que redefinieron en gran medida la estructura territorial de la región metropolitana. Entre las principales inversiones extranjeras directas (IED) el autor destaca 2 mil millones de dólares invertidos en la red de autopistas, u\$s 12.500 en nuevas formas de organización del espacio residencial y 6.500 millones en nuevas plantas industriales. El patrón de localización de dichas inversiones resultó sumamente desigual, dado que entre el 75% y el 80% del total se ha localizado en la zona central y en el eje norte de la Ciudad de Buenos Aires y la Región Metropolitana de Buenos Aires; siendo la región que va desde el centro de Buenos Aires hasta Pilar, Zárate y Campana, donde se concentraron dos terceras partes de la inversión industrial y de la red de autopistas. Por tomar solo un indicador del impacto que esto produjo, según el Censo Económico de 1994 la Ciudad de Campana ocupaba el puesto 39 en un ranking de localidades según la cantidad de unidades productivas vinculadas al sector industrial. Sin embargo, en el censo 2004 se reflejan todas estas transformaciones puesto que pasa a ocupar el puesto número 16.

Esta nueva geografía empresarial generó una concentración y especialización productiva de

determinados territorios, especialmente en el corredor industrial norte, y especialmente en el enclave conformado por Campana y Zárate, donde aparece un notable incremento en los productos brutos geográficos entre la década del 90 y 2000 motorizado fundamentalmente por la radicación de nuevas empresas automotrices como Toyota y Honda en la zona de Zárate y Campana. En tal sentido, algunos autores destacan el comportamiento a nivel global de las automotrices en particular y las empresas multinacionales en general, cuyo rasgo distintivo fue la descomposición espacial del proceso productivo. Este proceso estuvo asociado a cuatro factores principales: la búsqueda de recursos naturales para su explotación; el aprovechamiento de mercados emergentes o en expansión en los cuales producir y vender; la maximización de beneficios y optimización de costos; y por último la procura de activos estratégicos para el desarrollo y expansión del capital (Dunning, 1995). Esto permitió el surgimiento de regiones especializadas que fueron el destino por un conjunto de empresas vinculadas a un sector específico para optimizar esas ventajas. Este proceso podemos verlo con claridad en el nodo conformado por las ciudades de Zárate, Campana y Gral. Pacheco, al norte de la RMBA. Allí la radicación de Toyota a mediados de la década de los 90 y de Honda en el 2012 dan cuenta de la búsqueda de localización en espacios que adquieren una relevancia regional/global a partir de las redes de infraestructura, baja urbanización, menores conflictos urbanos y sindicales (Carriquiriborde et. al., 2012). De esta forma, la concentración de las terminales automotrices en esta subregión es notoria, de las diez empresas radicadas en el país cuatro lo hicieron en la zona: Honda en Campana, Toyota en Zárate, Ford y Volkswagen en Pacheco.

Lo mismo ocurrió con otros sectores productivos entre los que se destacan alimentos y petroquímico. Si bien en la región existen empresas de todas las ramas de actividad, los sectores predominantes son la metalmecánica con un 46% del total de empresas, alimentación con cerca del 30% y la rama petroquímica con un 12%, esta última que duplicó la cantidad de empresas instaladas de 10 en el año 1974 a 22 establecimientos según el censo económico de 2004 (Laborde, Ursino y Adriani; 2013: 8).

Como vemos, la ciudad de Campana ha sido a lo largo del tiempo un territorio que acompañó las dinámicas del capital y sus lógicas de acumulación en cada contexto. Este camino comprendió la presencia de distintos actores que impusieron su fuerza el servicio de los intereses que representaban. Así, de camino virreinal de paso entre el puerto de Buenos Aires y el Alto Perú pasó a consolidarse en un proyecto fundacional que la convirtiera en ciudad-puerto con proyección internacional y la instalación de empresas de gran demanda de mano

de obra como el frigorífico y la refinería. Los cambios en el patrón de acumulación, nuevas tecnologías y la necesidad de generar una industria local generaron una crisis que fue resuelta con la revitalización del territorio y la instalación de lo que hoy es el principal productor mundial de tubos de acero sin costura.

El paternalismo industrial en su máxima expresión, imprimió una identidad particular a la ciudad que en todo su desarrollo guarda registros de ese vínculo estrecho entre capital-trabajo-territorio. Expansión y desarrollo urbano, viviendas obreras, desarrollo local, compromiso con la comunidad, fueron las huellas de este período con un claro sesgo fordista-taylorista en un marco de Estado de Bienestar.

El neoliberalismo y la reconfiguración del proceso productivo trajo aparejado un nuevo esquema, esta vez mirando hacia fuera en un claro objetivo de especialización productiva regional-global, adaptable a los nuevos parámetros de la producción y la organización empresarial. Así, nuevas empresas con nuevas dinámicas se instalaron, transformando con ello -nuevamente- la fisonomía y la dinámica de este territorio.

Comentarios finales

La ciudad de Campana, y la región en la que se encuentra, han sido a lo largo de los años un espacio de desarrollo del capital, cuya importancia supera los límites de la frontera nacional. Tanto sus condiciones naturales -como su puerto natural-, su ubicación geográfica, y los recursos que fue generando como territorio industrial, hicieron posible la conformación de una ciudad industrial cuya dinámica y desarrollo está fuertemente vinculado a la lógica empresarial. Los distintos sectores productivos que le dieron impulso a lo largo de las décadas y en contextos diferentes, modularon la ciudad, otorgándole un patrón de crecimiento, como así también una proyección.

Resulta interesante ver como desde su fundación, se han ido desarrollando unidades productivas y sus consiguientes patrones de ocupación y uso del territorio. En un primer momento, la estancia colonial destinada a la cría de ganado para el transporte y el abasto de algunos productos de origen agropecuario a la Ciudad de Buenos Aires. Más tarde la construcción del frigorífico y la refinería que permitieron la configuración de una ciudad con un desarrollo urbano vinculado a la producción industrial, y con ello los primeros barrios planificados, integrados al proceso productivo y destinados a los trabajadores y trabajadoras. Las transformaciones en el patrón de acumulación durante el período entre guerras, el cambio

de paradigma en torno al desarrollo nacional y un contexto político diferente, produjeron el cierre del frigorífico y un período de contracción del crecimiento demográfico y económico experimentado hasta el momento. El “proyecto fundacional” había encontrado un límite. Sin embargo, con la llegada de la metalúrgica Dálmine-Siderca, se abre una nueva etapa en la que Campana se consolidaría como un territorio industrial, esta vez bajo la lógica fordista del desarrollo productiva y espacial. Al mismo tiempo, el paternalismo industrial de la empresa favoreció un gran desarrollo para la región, que se plasmó en la construcción de viviendas obreras, instituciones públicas, escuelas especializadas en la formación de la fuerza de trabajo, y una articulación estrecha entre empresa y territorio.

Una nueva etapa se abrió con la llegada del neoliberalismo, y el cambio de estrategia de las empresas. Por un lado un proceso de relocalización empresaria que favoreció en gran medida a la región norte en general, que como vimos incrementó notablemente sus productos brutos geográficos, y con ello su incidencia en el mercado laboral y el desarrollo territorial expresado en infraestructura, crecimiento poblacional, etc. Por el otro un nuevo proceso de radicación de empresas, esta vez estrechamente vinculadas a cadenas globales de valor. Esta última característica, consolida un proceso de disociación entre el territorio concreto, real, es decir en el que se desarrolla el proceso mismo de producción, circulación y consumo, y el territorio abstracto, virtual, esto es aquel en el que tienen lugar redes, flujos y circulación de I+D, servicios, productos, entre otras cosas. El territorio virtual, tal como lo señala Tomadoni (2009), tiene un carácter reticular, y se presenta de manera disruptiva en relación a la idea de región, puesto que no tiene específicamente un vínculo de contigüidad, sino más bien de asociación a partir de un flujo que no se ancla en un territorio real-material.

A lo largo del texto fuimos delimitando distintos registros espaciales o territoriales. En el primer apartado el proceso de fundación de las ciudades de la pampa ondulada hacía necesario pensar ese espacio como una región donde se localizaban determinadas actividades productivas y de servicios. El desarrollo de la industria, la inversión extranjero y un modelo productivo nacional vinculado al desarrollo hizo posible la conformación de la ciudad como un punto central en la estructura industrial argentina, pero también regional-global. Durante este período cobra peso la importancia de la ciudad por sobre la región que la contiene, marcando una diferencia notable con las que componen el resto de la región. Como mencionamos, ciudades como San Nicolás o Ramallo, con una historia previa quedan atrasadas en comparación con Campana que emerge como un espacio elegido por las grandes industrias. Sin embargo, aparece en los últimos años un marcado auge del corredor norte

como región industrial, a partir del cambio de estrategia de las empresas que comienzan a revitalizar otras localidades que hasta ese momento estaban relegadas: Escobar, Pilar, Exaltación de la Cruz, Tigre, además de Campana y Zárate. Creemos que este fenómeno da cuenta de un proceso de construcción de nuevas territorialidades que se encuentran ligadas a nuevos esquemas y modelos de producción, asociados a la lógica de localización de las grandes empresas y sus estrategias fragmentadas. Pero también tienen emergentes nuevos modos de construir socialmente el territorio, nuevas estrategias de reproducción social y maneras de apropiación del espacio.

Lo dicho hasta acá nos deja algunos interrogantes y problemas que esperamos retomar en otros trabajos, pero también ponerlos en el debate de la producción científica en torno a la relación capital-trabajo-territorio. Nos preguntamos entonces, ¿de qué manera impacta en el mercado de trabajo local esta lógica “deslocalizada” que han adoptado las filiales?, y en el mismo sentido ¿en qué medida esos modos de producir bienes, servicios, mercancías, pero también “territorios abstractos”, dan lugar a nuevas estrategias de reproducción social y de desarrollo urbano? Creemos, y con esto pretendemos incentivar la discusión, que la nueva forma de despliegue de las fuerzas productivas en el territorio construye subjetividades ancladas en un espacio global que da lugar a la emergencia de “distintas territorialidades” en un mismo espacio, dando lugar a una tensión entre los agentes allí presentes por la preeminencia de una de ellas.

Bibliografía

- Adriani, H. (2011) Transformaciones del sector industrial argentino en las últimas décadas. Estudio de caso de sus impactos territoriales. *Revista Geográfica de América Central*, vol. 2, julio-diciembre, pp. 1-15. Universidad Nacional, Heredia, Costa Rica.
- Alves, G. (2016) Campana y su frigorífico: la (in) dependencia económica de una Company Town (1883-1926). Tesis de Maestría. Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.
- Aspiazu, D, Basualdo, E., Khavisse, M. (2004). El nuevo poder económico en la Argentina de los años 80. Siglo XXI. Buenos Aires, Argentina.
- Carballo, C. T. (2004) Crecimiento y desigualdad urbana. Implicancias ambientales y territoriales. Campana, 1950-2000. Editorial Dunken, Buenos Aires.
- Carballo, C.T. (2005) Transformaciones urbanas y segregación: aportes para el análisis ambiental de Campana, 1955-2000. *Revista Theomai. Estudios sobre sociedad, naturaleza y desarrollo*. Número especial 2005, Argentina.
- Carrquiriborde, Helena, et. al. (2011). “Industria, Puertos y Transformaciones Territoriales en la Región Metropolitana de Buenos Aires: continuidades y nuevas dinámicas” Caso: Zárate y Campana”. *Métropoles des Amériques: inégalités, conflits et gouvernance*. Universidad: Université du Québec à Montréal, 2011, pp. 23-38.
- Castro, C. (2014). La gerencia como actividad emprendedora: la internacionalización de la empresa argentina Siderca (1960-1996). *Apuntes*, 41(75), 109-140. Recuperado en 11 de abril de 2020, de

http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0252-18652014000200004&lng=es&tlng=es.

Ciccolella, P. (1999). “Globalización y dualización de la región metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socio territorial en los años noventa”. *Revista Eure* (Vol. XXV. N° 76), Santiago de Chile.

Criceli, S.; Galcerán, V. y Obregón, R. (2016) La red hídrica en relación al ferrocarril y los asentamientos poblacionales en el noreste bonaerense: Los casos de Zárate y Campana. 1880-1930. Ponencia presentada en el Primer Congreso Iberoamericano de Historia Urbana. Ciudades en el tiempo: infraestructuras, territorios, patrimonios. Pontificia Universidad Católica de Chile – Universidad de Chile. 23 AL 25 de noviembre de 2016.

De Mattos, C. (2010) Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina. De la ciudad a lo urbano generalizado. *Revista de Geografía Norte Grande*; 47: 81 – 104. Universidad Católica de Chile.

De Mattos, C. A. (2006). Modernización capitalista y transformación metropolitana en América Latina: cinco tendencias constitutivas. Disponible en <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/lemos/03mattos.pdf>

Donato Laborde, Matías (2014). “Dinámicas territoriales de la industria automotriz Argentina (1990 – 2002)” *Estudios Socio territoriales. Revista de Geografía*. Nro. 15, pp. 133-148.

Donato Laborde, Matías, Ursino, S., Adriani, H. (2013). Dinámicas territoriales en el frente portuario de la micro región Zárate – Campana en las últimas dos décadas. *Revista Geograficando*. UNLP – FHCE, Departamento de Geografía. Argentina.

Foucault, M. (1975) Vigilar y Castigar. Siglo XXI Editores, Buenos Aires, Argentina.

Galcerán y Obregón (2017) La transformación de la ribera bonaerense del Paraná inferior. 1880-1930. Ponencia presentada en las Primeras Jornadas de Investigación “Ríos Urbanos: nuevas perspectivas para el estudio, diseño y gestión de los territorios fluviales”. Mesa 1: Historia de las relaciones entre lo urbano y lo fluvial. UNLP-UNSAM.

Garavaglia, J. C. (1989) Ecosistemas y tecnología agraria: elementos para una historia social de los ecosistemas agrarios rioplatenses (1700-1830). *Desarrollo Económico*. Vol. 28, No 112 (enero – marzo), pp. 549-575.

Kosakof, B., Todesca, J., Vispo, A. (1991) La transformación de la industria automotriz argentina. Su integración con Brasil. CEPAL, *Documento de trabajo Nro. 40*, Buenos Aires. Argentina.

Llanos-Hernández, L. (2010). El concepto del territorio y la investigación en las ciencias sociales. *Agricultura, sociedad y desarrollo*, 7(3), 207-220.

Maro, C. (2004) Tenaris Siderca y la Municipalidad de Campana: La trama de un vínculo sin costura. Ponencia presentada en las VI Jornadas de Sociología, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.

Novick, M. (2000) Reconversión segmentada en la Argentina: empresas, mercado de trabajo y relaciones laborales a fines de los '90, Capítulo II. En de la Garza Toledo (2000) Reestructuración productiva, mercado de trabajo y sindicatos en América Latina. CLACSO, Buenos Aires. Argentina.

Novick, M. y Yoguel, G. (1998). “La vulnerabilidad de una trama productiva: la difícil relación cliente-proveedor en el complejo automotriz argentino”, *Revista Trabajo*, Año 2, Número 4. México.

Paredes, R. (2015) Modernidad y crisis (1855-1930). Estudio local del cambio social y político en la Argentina en los siglos XIX y XX. Rosario (Santa Fe) y Campana (Buenos Aires): CB Ediciones y Municipalidad de Campana.

Pelozatto Reilly, M. (2016) Ganadería y unidades productivas mixtas en Buenos Aires colonial, 1726-1759. *Revista de Historia y Geografía*, Nro. 34, pp. 43-65. Argentina.

Peña, M., (2012). Historia del pueblo argentino:(1500-1955). Emecé.

Picabea, F. y Urcelay, F. E. (2019). Análisis socio-técnico de los regímenes de promoción industrial de 1944 y 1958 en el sector automotriz en Argentina. *América Latina en la Historia Económica*, 26(2), e977. DOI: 10.18232/alhe.977

Sassen, S. (2007). Una sociología de la globalización, Katz Editores, España

Sosa Velázquez, M. (2012). ¿Cómo entender el territorio? Editorial Cara Parens, Guatemala.

Spinoza, L.; Delfini M. y Montes Cató, J. (2018). “Circuitos productivos, territorio y redefinición de las estrategias de las empresas multinacionales”, en Patricia Ventrici, Martín Rodríguez Miglio, Germán Pinazo y Walter Bosisio (compiladores) *El trabajo y las Empresas Multinacionales hoy: economía, relaciones laborales y*

conflictividad.

Ther Ríos, F. (2012). Antropología del territorio. *Polis. Revista Latinoamericana*, (32).

Tomadoni, C. (2009). Los autos nunca compran autos. Territorio, reestructuración y crisis en la industria automotriz. Ed. Encuentro Grupo Edito. Córdoba, Argentina.

Torres, H. (2001). “Cambios Socio territoriales en Buenos Aires durante la década de 1990”, *Revista EURE* (Santiago) v.27 n.80. Disponible en: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612001008000003.

Veltz, P. (1996). Mondialisation. Villes et territoires. L'économie d'archipel. Paris: Presses Universitaires de France.

Cómo citar

Spinoza, Lucas Andrés Arnoldo (2020) Consolidación industrial, especialización productiva y desarrollo territorial en el corredor industrial norte: un recorrido por el caso de la ciudad de Campana, provincia de Buenos Aires. *Cardinalis*, 8 (14), 8-37. Recuperado a partir de <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/cardi/issue/view/2153>

