

EFFECTOS TERRITORIALES DE LA REESTRUCTURACIÓN DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS EN LA CIUDAD DE BAHÍA BLANCA. ESTUDIO DE CASO: "ESTACIÓN CORONEL MALDONADO"

Prof. y Lic. Patricia Lilian Bruten
Prof. y Lic. Ana Lía del Valle Guerrero

Dentro del marco de un proyecto de investigación que se propone determinar el rol de las inversiones británicas en el proceso de articulación y organización del espacio del Sudoeste Bonaerense entre 1880 a 1930, se estudiaron los efectos directos derivados de la incorporación de innovaciones tecnológicas en transportes y comunicaciones en el sistema ferropuerto, que alteraron de manera sin precedentes la fisonomía urbana de la ciudad de Bahía Blanca, generando nuevos "territorios", a fines del siglo XIX.

El presente trabajo se aborda desde la actualidad, considerando los efectos "no deseados" de la reestructuración de los servicios ferroviarios, a partir de la década del '90, que producen la fragmentación o "desterritorialización de los espacios", que generan en la ciudad los territorios a la deriva, ¿o territorios de la desidia?

El factor explicativo de la puesta en valor de los espacios periféricos de la ciudad, entre 1900 y 1930, se enmarca en un proceso de estructuración territorial emanado de las empresas ferroviarias inglesas, acorde a las ideas de urbanización desarrolladas en Inglaterra, que fomentaban la localización de los barrios obreros en la periferia, delineándose así núcleos residenciales vinculados de forma directa a los espacios de la producción. En función de este contexto se aprecia que tanto la periferia como el puerto, manifestaron una tendencia al desarrollo en forma más temprana que el centro de la ciudad.

Dichas inversiones se realizaron en función de las relaciones sociales de la colectividad británica, en un contexto de diferenciación espacio-cultural de la misma, frente a la sociedad local.

Todo ello está signado por un marcado sentido de territorialidad, de acuerdo con cada una de las inversiones concretadas por los diferentes grupos económicos, canalizadas a través de las empresas ferroviarias (Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste, Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, Ferrocarril del Sud) y sus subsidiarias, proveedoras de infraestructura de apoyo y equipamiento (Compañía de gas, empresas de electricidad, de teléfonos, de tranvías) todas ellas necesarias para consolidar y efectivizar el éxito de sus emprendimientos.

Estos pequeños grupos de gran poder económico, a la par de sus emprendimientos trasladaron su forma de pensar y disfrutar el tiempo de ocio, para lo cual realizaron también grandes inversiones en equipamiento recreativo en el espacio urbano periférico, configurándose así una recreación visible a los ojos de todos pero al alcance y uso de unos pocos (ferroviarios y ciudadanos británicos).

Ellos la trasladaron, junto con su trabajo, hacia estas tierras aún vírgenes en equipamiento social y deportivo, caracterizadas no sólo por la falta de infraestructura e instalaciones, sino también por la ausencia de una actitud del lugareño hacia lo deportivo, un poco por apatía y otro tanto por desconocimiento. Ejemplo de ello fue el desarrollo del sector conocido como "Colonia Maldonado", que comprendía la estación Coronel Maldonado, los talleres para reparación de material ferroviario, el lugar de residencia de los obreros ferroviarios y el campo "polideportivo" aledaño a la estación, conformando allí un espacio privilegiado que unía dos espacios, el de la producción y el de la recreación, ejerciendo además gran poder de atracción sobre el resto de la ciudad, era la periferia incorporada.

Para comprender esa configuración espacial que se caracterizaba por una alta conectividad, periferia - periferia (entre las diferentes compañías de ferrocarril) y periferia- centro, se recurrió a las técnicas de la historia oral, recreando la memoria colectiva mediante entrevistas abiertas a los protagonistas directos de aquel "cotidiano", con el objeto de rastrear no sólo los orígenes de un proceso significativo, sino también para rescatar esa superposición de rastros y experiencias privadas o colectivas, que es la otra construcción que la gente hace de "su ciudad".

Se contrastaron luego las entrevistas entre los diferentes actores sociales con material fotográfico antiguo y actual, las actas fundacionales de clubes deportivos, la observación directa de los lugares junto con los protagonistas y el relevamiento de diversas fuentes bibliográficas sobre los espacios investigados.

Los resultados obtenidos permitieron abordar la interpretación de los procesos socioterritoriales derivados de la intervención de las "empresas ferroviarias privadas", su construcción - deconstrucción y su reconstrucción, sobre una noción de territorio que difiere totalmente del "sentido" que dicho espacio tenía a principios de siglo. Mostrando así el devenir de la periferia como espacio de la "inclusión" a la periferia de la "exclusión".

Se distinguieron en el proceso analizado tres etapas claramente diferenciadas, la primera de construcción del territorio, la segunda de deconstrucción caracterizada por la crisis del modelo territorial taylorista-fordista que le dio sentido y la tercera que es la de reasignación de sentido, que coincide con el modelo del capitalismo flexible, el cual claramente "ignora" estas áreas carentes de un rol definido en la lógica espacial global-local, transformándose así en un espacio infértil y por lo tanto, con características opuestas al original, que rechaza y no atrae, que se encierra y no se abre al entorno, es decir una periferia de exclusión, de "excluidos y enganchados".

Partiendo de la base que toda unidad territorial tiene espacio y tiempo y es producto de una construcción social, se pudo observar el primer paso de este proceso mediante el cual el espacio periférico de la ciudad adquirió un sentido dado por un proyecto político- económico hegemónico, el modelo agroexportador en el cual Argentina era el proveedor de materias primas, y Bahía Blanca su nudo vital al que confluyeron los rieles de distintas empresas. El nodo de comunicaciones ferropuerto que se originó en relación a este proceso, constituyó a su vez un sistema estructural del accionar económico local y de su hinterland.

Las inversiones británicas en nuestro país representaron algo así como 600 millones dólares de aquella época, la IED y la globalización a principios de siglo, la mayor inversión británica en un país fuera del imperio, por lo que llegó a constituir una de las piedras fundamentales de la economía británica entre 1860 y 1914, siendo Bahía Blanca uno de los principales centros de inversión. Esto originó, como efecto directo, el surgimiento de "lugares fértiles", así fue como los "vacíos" se fueron "llenando" conformando el primer momento de este proceso: el de "construcción de territorio" que se caracterizó por incluir a la periferia no sólo para servir a la producción sino como espacio para residir y recrearse, que invitaba a trasladarse, es decir, "una periferia vivida por todos".

Tal es el caso de "Colonia Maldonado". Su origen se remonta a 1904 cuando se inaugura la Estación Coronel Maldonado del Ferrocarril Pacífico, distante 5 km. del centro de la ciudad, donde se instalan, próxima a la misma, los talleres relacionados con la playa de maniobras y reparaciones de material ferroviario y se construye un grupo habitacional para obreros con sede social propia. Para esta fecha el Club Atlético Pacífico, que pertenecía a esta empresa ferroviaria y enfrentaba problemas de tipo urbanístico con su propiedad, decide trasladar sus instalaciones a un solar ubicado al frente de la Estación citada. Es así como en entrevistas realizadas a socios fundadores del Club, deportistas y allegados que compartieron allí su tiempo de ocio, pudimos reconstruir un espacio cuya historia completa es "invisible" desde el hoy. (ver figuras 1,2 y 3)

Lo observable desde el presente y que se corresponde con la segunda etapa es la deconstrucción, del sentido de aquel espacio íntimamente ligado a la producción y a la recreación. Es coincidente con el modelo de Estado benefactor y el proceso de nacionalización de empresas extranjeras en sectores estratégicos de la economía como, por ejemplo, las comunicaciones y los transportes. Este modelo de sustitución de importaciones, desarrollado entre 1940 a 1970 aproximadamente, motivó la desarticulación y desfuncionalización de las estructuras e infraestructuras existentes, lo que implicó la desaparición del soporte en que se basaba la estructura social que la originó. A medida que se iban retirando los capitales, también lo hacían los empleados jerárquicos de las empresas y sus familias, es decir, aquellos que le habían dado un sentido al espacio a través de su uso para el trabajo como para el ocio.

En la actualidad perviven sólo fragmentos de una ciudad que aún se identifica como ferropuerto, pero que ignora, por ausencia de elementos concretos, el esplendor de los espacios que se encontraban en el entorno de los mismos.

Es así como por ejemplo subsisten en Colonia Maldonado las infraestructuras habitacionales obreras de las empresas inglesas,(ver figura 4), se ubican en un espacio fragmentado de la traza urbana, ocupadas ilegalmente, "usurpadas" por personas "marginales", constituyéndose en un área excluida en el plano territorial, en el marco de una nueva dinámica económica de inversiones dirigida nuevamente hacia la zona portuaria, en particular en el área petroquímica y el mismo destino siguió el área que la rodeaba

Sus canchas de tenis, cricket, de fútbol, basquetball y de atletismo, hoy sólo son un vago recuerdo en la memoria de deportistas de aquella época, tampoco se encuentran ya las tribunas con techo a dos aguas con lugar para tomar el té, en las mismas; y tampoco circulan los trenes para el traslado de las personas de un punto al otro de la ciudad, que por entonces estaba creciendo "sin retrasos". Hoy su punto terminal es el puerto y el área al cual sirven, es el entorno rural. Ya no pasa el tren de la marea, el tren de la recreación, ni los trenes especiales, como los dispuestos para picnics en lugares distantes. El mismo fin corrieron los links del "Bahía Blanca Golf Club", y los del "The Port of Bahía Blanca Athletic Club", sus

instalaciones fueron rematadas en la década del '40 y sus predios sumidos en el abandono o bien transformados en espacios industriales; quedan como fieles y mudos testigos de esa "historia invisible", los elementos naturales introducidos en el paisaje inhóspito de aquella época: palmeras, eucaliptus y tamariscos, todos ellos ya adultos, erguidos y lejos cada vez más de aquel bullicio que los acompañaba.

Por último, la tercera etapa del proceso analizado, década del '90, se caracteriza por una reestructuración del territorio, que se presenta con actores e imágenes en conflicto, contradictorias, hay sentidos para unos y sin sentidos para otros, ocupantes ilegales que le imprimen su sentido de pertenencia y residentes locales que ignoran esos espacios, constituyéndose así un fenómeno dentro del marco urbano de periferias incorporadas- periferias olvidadas. El modelo económico que explica esta etapa y que es el hegemónico en este momento, es el capitalista neoliberal, caracterizado por la privatización, la desregulación, la exclusión social y que espacialmente se refleja en esas periferias olvidadas, excluidas y muchas veces violentas, que muestra una realidad social que se explica en la acción.

Su origen se explica en parte, en el mal llamado proceso de privatización de las empresas ferroviarias, ya que en realidad se trata de concesión de los servicios, y es aquí donde radica el problema ya que la concesión implica el derecho a prestar un servicio que el estado le otorga a una empresa privada. En este caso las empresas que se adjudicaron la concesión de los servicios de carga son privadas, con acceso garantizado a los puertos. Pero la propiedad de las vías, los vagones, las estaciones, etc. siguen perteneciendo al Estado, y aquí surge un segundo problema ya que el Estado al estar en un proceso de reducción del gasto público tampoco invierte en una infraestructura ociosa, que no le interesa mantener y los entes reguladores que se crearon, (luego de haber sido concesionados, y no antes como hubiera correspondido para reglamentar su funcionamiento), cuentan con escaso presupuesto o bien no está claro como, ni donde funcionan, ni cual es su patrimonio. El tercer problema, que explica el abandono total de las infraestructuras de talleres y estaciones, es que el servicio de pasajeros de larga distancia, la Nación lo transfirió a las provincias, teniendo éstas que hacerse cargo del costo de funcionamiento y el pago de un canon a las empresas privadas por transitar por las vías concesionadas.

En el desarrollo local cada uno de los problemas analizados produjeron efectos territoriales diferenciales dando lugar a microterritorios dentro de un mismo espacio como es comprobable en el área objeto de estudio, Colonia Maldonado:

1)- Para el primer problema los agentes involucrados fueron los gobiernos provinciales y la empresa que concesionó el ramal del Ferrocarril del Sud que se dirige hacia Toay, provincia de La Pampa, actualmente en poder de Ferroexpreso Pampeano para el transporte de cargas, no así el de pasajeros ya que los gobiernos provinciales no aceptaron subsidiar el transporte, pensando en un punto de vista sólo económico en lugar de social, lo cual explica la pérdida de funcionalidad de la estación y sus instalaciones, no así de las vías que siguen conectándose con los nudos vitales, Puerto de Ingeniero White- Puerto de Rosario, produciéndose así los "desenganches" de los espacios de la trama red creada por este modelo económico y reforzando la jerarquía de los puntos terminales.

2)- El segundo problema radica en que como no es rentable mantener un patrimonio ocioso, éste cae en el olvido y no se lo protege, con lo cual se presta a que sea "tomado" y degradado, de un modo cada vez más irreversible.

En otros casos debido al escaso presupuesto con que cuenta el Estado en sus diferentes escalas, debe hacer una selección y, por ello, mantiene deficientemente algunas instalaciones y servicios de pasajeros.

3)-El tercer problema es el que se le genera a la población que se ve abandonada junto al abandono de las instalaciones, es así como surgen actores sociales en conflicto en los territorios y en los microterritorios, es decir, como sucede en pueblos rurales y para nuestro caso en Colonia Maldonado, donde se produce una segregación social y espacial entre los actores en conflicto: propietarios, ocupantes ilegales y reasentamientos de familias de escasos recursos. Se conforma así un real "territorio a la deriva", en donde sus habitantes sólo entienden de "necesidades", que no acepta ni entiende de leyes u ordenanzas, de delegado municipal o de presidente de sociedad de fomento.

En conclusión, luego de realizar un análisis socioespacial para interpretar los usos y valorizaciones diferenciales del espacio en relación a las empresas ferroviarias en Bahía Blanca a principios del siglo XX, se pudieron determinar tres etapas que fueron mostrando como el espacio se fue transformando en territorio al asignarle diferentes sentidos, fue una real construcción y deconstrucción social de territorio; en la primera etapa, de un espacio vacío de contenido y en un medio hostil - terrenos anegadizos, salinos- se conforma un espacio de pluripertenencia, de "construcción" y "apropiación" del territorio, y cuyas huellas sólo se pudieron descubrir reviviendo en la memoria de los entrevistados aquellos lugares, procurando contrastar los recuerdos entre los protagonistas, con la escasa documentación escrita encontrada, para evitar falsas interpretaciones de aquel cotidiano.

Las dos últimas etapas se caracterizaron por una "reapropiación" del espacio que se produjo como un recubrimiento, en capas sucesivas de tiempos superpuestos, que son aún identificables desde el presente. Aunque el espacio es el mismo las reasignaciones de sentidos son diferentes a los que otra sociedad le imprimió, en otro contexto y en otro tiempo.

Los desbordes producidos en la periferia de Bahía Blanca, con relación al patrimonio ferroviario, podrían ser neutralizados si, entre los distintos niveles de poderes, existiera una preocupación compartida en buscar soluciones antes de que los actos extremos se consumen. Falta una elemental evaluación del problema y elaboración de planificaciones acordes, que contemplen de un modo racional las demandas de quienes padecen situaciones de pobreza, marginalidad, problemas de migraciones, sin perjudicar por ello el bien común. Hasta ahora no se ha dado un solo paso en tal sentido y las consecuencias son estas. Es decir, la admisión lisa y llana, de una ilegalidad paralela que compromete el estado de derecho, las normas de convivencia, la preservación de los bienes estatales o privados y el futuro urbanístico de la ciudad, y que con un poco de sensatez, o aplicando planes "realmente" estratégicos, podría ser mucho menos grave de lo que es.

Desde una visión retrospectiva de los últimos años surge, nítidamente la existencia de dos Bahía Blanca, la virtual y la real.

La Bahía virtual es la que nos muestra sus funcionarios, la que figura en sus proyectos, en su Plan Estratégico, en sus videos; esto es, la Bahía que nos cuentan. La Bahía de las comisiones de estudio, de los congresos de desarrollo, de los proyectos a tiempo infinito.

Pero la otra Bahía: la Bahía real, es la Bahía de las postergaciones indefinidas, de las no realizaciones, del atraso, de la resignación. Es la Bahía que aún mantiene su cinturón ferroviario en desuso y degradado, donde las pocas realizaciones se agotan en los plazos; en la que vocablos como "grandeza" y "audacia" están definitivamente ausentes a la hora de las decisiones.

No puede haber Plan Estratégico que no contemple los temas aludidos, simplemente porque no son una necesidad sentida de su población; cualquier plan los debe incluir, sin embargo la Bahía virtual en cada nuevo plan lo sigue estudiando, mientras que la Bahía real continua esperando sus concreciones. Para que esto no suceda, es impostergable promover las acciones de modo que la Bahía real se asemeje cada vez más a la virtual, esa de los planes de sus dirigentes y de los sueños de sus ciudadanos.

BIBLIOGRAFÍA

- CASTELLS (1995) : " LA CIUDAD INFORMACIONAL. TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN, REESTRUCTURACIÓN ECONÓMICA y EL PROCESO URBANO-REGIONAL". Alianza Editorial, cap. 4, Madrid.
- CAVILLA (1998): "EL GOLF Y OTROS DEPORTES". Material inédito. Bahía Blanca. Argentina.
- CICCOLELLA (1999) : "GRANDES INVERSIONES Y DINÁMICAS METROPOLITANAS . BUENOS AIRES: CIUDAD GLOBAL O CIUDAD DUAL DEL SIGLO XXI ". Instituto de Geografía, FFYL, UBA. Buenos Aires.
- MATTOS (1998): " REESTRUCTURACIÓN, CRECIMIENTO Y EXPANSIÓN METROPOLITANA EN LAS ECONOMÍAS EMERGENTES LATINOAMERICANAS", en Gorenstein et. al (comp.) ciudades y regiones frente al avance de la globalización. EDIUNS. Bahía Blanca.
- GORENSTEIN et. al (1998): "CIUDADES Y REGIONES FRENTE AL AVANCE DE LA GLOBALIZACIÓN". Red Iberoamericana de Investigadores en Globalización y Territorio. EDIUNS. Bahía Blanca.
- HIERNAUX (1995): "ELEMENTOS PARA UN ANÁLISIS SOCIO - GEOGRÁFICO DEL TURISMO". Congreso internacional de Geografía Y Planeamiento del Turismo. San Pablo. 18 pp.
- JAFARI (1994): "LA CIENTIFIZACION DEL TURISMO" .CIET. Estudios y Perspectivas en Turismo. Vol. 3, número 1.
- LANFANT (1994): "IDENTITE, MEMORIE, PATRIMOINE ET TOURISTIFICATION DE NOS SOCIETES". Societé nº 46. 439 pp.
- MATHIESON et. al (1990): "TURISMO: REPERCUSIONES ECONOMICAS Y SOCIALES" Trillas. México.
- MONACCI (1979): " LA COLECTIVIDAD BRITÁNICA EN BAHIA BLANCA". Universidad Nacional del Sur. Argentina.
- PUYOL et. al (1988): "GEOGRAFÍA HUMANA". Ed. Cátedra. Madrid. 727 pp.
- RANDLE (1978): "EL MÉTODO DE LA GEOGRAFÍA". Cuestiones epistemológicas. Ed. Oikos. Bs.As. 261 pp.
- SANTOS (1990): "POR UNA GEOGRAFÍA NUEVA". Ed. Espasa - Calpe. Madrid 257 pp.
- SHAW (1994): "CRITICAL ISSUES IN TOURISM". Ed. Blackwell. Cap. 12. 242-249 pp.
- VIÑUALES et. al (1990) "PATRIMONIO URBANO Y ARQUITECTÓNICO DE BAHIA BLANCA". Ed. La Imprenta. Bahía Blanca. Argentina.